

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien **Réunion de lancement**

Lyon, le 5 avril 2006

VERBATIM DU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN REUNION DE LANCEMENT

1

Accueil.....

2

Philippe MARZOLF.....2

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)2

Ouverture.....

2

Jean-Pierre LACROIX2

Préfet de Rhône-Alpes.....2

Présentation des modalités du débat

3

Philippe MARZOLF.....3

Président de la Commission particulière du débat public3

Echanges avec le public

9

Présentation de la problématique du débat public

11

Michel BADRE11

Ministère de l'Ecologie et du Développement durable11

Jean-Didier BLANCHET11

Ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer.....11

Echanges avec le public

15

Interpellateurs

20

Jean-Jack QUEYRANNE, Président du Conseil Régional Rhône-Alpes21

Jean-Louis TOURAINE, Vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Lyon.....22

Jacques FRECENON, Communauté d'Agglomération Saint-Etienne-Métropole24

Jacques ESTOUR, Président de l'OITC Sud-Est30

Mathieu DUVAL, Directeur du Port Edouard Herriot33

Pierre BEAUDOIN, Président de la FRAPNA.....37

Jean-Claude CHAUSSE, Président de la FNAUT Rhône-Alpes39

Accueil

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Bonjour, je suis Philippe Marzolf, le président de la Commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je vais vous présenter rapidement le programme de cette soirée et je passerai la parole à Monsieur le Préfet Lacroix pour qu'il ouvre cette soirée. Donc, nous sommes réunis ce soir pour la réunion de lancement à Lyon, hier soir nous étions à Marseille et demain nous serons à Montpellier, parce qu'on couvre un grand territoire. Rapidement, l'accueil, puis l'ouverture par Monsieur le préfet. Ensuite, je vous présenterai les modalités de déroulement du débat et les règles d'un débat public, même si beaucoup les connaissent déjà. Ensuite, nous demanderons aux deux représentants de l'Etat, Jean-Didier Blanchet et Michel Badré, de présenter la problématique du débat public. Ensuite, nous aurons des interpellateurs avec des questions du public intercalées : la région, la communauté urbaine du Grand Lyon, la communauté d'agglomération de St Etienne, les chambres de commerce représentées par l'OITC, le directeur du port Edouard Herriot, le président de la FRAPNA et le président de la FNAUT Rhône-Alpes. Tout de suite, je passe la parole à Monsieur le Préfet pour qu'il ouvre la séance et qu'il dise ce que l'Etat attend de ce débat.

Ouverture

Jean-Pierre LACROIX

Préfet de Rhône-Alpes

Mesdames et Messieurs les élus, monsieur le Président de la CPDP, mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner la parole pour ouvrir cette troisième réunion du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Après la réunion d'ouverture à Avignon la semaine dernière, vous avez souhaité que le débat soit lancé quasi simultanément dans les trois régions concernées : Marseille hier, Lyon aujourd'hui et Montpellier demain. Mon intervention sera très courte pour laisser le plus de place au débat qui sera certainement très riche.

Je voudrais simplement rappeler que ce débat a été souhaité par le gouvernement depuis déjà quelques années. La question posée est une question de problématique générale, une question d'orientation de la politique des transports sur un territoire particulier, au sens où ce territoire concentre des enjeux particulièrement importants liés à de nombreux facteurs : dynamisme démographique, développement économique, richesse géographique et environnementale. Il ne s'agit donc pas d'un débat de projet comme nous en avons connu à Lyon ou ailleurs. Dans un débat de projet, un maître d'ouvrage propose une solution ou une famille de solutions et le débat peut contribuer à préciser ou à améliorer cette solution et à en guider la réalisation. Aujourd'hui, il s'agit de réfléchir ensemble à des orientations, à des arbitrages que l'Etat et les collectivités devront prendre ensemble pour répondre à cette question : comment concilier liberté de déplacement et respect de l'environnement ?

Pour répondre à cette question de la plus grande importance, le ministre des transports, Dominique Perben, a appelé de ses vœux dans son discours d'ouverture à Avignon, un exercice « d'intelligence collective », en soulignant que l'Etat est loin de connaître toutes les solutions répondant aux besoins des transports de demain tout en intégrant les impératifs du développement durable. La Ministre de l'Ecologie également présente à Avignon, Mme Nelly Olin, a souligné pour sa part la nécessité de raisonner sur le long terme, 2020 et même 2050, ce qui incite à ne pas écarter des modifications profondes dans le domaine du réchauffement climatique ou de la rareté des ressources énergétiques.

Je voudrais donc insister sur cet esprit d'ouverture, sur cet esprit de dialogue dans lequel nous abordons ce débat. Nous devons faire preuve de modestie. Si le problème était facile à régler, cela se saurait depuis longtemps. Soyons modestes, sachons nous écouter, sachons réfléchir ensemble pour essayer de trouver des solutions satisfaisantes et conformes à l'intérêt général.

Monsieur Michel Badré, inspecteur général du génie rural et des eaux et forêts, et Monsieur Jean-Didier Blanchet, ingénieur général des ponts et chaussées, représenteront l'Etat dans ce débat et ils pourront s'appuyer sur ses opérateurs pour présenter le fruit des travaux menés préalablement à ce débat et pour répondre aux questions. Je tiens ici à souligner la richesse de ce travail commun et la qualité du document auquel il a abouti. Cependant, ce travail est loin d'être achevé. Il nous a notamment déjà été demandé pourquoi ce document ne présentait pas des scénarios suffisamment précis et contrastés afin d'alimenter le débat. En vérité, écrire des scénarios aurait présenté le risque d'enfermer le débat sur les avantages et les inconvénients d'un scénario particulier qui serait supposé avoir les préférences de l'Etat. Il nous a semblé préférable pour une plus grande ouverture du débat de présenter une large palette de mesures regroupées en six familles dont certaines présentent des ruptures importantes par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui.

Les représentants de l'Etat et aussi tous les autres décideurs publics seront très attentifs aux réflexions et aux arguments exprimés pendant de ce débat. Je vous remercie, monsieur le Président, ainsi que tous les membres de la Commission particulière du débat public, pour l'organisation de ce débat si important pour l'avenir de nos concitoyens. Je vous remercie de votre attention.

Présentation des modalités du débat

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur le Préfet. On va tout de suite démarrer. Normalement, il y a une horloge qui se met ici pour que le temps ne soit pas dépassé. On me dit qu'elle est en train d'être mise en place. Pour que le maximum de personnes puisse parler, il faut que chacun respecte son temps de parole. Moi, j'ai 20 minutes pour vous présenter le débat public, sa problématique et son organisation.

I Les rôles de la CNDP et de la CPDP

D'abord, un petit rappel même si nul n'est censé ignorer la loi. La CNDP, Commission nationale du débat public, est une autorité administrative indépendante, qui a été mise en place par la loi relative à la démocratie de proximité de février 2002. Je suis l'un des vice-présidents de la CNDP. Nous

sommes chargés en France de veiller à la participation du public à l'élaboration des grands projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire, mais également d'organiser des débats publics sur des options générales : c'est le cas aujourd'hui.

Quand La CNDP a décidé d'organiser un débat public, elle crée une commission particulière qui est chargée de l'organiser et de l'animer. Un président, six membres. Je suis accompagné aujourd'hui par Philippe Bovy, un Suisse, qui est spécialiste de la mobilité des personnes, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne, de Paul Vialatte, président de chambre à la cour administrative d'appel de Lyon, de Noël Lebel, spécialiste d'aménagement du territoire, un ancien directeur de la DATAR, d'Anne Devailly, qui est journaliste en Languedoc-Roussillon. Il y a également deux autres membres qui n'ont pas pu être avec nous : Dominique Bourg, spécialiste du développement durable, professeur à l'université de Troyes et philosophe, et Claude Leroi, spécialiste de la mobilité des transports. Donc, la commission est très diversifiée, représentant les différents éléments pour avoir une vision globale de cette politique des transports.

Un bureau d'accueil à Avignon. Un engagement à travers un code éthique et déontologique. Nous sommes bien sûr indépendants de l'Etat et de tous les acteurs et nous sommes complètement neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner. A la fin, nous ferons un compte-rendu, j'y reviendrai, mais nous n'avons pas d'avis à donner. Tous les arguments que vous échangerez seront pour convaincre l'Etat. Nous avons donc un rôle de facilitateur du débat entre le public et l'Etat et de mémoire du débat, parce que tout est enregistré avec des verbatims. Toutes les questions également sont par écrit pour que l'on puisse avoir une trace de tout ce qui a été dit.

.II Les objectifs du débat public

La diffusion la plus large possible de l'information complète, la plus transparente possible. Les documents du débat sont très complets, on n'a jamais vu des documents aussi complets sur une politique des transports.

Une participation active : on va essayer qu'il y ait le maximum de personnes qui viennent.

Pour un dialogue constructif : pour éclairer le débat sur les orientations et les mesures d'une politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

.III Les principes du débat public

- **transparence**
Tout mettre sur la table. Tout ce qui va être dit va être rendu public, sur Internet, dans les bureaux, va être diffusé.
- **équivalence**
Toute personne concernée peut d'exprimer, Monsieur et Madame Michu ou Monsieur Queyranne président du Conseil régional. La contrepartie, c'est le principe d'argumentation.
- **argumentation**
Toutes les expressions, les avis, les propositions devront être les plus argumentés et les plus concrets possibles pour que cela serve à alimenter le compte-rendu final.

- **symétrie**

Vous avez les documents de l'Etat et il y a également la possibilité d'avoir des contributions écrites qui sont rendues publiques et certaines sont transformées en cahier d'acteurs, de 4 pages, qui sera diffusé au même niveau que le document du maître d'ouvrage.

.IV La suite du débat

Tout ceci pour quelle suite ? Le débat dure quatre mois, du 27 mars au 26 juillet. Ensuite, la commission a deux mois pour élaborer un compte-rendu de ce qui s'est dit durant le débat, de ce qu'il en ressort. Après, l'Etat a à tirer les conclusions et à prendre des décisions. C'est pour cela que je dis : plus les arguments seront concrets, plus l'Etat aura la possibilité de prendre des décisions après en fonction de ce qui se sera dit.

.V L'Etat commanditaire du débat public

La CNDP a été saisie à la fois par le ministère de l'Equipement, du Tourisme, de la Mer et des Transports, Ministre de l'Ecologie et du développement durable.

Elaboration d'un dossier support. Vous avez les documents à l'entrée : un dossier du débat de 97 pages sur les enjeux et les perspectives, les différentes mesures qui sont soumises au débat, un 8 pages de synthèse, un document « pour en savoir plus » sur le développement durable, le péage urbain, sur la politique des transports en Autriche, etc., en complément 13 documents de référence et 21 études qui ont été réalisées, disponibles sur Internet mais également dans nos bureaux à Avignon. Donc vraiment une masse d'informations importante dans ce domaine, qui va être alimentée tout au long du débat par les contributions de vous-mêmes et par les cahiers d'acteurs.

.VI Les publics concernés

Les publics concernés sont très larges : on va de Lyon jusqu'à Perpignan, donc 3 régions, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, donc, ce sont tous les usagers actuels des transports : les particuliers, les touristes, les collectivités territoriales et les chambres consulaires qui sont responsables de l'aménagement du territoire et du développement des transports, les professionnels du transport (on va essayer de les mobiliser pour qu'ils viennent nous expliquer les problèmes qu'ils peuvent rencontrer et comment ils pourraient essayer de changer), les associations d'usagers, de riverains, de défense de l'environnement et, bien sûr, un public plus général.

.VII Les questions du débat public : une problématique générale

Il ne s'agit donc pas d'un débat de projet, comme la région lyonnaise en a déjà connu notamment pour le contournement ferroviaire, mais d'une problématique générale. Donc, c'est beaucoup plus vaste. La CNDP n'a été saisie, en trois ans de mandat, que deux fois sur des problématiques : une fois pour la gestion des déchets radioactifs et maintenant sur une politique générale.

Trois questions vous sont posées :

Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport ? En termes de qualité de service, est-ce que cela fonctionne ? Est-ce que vous êtes gêné quand vous vous déplacez ? Qu'est-ce que vous faites si vous êtes gêné ? Est-ce c'est toujours, souvent, un petit peu ? Et en termes d'impact environnemental ?

Quelles sont les grandes orientations souhaitables pour une politique de transport, en fonction des trois composantes du développement durable, l'économie, l'environnement et le social, mais également des projets de développement du territoire, mais également en fonction des engagements de la France (engagement de Kyoto de réduction des gaz à effet de serre ou objectif facteur 4 de réduction des gaz à effet de serre d'ici à 2050) ? Continuer à faciliter la liberté de se déplacer ou commencer à maîtriser la mobilité routière et à inciter au report modal ? Ou alors carrément essayer de changer les comportements à travers des politiques d'aménagement, des politiques d'urbanisation ?

Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures, regroupées en 6 grandes familles. Monsieur Blanchet y reviendra :

- régulation de l'existant : est-ce qu'il faut réguler la vitesse ? est-ce qu'il faut interdire aux poids lourds de doubler ? ;
- développement des modes de transport fluvial, maritime et ferroviaire : est-ce qu'il faut développer les autoroutes ferroviaires ? est-ce qu'il faut donner la priorité au transport public urbain ? ;
- développement des infrastructures routières : est-ce qu'il faut doubler l'A7 et l'A9 ? ou est-ce qu'il faut plutôt aménager les nationales 7 et 9 ? ou est-ce qu'il faut plutôt une autoroute en Ardèche ?
- le progrès technologique soutenu : la France n'arrivera pas à tenir ses engagements si l'on continue dans cette voie-là. Est-ce qu'il faut développer des biocarburants, des carburants de synthèse ? Est-ce qu'il faut développer le moteur hybride et le généraliser ?
- la maîtrise de la mobilité routière : est-ce que l'on commence à essayer de réduire les besoins de se déplacer par l'instauration d'une taxe carbone, de certificats verts ?
- la modification des comportements : ou est-ce qu'on va plus loin en incitant à la modification des comportements par une politique d'aménagement du territoire, de localisation industrielle, d'organisation industrielle, une politique d'urbanisme pour lutter contre l'étalement urbain qui développe les besoins de transport.

Donc, il y a vraiment des mesures concrètes que vous retrouvez dans les documents de l'Etat.

.VIII Les moyens de diffusion de l'information

Les moyens de diffusion sont importants comme dans tout débat public.

- Vous avez déjà un premier journal du débat, de 6 pages, imprimé à 2 millions d'exemplaires, encarté dans les journaux quotidiens Le Progrès et le Dauphiné en Rhône-Alpes, le Midi Libre en Languedoc-Roussillon et La Provence à Marseille le week-end dernier avec le journal et les

programmes de télévision. Il a été distribué aux gares péages, dans les gares SNCF, dans les centres villes, pour que le maximum de personnes puisse venir. Je remercie ceux qui sont là ce soir et qui vont encore arriver pour participer à ce débat.

- Un site Internet, régulièrement alimenté. Pour chaque réunion publique, il y a un verbatim complet qui est fait de tout ce qui a été dit. Dans les 72 heures, il est mis sur Internet. Vous avez également les diaporamas des présentations que vous aurez vus le jour même.
- Un numéro vert 0800 770 412 pour demander des informations, des documents, pour se renseigner sur le débat.
- Des locaux à Avignon qui est un peu le barycentre du territoire, à côté de la gare centrale SNCF, 26 bd St Roch.
- Les médias et les acteurs sont présents. On s'est appuyé sur eux pour qu'ils soient les relais de l'information, auprès de leurs adhérents notamment.

.IX Les moyens de participation

- Plus de 30 réunions publiques.
- Un système questions-réponses toujours très utilisé dans les débats publics, que ce soit sur Internet directement, par courrier ou lors des réunions publiques. Je vous expliquerai après le système des questions écrites. Tout le monde peut poser des questions, soit sur le déroulement du débat, et là c'est la commission qui répondra, soit sur le fond et là c'est l'Etat qui répondra ou d'autres opérateurs. Par contre, la Commission relit toutes les réponses pour savoir si elles sont bien complètes par rapport aux questions posées.
- contributions écrites. Toute personne peut contribuer par écrit, et nous les rendons publiques sur Internet et dans les locaux. Certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentation, peuvent être transformées en cahier d'acteurs de 4 pages, diffusées entre 30 000 et 50 000 exemplaires, au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage.
- Un forum sur Internet pour permettre un dialogue entre les internautes.
- Une particularité, un atelier citoyen, parce qu'on n'était pas certain que le grand public allait venir s'exprimer sur une politique des transports entre maintenant et 2020. C'est un petit peu compliqué, même si les mesures sont concrètes. Donc on a décidé d'expérimenter un atelier citoyen, à l'image de ce qui se passe au Danemark avec les conférences de citoyens. C'est un panel de 15 citoyens représentatifs au point de vue social et démographique des 3 régions, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Ils ont reçu 3 week-ends d'information/formation sur la politique des transports. Une audition citoyenne le samedi 22 avril à Avignon : c'est eux qui choisissent les acteurs qu'ils veulent auditionner et à qui ils veulent poser des questions en direct. Ensuite, ils devront élaborer un cahier d'acteurs que la commission diffusera au même niveau que les autres cahiers d'acteurs.

Une trentaine de réunions, j'en ai parlé, seront organisées. On a fait une première réunion d'ouverture en présence des ministres Dominique Perben et Nelly Ollin à Avignon lundi dernier. 200 personnes étaient là.

3 réunions de lancement : Marseille le 4 avril, Lyon le 5, Montpellier le 6.

10 réunions thématiques pour éclairer les grands enjeux du débat.

Le 11 avril à Valence sur l'offre et la demande de transport : où est-ce qu'elle en est ? Quelles sont les perspectives ? Comment est-ce que cela se calcule ? Quels sont les modèles ? Quelles sont les prévisions de changement de comportements à l'avenir ?

Transport et développement des territoires : nous avons demandé aux trois Conseils régionaux, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, d'élaborer un document de 4 à 6 pages sur leur politique d'aménagement du territoire dans les 15 à 20 ans qui viennent et le lien avec la politique de transport.

Transport et enjeux globaux d'environnement le 19 avril : le réchauffement climatique, les ressources pétrolières limitées (on va tenter de faire le point sur ce qu'il en est en faisant venir des experts : le pic de production de pétrole, c'est pour quand ?).

Transport et enjeux locaux d'environnement : l'impact de la pollution sur la santé, la sécurité, le cadre de vie, le paysage, le bruit ; ces impacts locaux sont de moins en moins acceptés par les populations riveraines ; là, on fait deux réunions, l'une à Montpellier et l'autre à Valence, parce que les problématiques sont un peu différentes.

Transport et mobilité des marchandises à Avignon : on va essayer de faire comprendre d'où viennent les besoins de mobilité des marchandises : la délocalisation, les flux tendus, etc. On va essayer de faire le point là-dessus en faisant venir des professionnels pour qu'ils nous expliquent comment ils prennent leurs décisions en matière de transport, qu'ils soient chargeurs, industriels ou logisticiens.

Transport et mobilité des personnes : d'où est-ce que cela vient ? On sait que l'étalement urbain développe les besoins de déplacement. Est-ce qu'il faut redensifier ? Quelles sont les perspectives de changement de comportements ?

On finira par une réunion qui fera la synthèse de l'ensemble des thématiques pour voir comment on peut fonder à partir de tout ce que l'on a entendu une politique des transports spécifique vallée du Rhône et arc languedocien ou pas.

Ensuite, nous aurons 3 auditions publiques pour entendre un peu plus longuement les acteurs ou le grand public, ils auront une quinzaine de minutes chacun alors que, chaque fois, on demande que l'interpellation soit au maximum de 7 minutes et dans la salle, 3 à 4 minutes pour que le maximum de personnes puissent parler. Là, ce sont trois moments forts pour parler avec la Commission en public.

Ensuite, 13 réunions territoriales : on a essayé de couvrir tout le territoire pour débattre des mesures concrètes un peu plus liées à chacun des territoires, mais également pour avoir une idée globale de ce que le public pense par rapport aux différentes mesures.

Voilà globalement présenté le cadre du débat, les règles.

Dernière chose, vous avez sur vos chaises un formulaire pour poser votre question. Ce n'est pas du tout pour sélectionner les questions. Par contre, chaque question posée par écrit recevra une réponse par écrit, même si vous avez eu une réponse à l'oral. Moi, j'ai l'habitude de dire : il n'y a

que l'écrit qui vaille. Donc, tout est par écrit, comme cela, on peut mémoriser l'ensemble et nous après on peut analyser les questions. L'ordre de passage des questions à l'oral est tiré au hasard. Vous poserez directement votre question soit à l'Etat soit à l'un des interpellateurs.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLE, président de la CPDP

Voilà, je vous ai présenté les modalités de déroulement du débat. Est-ce que vous avez des questions sur les modalités de déroulement du débat ? Monsieur Ménard.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréens

Il était question, lors du débat public sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur que vous avez animé, d'encarter dans la presse les journaux du débat public. Or malheureusement, cela n'a pas été fait, j'ignore pourquoi. J'espère que, là, cela se fera. Donc, est-ce que vous avez obtenu des assurances de la presse régionale et nationale éventuellement ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Nous avons payé l'encartage dans les journaux comme je l'ai dit tout à l'heure. On a choisi Le Progrès, Le Dauphiné libéré, La Provence, Midi Libre et on a diffusé 900 000 exemplaires du journal n°1 du débat encarté dans le journal du week-end avec le programme de télévision parce qu'on pense que le plus gros concurrent au débat public, c'est la télévision, les gens préférant rester parfois chez eux. Pour la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, cela avait été fait également.

Paul VIALATTE, CPDP

Ce dimanche, dans Le Progrès, avec le supplément télévision, c'était encarté. Je suis témoin, j'ai acheté Le Progrès : cela y était.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréens

Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cela ne s'est pas fait.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Cela s'est fait. Monsieur Ménard, vous n'avez pas de bonnes informations. Une personne qui habite Cassis et qui est abonnée à La Provence a reçu le document.

Est-ce que vous avez d'autres questions sur les modalités du débat ? Ou alors j'ai été très clair.

Paul VIALATTE, CPDP

Je voudrais répondre préventivement à une critique récurrente : on reproche souvent à ce dossier de faire trop de place au routier, on lui reproche aussi l'absence de scénario de rupture, on lui reproche également de considérer qu'un ensemble de projets d'infrastructures retenues par le CIADT de décembre 2003 sont considérés comme acquis en 2020. Le dossier n'est pas celui de la commission, mais c'est celui des deux ministères qui ont demandé le débat public. La commission a considéré que le dossier tel qu'il était constituait une base suffisante pour engager dans de bonnes conditions le débat, c'est-à-dire qu'il apporte un certain nombre d'informations qui sont suffisantes pour engager le débat, mais ce dossier bien entendu est critiquable. On peut le critiquer et on peut le compléter, on n'est pas du tout obligé de s'y conformer.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Monsieur, attendez le micro. A chaque fois, vous vous levez et vous vous présentez.

Bernard THIERRY, Association DARLY

Pourquoi certains sujets sont réservés à certaines villes ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Vous parlez des réunions thématiques. On a essayé de répartir géographiquement les différentes réunions entre les 3 régions. Cela a été aléatoire de dire que l'environnement global, on le fait à Lyon. Par contre, sur certains sujets comme le développement des territoires, c'était bien de le faire dans les 3 grandes capitales et l'enjeu local d'environnement de le faire à Montpellier et à Valence. Mais cela ne veut pas dire que l'on ne parlera pas des problèmes locaux.

Bernard THIERRY, Association DARVY

On n'a pas forcément les moyens de se déplacer.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

C'est pour cela que tout est mis sur Internet : les verbatims, les présentations. Et vous aurez quatre numéros du journal, qui feront la synthèse de ce qui s'est dit dans les différentes réunions. Et la dernière réunion thématique fera également cette synthèse. Il y a 30 réunions, c'est déjà beaucoup, on ne pouvait pas en faire tellement plus. Merci pour vos questions. Je vous propose de passer maintenant à la deuxième partie : la présentation par Monsieur Blanchet et Monsieur Badré de la problématique. Messieurs, vous avez 20 minutes.

Présentation de la problématique du débat public

Michel BADRE

Ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Jean-Didier BLANCHET

Ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer

Michel BADRE

Monsieur Vialatte vient de dire à juste titre que le dossier du débat de 90 pages et quelques était le dossier de l'Etat. C'est ce dossier que nous allons essayer de vous présenter à deux en vous disant quel est son contenu et quelles sont surtout les questions que nous nous posons et donc que nous souhaitons mettre sur la table pour le débat.

D'abord, quel est le plan de ce dossier ? 5 points :

- la situation de l'axe en 2006 ;
- les orientations du gouvernement ;
- les perspectives à 20 ans ;
- six familles de mesures ;
- le débat public.

.I La situation en 2006

Je ne vous ferai pas l'injure, venant d'un ministère parisien, de vous expliquer ce qu'est la situation de la vallée du Rhône : vous le savez bien mieux que moi. Je voudrais simplement dire qu'en raisonnant transport, on est amené à parler économie, aménagement du territoire et vie quotidienne.

.1 Un système de transport spécifique

On a dans le système de transport à la fois des trafics locaux, à proximité des agglomérations, ou des trafics internes aux 3 régions, et puis du transit de très longue distance entre l'Espagne et l'Italie et l'Europe du nord par exemple. Evidemment, quand on parle de report modal, on ne traite pas les uns et les autres de la même façon. C'est un point très important, je suis sûr que l'on y reviendra. Par ailleurs, parler des véhicules légers et des poids lourds, ce n'est pas la même chose. On a mis dans le dossier en abondance des données là-dessus. Je cite juste ici un chiffre très global. En moyenne annuelle, les véhicules légers représentent environ 80 % du trafic et les poids lourds environ 20 % et pendant les périodes de congestion qui sont plutôt en été ou pendant les vacances, ces pourcentages sont encore plus marqués, avec un pourcentage encore plus élevé pour les véhicules légers et plus bas pour les poids lourds. Dans le débat, il ne faudra pas se tromper d'analyse et résoudre les problèmes qui se posent vraiment avant ceux qui se posent moins.

.2 Un environnement menacé

En matière d'environnement, on a une situation très contrainte par des problèmes de pollution, de bruit, de risques naturels, et puis par des questions d'environnement global (les émissions de gaz à effet de serre).

.II Les orientations du gouvernement

Les orientations gouvernementales déjà prises et qui déterminent les politiques futures sont, là aussi, très détaillées dans le dossier. Je n'en citerai qu'une déjà citée par Philippe Marzolf pour être sûr qu'il n'y a pas de malentendu sur ce dont on parle. Le facteur 4, la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, qu'est-ce que c'est ? C'est une orientation prise par le gouvernement et qui est traduite notamment dans la loi d'orientation sur l'énergie qui a été votée l'an dernier, de diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici à 2050, pour limiter à plus 2 degrés la hausse de température au XXIème siècle (ce qui fait quand même 3 fois plus que la hausse de température constatée sur le siècle écoulé). C'est une orientation affirmée, ce n'est pas un plan d'action. L'un des sujets de notre débat, c'est de savoir, dans un domaine précis qui est la politique des transports comment on peut être en phase avec ce type d'orientation.

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

Le CIADT du 18 décembre 2003 a eu lieu à la suite d'un débat au parlement et a fixé le cadre de la planification des transports à long terme. Cette action s'inscrit dans le cadre du développement durable et poursuit des objectifs variés :

- favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires ;
- développer le rééquilibrage des différents modes (à cet égard, on peut prendre comme critère les crédits de l'Etat prévus pour ces différents investissements d'ici 2012 : 75 % de ceux-ci sont consacrés aux modes propres c'est-à-dire le maritime et le ferroviaire) ;
- améliorer la qualité de service et la sécurité ;
- lutter contre le bruit et le changement climatique.

Pour fixer un peu les idées, je vais vous décrire quelques-unes des opérations prévues dans ce CIADT, en commençant par le programme ferroviaire. Outre l'opération Perpignan-Figueras qui est en pleins travaux, au moins côté espagnol, nous avons dans ce programme intéressant les 3 régions l'opération Lyon-Turin qui est à la fois pour les voyageurs et pour les marchandises, mais aussi la LGV prolongeant la ligne actuelle au-delà d'Avignon jusqu'à Montpellier, la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui relie Marseille à Toulon et à Nice et la magistrale éco-fret, Dunkerque, Lorraine, Dijon, Lyon, la vallée du Rhône et l'Espagne et/ou l'Italie et dans laquelle il y a le contournement ferroviaire Est de Lyon.

Du côté routier, des opérations sont prévues, notamment, outre les opérations lyonnaises sur lesquelles je ne m'étends pas (A45, A89), la constitution de l'axe Est de la vallée du Rhône qui passe par l'A48 entre Ambérieux et Bourgoin, et qui se prolonge par l'A51 Grenoble-Sisteron. Il y a aussi le contournement d'Arles et puis l'élargissement à 2 fois 2 voies de la RN 88 qui va de Lyon à Toulouse en passant par Mende en évitant la vallée du Rhône pour rejoindre l'A75.

Enfin, une étoile figure en plein milieu de la vallée du Rhône. Le CIADT a décidé « l'engagement d'un débat public, sur cet axe majeur de transport fluvial, ferroviaire et routier pour notre pays dont le bon fonctionnement est une condition nécessaire au développement économique ».

.III Les perspectives à 20 ans

En gros, on a divisé par deux la croissance que l'on a connue au cours des 20 dernières années. Mais compte tenu d'une hypothèse de croissance économique de 1,9 % par an et de perspectives démographiques de croissance pour notre pays de 13 %, mais qui sont décroissantes pour nos voisins italiens et espagnols, on obtient donc 40 % de croissance des déplacements et du transport de marchandises à horizon 20 ans.

Autre élément de prévisions, le mode routier restera prépondérant aussi bien en agglomération qu'en rase campagne avec cependant des possibilités de report modal s'agissant du transport massifié sur l'axe qui nous intéresse.

Alors, on n'est plus au temps où la croissance était régulière et continue. C'est pour cela qu'il fallait que l'on prenne en compte des éléments de changement profond voire des ruptures :

- les changements climatiques ;
- l'incertitude sur la disponibilité pétrolière et la nécessaire lutte contre l'effet de serre ;
- l'incertitude sur les perspectives démographiques liées aux migrations ;
- les aléas de la croissance économique ;
- les progrès technologiques ;
- les éventuels changements dans le mode de vie, par exemple le télétravail.

Ces perspectives conduisent tout de même à des conséquences préoccupantes, dans la mesure où l'on aggrave la congestion routière tout en augmentant les émissions de gaz à effet de serre. Alors que l'objectif est de les diviser par 4, on a à l'horizon 2020 une croissance de 10 à 30 % avec des impacts sur l'environnement selon les progrès que l'on pourra faire sur les consommations unitaires des véhicules. Donc, à l'horizon de 20 ans, les mesures initiales sont insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement, d'où un certain nombre de mesures que nous avons recensées pour faire face à cette situation.

.IV Six familles de mesure

Nous avons recensé 44 mesures, que nous avons regroupées en six familles de façon à faciliter le débat, avec deux objectifs :

- répondre aux besoins collectifs en matière d'économie et d'aménagement du territoire, mais aussi aux besoins individuels dans le domaine du travail, des loisirs ou de la vie personnelle ;
- préserver l'environnement soit de manière globale (lutte contre l'effet de serre) soit de manière locale (pollutions locales).

D'où la deuxième question que nous vous posons, puisque nous vous demandons de vous prononcer sur ces mesures, sachant que ce qui les caractérise, ce sont des impacts variables sur la mobilité et l'environnement, des délais différents de mise en œuvre (certaines peuvent être

d'application quasi immédiate, d'autres mettront plus de temps à être élaborées et mises en œuvre), enfin des décisions portées par différents acteurs : l'Etat, mais aussi les collectivités locales, les entreprises et les citoyens.

.1 Régulation de l'existant : des mesures de gestion et d'exploitation du système de transport

Ces mesures ont pour objectif de limiter la congestion routière, d'absorber un trafic plus important. Pas de dégradation du bilan environnemental, peu d'investissement.

A titre d'exemple, en matière ferroviaire, c'est tout ce qui concerne le cadencement horaire, opération qui a été réussie récemment en Suisse qui a bouleversé les horaires mais qui a apporté une amélioration considérable dans la qualité de service et qui est en cours de préparation chez nous. En matière routière, ce sont des opérations comme l'interdiction de doubler pour les poids lourds à certaines périodes de la journée, la modulation des péages ou l'incitation au covoiturage.

.2 Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

C'est la priorité donnée aux modes non routiers dans leur domaine de pertinence, qui conduit en général à une amélioration du bilan environnemental, avec des investissements plus ou moins importants. A titre d'exemple, les autoroutes de la mer, les autoroutes ferroviaires, les TGV nouveaux avec une demande de la région Languedoc-Roussillon pour faire la liaison entre Montpellier et Perpignan et éventuellement d'autres franchissements alpins (c'est le tunnel sous le Montgenèvre qui est fortement demandé par vos voisins de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur) ou pyrénéens.

.3 Développement des infrastructures routières

Ce développement des infrastructures routières a comme objectif d'améliorer la capacité et le niveau de service, en consentant une certaine dégradation du bilan environnemental, mais avec cependant un effet sur le développement du territoire. Là, vous savez que l'Ardèche demande à être désenclavée. Mais ce sont des investissements importants avec soit l'élargissement sur place de l'A7 et de l'A9 à 4 ou à 5 voies soit la construction d'une nouvelle autoroute en piémont des Cévennes A79 ou encore d'Ardéchoise.

Michel BADRE

.4 Le progrès technologique soutenu

Vous avez compris que la deuxième et la troisième familles étaient plutôt orientées sur l'amélioration de l'offre pour améliorer la situation de la mobilité en 2020. La 4^{ème} famille qui porte sur le progrès technologique consiste, elle, à mobilité constante, à voir comment on peut améliorer le bilan environnemental. Ce sont principalement des innovations techniques en matière de carburants ou en matière de véhicules qui nécessiteront souvent d'être poussées ou tirées par des évolutions de normes ou des réglementations. Les mesures elles-mêmes sont détaillées dans le dossier : ce sont principalement les actions sur les carburants et les actions sur les véhicules. Il y en a aussi qui concernent la technologie ferroviaire qui peuvent être significatives.

.5 Maîtrise de la mobilité routière

Pour la 5^{ème} et la 6^{ème} familles, on joue cette fois-ci sur la demande. Ce sont des actions qui, elles, répondent plus directement à des hypothèses de rupture. Comment est-ce qu'on peut jouer sur la maîtrise de la mobilité routière dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et, en sachant que cela aura très probablement des effets sur les activités économiques ?

Exemples de mesures, c'est la priorité donnée au transport collectif en ville, c'est l'étalement des migrations touristiques, c'est aussi les mesures de taxations (péages poids lourds, taxe carbone), etc.

.6 Modification des comportements

La 6^{ème} famille est sans doute celle qui est la plus nouvelle ou la plus décalée par rapport aux pratiques actuelles. C'est celle qui implique des évolutions de modes de vie, que ce soit sur de nouvelles formes de mobilité, que ce soit le développement du télétravail ou que ce soit des actions touchant à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, puisque chacun sait que la forme d'urbanisme a un impact sur la demande de mobilité. Chacun sait aussi que ce genre de mesures n'aura pas d'effet immédiat, même si les politiques d'urbanisme changeaient du jour au lendemain, il y a ensuite une inertie telle que les effets sur la mobilité se joueraient dans la décennie, mais ce n'est pas une raison pour ne pas l'envisager.

A partir de là, où en est-on et quel est le débat ? La situation en 2020 pose problème sur les aspects de la mobilité et le bilan environnemental. On a des familles de mesures dont certaines améliorent plutôt la situation de la mobilité, d'autres améliorent plutôt le bilan environnemental. Qu'est-ce que nous souhaitons, nous représentants de l'Etat, en engageant ce débat ? Qu'est-ce qu'a demandé l'Etat en saisissant la CNDP ? C'était d'éclairer le gouvernement sur le fonctionnement du système de transport, la perception sur les orientations générales de politique et sur l'acceptabilité des mesures. Mais des mesures, cela ne se juge pas dans l'absolu, cela se juge d'abord par rapport à une analyse de la situation et ensuite par rapport au double objectif de répondre aux besoins de mobilité et à une amélioration du bilan environnemental.

On a dépassé d'une minute et 2 secondes mais je pense que vous l'attribuerez à la réponse à l'intervention de Monsieur Vialatte de tout à l'heure.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Quand je ne dis rien, c'est qu'il n'y a pas de problème. Merci messieurs. Dans le dossier du débat, vous avez en pages 86-87 un tableau qui récapitule toute les mesures, avec l'échelle de territoire, les impacts sur la mobilité, sur l'environnement, les délais de mise en place.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLE, président de la CPDP

Je vous propose, avant de faire intervenir les 3 collectivités, de prendre quelques questions de la salle. Nous avons reçu pour l'instant 11 questions. L'un des membres va tirer au sort la première question. La 10 : Jean-Charles Kohlhass. Vous avez des questions, des avis, c'est très bien, mais on essaiera toujours de recadrer, si vous le permettez, sur les trois questions du débat : la perception du système actuel et futur, les orientations souhaitables et l'acceptabilité des mesures.

Jean-Charles KOHLHASS, Conseiller régional, Chaponost

En lisant le dossier du débat, je me suis aperçu que les scénarios étaient basés sur un prix du baril à 60 dollars. Je souhaite qu'il y ait une étude alternative qui soit proposée par la CPDP pour que l'on puisse voir les effets des hypothèses d'évolution de trafic avec un baril entre 100 et 150 dollars en 2025.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

C'est une demande claire d'étude complémentaire qui est prévue dans la loi de 2002. La commission nationale peut effectivement commander une étude indépendante au cours du débat. On va étudier la demande. Peut-être un élément d'information, pourquoi 60 dollars dans les prévisions ?

Jean-Didier BLANCHET

On a commencé les études il y a 4 ans et à ce moment-là, on était à 20 dollars le baril. On a fait les études à 20 dollars le baril, puis on les a refaites à 35. Là, on les a faites à 60 dollars et on a fait un test à 100. On ne l'a pas encore fait à 150, mais pourquoi pas ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Le test à 100, qu'est-ce qu'il donne comme résultat ?

Jean-Didier BLANCHET

On a fait le test à 100 dollars le baril en 2020. Cela fait à peu près moins 4 à moins 5 % de trafic. Lors du deuxième choc pétrolier de 1983, le baril est monté à 60 dollars, mais cela a été beaucoup plus perturbant pour l'économie que cela ne l'est aujourd'hui, parce que nous sommes plus riches.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On va prendre tout de suite une deuxième question : la 11 : Jean-Paul Lhuillier, Bourgoin-Jallieu.

Jean-Paul LHUILLIER, Bourgoin-Jallieu

Je constate que, depuis 50 ans, on a le meilleur réseau routier et autoroutier du monde. Pendant ce temps, on n'a rien fait pour le fret ferroviaire. Combien faut-il investir en dix ans pour le mettre à un niveau compétitif dans dix ans ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci, c'est une question précise.

Jean-Didier BLANCHET

On peut déjà dire ce qui vient d'être mis sur la table. 800 millions d'euros a été mis de la part de l'Etat et 700 millions d'euros par la SNCF pour réinvestir dans les infrastructures. Par ailleurs, il y a eu l'arrivée de la concurrence sur le fret ferroviaire dans notre pays il y a quelques jours. Cette mesure a pour but d'augmenter le fret ferroviaire. En Allemagne et en Grande-Bretagne, depuis qu'il y a la concurrence (il y a dix ans), il y a eu croissance de l'ordre de 20 %, ce qui a inversé une tendance à la baisse qui était inexorable. L'arrivée de la concurrence obligera la SNCF à être plus compétitive et à diminuer ses coûts.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

La question posée était : dans les dix ans, qu'est-ce qu'il faut investir ? Est-ce qu'un représentant de la SNCF ou de RFF peut répondre ?

Noël BELIN, direction de la stratégie, SNCF

En tant que cheminot, on déplore aussi cette baisse. Ceci dit, pour que le trafic se développe, il faut réunir des conditions : des conditions qui concernent l'intérieur de la SNCF et d'autres qui concernent d'autres responsables, d'autres entités que la SNCF. Côté SNCF, on peut jouer le paramètre client, ceux-ci étant très libres et choisissant selon la qualité et le prix. Nous devons également avoir des comptes équilibrés. On l'a fait dans le TGV et dans le TER : là où l'on a des comptes équilibrés, on se développe très vite. Là où l'on n'a pas des comptes équilibrés, on est toujours en train de courir après nos dettes et c'est comme cela que l'on perd des marchés. Donc le plan fret a la vocation de réduire les déficits de l'activité fret et de ramener à un niveau de qualité comparable à celui du système routier qui aujourd'hui est meilleur que celui de la SNCF. Après, on a des conditions extérieures qui dépendent de nos amis de RFF, du CIADT. Il est clair que, tant que l'on n'aura pas résolu tous les problèmes de complexité ferroviaire dans le secteur lyonnais, dans le secteur de Montpellier et dans la traversée des Alpes, on aura quand même des limites de capacité, pas sur la ligne. On n'a pas besoin de construire une ligne nouvelle, par contre on a besoin de lourdes infrastructures dans la périphérie lyonnaise, dans la périphérie Nîmes-Montpellier et jusqu'à Perpignan et pour la traversée des Alpes.

Enfin, il y a bien sûr les mesures favorisant le report modal, mais c'est tellement empreint dans le débat et dans les textes que je n'en parle même pas, mais si nous n'avons pas de mesures qui favorisent le report modal, c'est sûr que l'on aura beaucoup de problème.

Noël LEBEL, CPDP

Un certain nombre de pays ont mis au point des corridors de fret notamment l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, le Brenner et les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie pour le passage à travers la Suisse qui sont des espèces de plan combiné de valorisation du fret par des mesures d'exploitation, des mesures économiques, des mesures de tarification et des mesures d'infrastructures. Est-ce que l'on a en France des perspectives de plan de ce type qui permettraient de créer des axes dont on sait qu'ils sont performants pour le fret ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je propose que ce soit RFF qui réponde.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la stratégie et du développement durable, RFF

RFF est encore structuré sur deux grands axes :

- La magistrale éco-fret Nord-Méditerranée qui a pour objet de relier l'ensemble des ports de la Manche (y compris les ports du Benelux et d'Allemagne) au corridor qui nous concerne dans la vallée du Rhône. Plusieurs aménagements sont en cours, dont le contournement ferroviaire de Lyon, le port Fos XXL et la liaison Perpignan-Figueras. La politique, c'est d'avoir des trains plus longs, plus lourds et, grâce au cadencement généralisé en réseau que nous allons déployer dans les années qui viennent, c'est la fiabilité du sillon offert aux opérateurs ferroviaires : la SNCF et les autres opérateurs, puisque depuis le 1^{er} avril, nous sommes en milieu totalement ouvert en matière de fret ferroviaire.
- Le corridor éco-fret Atlantique qui a pour objet de relier le pays basque à la région IDF avec des prolongements au nord vers Benelux.

Ces deux corridors permettent de structurer la majeure partie des trafics fret grands axes internationaux, qui représentent aujourd'hui 50 % des trafics ferroviaires de fret. Sur ces deux corridors, en lien avec les groupements dont vous avez peut-être entendu parler, des services d'autoroutes ferroviaires vont se déployer : 2007 pour le corridor nord Méditerranée, 2008 pour le corridor Atlantique, mais ce n'est pas tout. Nous avons également des perspectives d'aménagement de performance et de fiabilité sur les deux corridors.

Sur le plan tarifaire, c'est un peu différent, puisque les logiques que Noël Lebel évoquait dans d'autres pays ne sont pas forcément les logiques françaises. Le sujet de la tarification repose le plus souvent sur des questions de grands équilibres économiques du système ferroviaire. Il y a par ailleurs des interrogations sur la taxe carbone, sur le coût du pétrole, tout cela permet de trouver des éléments d'équilibre Au-delà du rebond que nous attendons du fret SNCF, il y a d'autres opérateurs qui sont prêts à assumer des missions sur ces grands axes. Il faut retenir que ces grands axes sont destinés au fret conventionnel, que l'on appelle le wagon isolé ou le train entier. Au passage, cela suppose que l'on concentre des plates-formes régionales avec des opérateurs de proximité, qui sont peut-être la SNCF peut-être d'autres qui assument des missions de concentration/diffusion plus efficaces, plus performantes aujourd'hui que la SNCF, parce que la SNCF est très douée sur les grands axes, pour les transports massifs, mais elle est moins performante pour aller chercher quelques wagons ici ou là. Globalement, transport combiné, transport conventionnel, train entier et

autoroutes ferroviaires sur ces grands axes. J'ajoute pour être complet qu'autour de ces grands axes, il y a quelques itinéraires de liaison.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci pour ces précisions. On va prendre une 4^{ème} question. La 1 : Alain Girardet, Brignais.

Alain GIRARDET, Brignais

Je suis un simple citoyen. Je fais souvent la navette entre Lyon, les Hautes-Alpes, l'Hérault et je constate toutes les semaines des routes et des autoroutes très chargées et des voies ferrées quasiment vides. Qu'allez-vous faire pour améliorer l'environnement des voies ferrées, qui dégradent le paysage, surtout dans le Midi et sur la façade languedocienne ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Votre perception du système de transport n'est pas bonne ?

Alain GIRARDET

Oui, le fer est sous-utilisé et par ailleurs, il détruit l'environnement de nombreuses régions par le bruit et par ses paysages, entre autres la côte méditerranéenne et dans le Languedoc.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Il y en a d'autres qui disent que l'autoroute fait du bruit.

Michel BADRE

C'est un peu difficile de répondre en termes très généraux à cette question, surtout qu'elle sera reprise dans l'une des réunions thématiques : dans 8 à 10 jours, une partie de la réunion est consacrée à l'impact immédiat des infrastructures de transport en matière de bruit, de paysage et de biodiversité. Il faut savoir qu'il y a pour tous ces projets une démarche préalable, avec des études qui sont maintenant beaucoup plus développées que ce qui se faisait il y a 10 ou 15 ans. Il n'en reste pas moins que, même si l'on travaille à les limiter, ces impacts sonores existent. C'est l'une des raisons pour lesquelles on essaye de voir comment on peut faire le strict minimum en termes d'infrastructures dans les 20 prochaines années. Vous n'avez pas cité la biodiversité dans les impacts lourds, parce que ce sont des choses que l'on ne ressent pas dans l'immédiat, mais sur lesquelles à long terme on est aussi en situation de risque élevé. Cela s'évalue plus projet par projet que dans une politique globale.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Monsieur évoquait aussi l'absence de report modal. Est-ce que vous pouvez commencer à donner les raisons ?

Jean-Didier BLANCHET

Oui, le fer perd des parts de marché sur la route depuis 50 ans. Aujourd'hui, dans la vallée du Rhône, 15 % des marchandises passent sur le fer, environ 5 % sur la voie d'eau et 80 % sur la route. On pourrait peut-être améliorer un peu la répartition. Le but est bien de favoriser ce report modal. Nous avons un fleuve magnifique, sur lequel il est possible de mettre des convois de 3 000 tonnes au moins. On peut en mettre quatre fois plus qu'aujourd'hui sans aucun problème : il n'y a pas de raison de s'en priver.

Anne DEVAILLY, CPDP

Quand vous dites que les trains sont vides, vous parlez du fret ou des passagers ?

Alain GIRARDET

Je remarque que les voies ferrées sont vides, alors qu'il y a beaucoup de monde sur les autoroutes et encore plus sur les routes. Il y a peu de trains de fret et de voyageurs sur les trois voies ferrées de la vallée du Rhône.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Très bien. Monsieur, vous vouliez réagir ?

Jean-Paul LHUILLIER

On a investi des milliards de francs sur les routes, je voudrais qu'en 10 ans, on investisse l'équivalent sur le ferroviaire pour avoir autant de trafic sur le ferroviaire. Là, on pourra comparer ; or on ne l'a pas fait.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Très bien. Monsieur Blanchet, une réaction ?

Jean-Didier BLANCHET

Le problème, c'est que quand on investit sur les routes, la rentabilité existe : il n'y a aucun problème pour amortir les autoroutes. Ce n'est pas le cas sur le ferroviaire : il fallait voir ce que perdait la SNCF sur le ferroviaire. C'est pour cela que la première chose qui a été décidée par la SNCF a été d'abord de restaurer la rentabilité. Pour se développer, elle doit d'abord rétablir sa rentabilité. En 2002, la SNCF a perdu 50 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 12 milliards d'euros sur le fret ferroviaire.

Interpellateurs

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci, je propose que l'on passe la parole aux collectivités : Jean-Jack Queyranne, Président du Conseil Régional Rhône-Alpes, Jean-Louis Touraine, Vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Lyon et Michel Thiollière, Président de la Communauté d'agglomération St Etienne-Métropole. Messieurs, vous avez 7 minutes chacun.

Jean-Jack QUEYRANNE, Président du Conseil Régional Rhône-Alpes

Bonsoir. En tant que président du conseil régional, je voudrais d'abord marquer tout l'intérêt que nous portons à ce débat, qui associe les conseils généraux et les collectivités territoriales. Il y a eu de nombreux travaux techniques qui ont été menés. Nous avons notamment auditionné Monsieur Blanchet. Notre assemblée doit délibérer le 18 mai, ce qui nous permettra de connaître les premiers retours du débat. Nous avons constitué un groupe de travail dans le cadre de la commission transport pour examiner les différents points. Il n'y a pas de position définitive du Conseil régional dans le cadre de ce débat, mais je veux vous donner deux éclairages. Comment abordons-nous ce débat ?

Une politique des transports n'est qu'une composante à nos yeux de l'aménagement du territoire de la vallée du Rhône. Il ne s'agit pas simplement de dimensionner des tuyaux, des robinets, des réservoirs comme si la mobilité obéissait à la dynamique des fluides, mais bien de prendre en compte les habitants des territoires concernés, leurs modes de vies, leurs projets de développement, leurs attentes, au même titre que les aspirations de nos concitoyens à la mobilité et les besoins de l'économie.

L'aménagement du territoire de la vallée est aujourd'hui surdéterminé par sa vocation d'axe de transport avec les flux de transit importants qui ont pesé et qui pèsent lourdement sur le territoire. Pour nous, il faut penser aménagement du territoire pas simplement dans un espace qui serait celui de la proximité immédiate du fleuve, mais également avoir une vision beaucoup plus large intégrant les activités économiques, les activités humaines. Le Rhône a longtemps été un fleuve frontière. Aujourd'hui, il est un élément de circulation important, notamment entre la France du Nord, l'Europe du Nord et la France du Sud, l'Europe du Sud. Nous ne pouvons pas négliger cet aspect, mais en tenant compte de l'aménagement du territoire et des populations qui vivent à proximité, qui subissent les nuisances, qui subissent les contraintes. C'est à ce titre que nous avons participé à l'élaboration du plan Rhône avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région Languedoc-Roussillon. Ce plan Rhône, travaillé avec l'Etat, s'est concrétisé par une prise en compte du CIADT. En conclusion de ce premier aspect, il faut rompre avec la vision d'un tuyau aménagé pour proposer un territoire de vie. Cela me paraît être la première exigence d'une politique des transports liée à l'aménagement du territoire.

Deuxième réflexion, il faut penser l'organisation du système de transport dans un cadre général en privilégiant toutes les possibilités du report modal. Il ne faut pas subir l'espèce de fuite en avant des capacités autoroutières. Je ne vais pas présumer de la décision qui sera prise par le Conseil régional, mais j'ai le sentiment qu'elle s'inscrira dans cette démarche. Nous ne devons pas nous soumettre à des évolutions qui apparaîtraient absolument obligatoires, mais réfléchir sur les différents modes d'organisation du système de transport. Je voudrais de ce point de vue vous citer

deux exemples. On sait que la capacité fluviale est notablement sous-utilisée et qu'aujourd'hui elle pourrait être multipliée par 5 ou 6 sans qu'il y ait de modification en ce qui concerne les principaux aménagements, que ce soit les écluses ou les ponts. De même, je pense qu'en ce qui concerne notre système de fret nous avons une restructuration indispensable qui doit s'opérer pour le rendre à la fois compétitif et performant en regard du mode routier. Voilà les alternatives, il y en a d'autres sûrement à réfléchir, mais nous devons penser nous projeter dans un système d'organisation des transports plutôt que de subir l'état du système actuel.

A l'issue du débat, je souhaiterais que soit élaboré un cahier des charges tant en matière d'aménagement du territoire qu'en matière d'organisation du système de transport, constituant un programme partagé qui permettra de travailler à la recherche de solutions, à la définition d'un projet commun, à la fois pour le territoire concerné et dans un espace plus large, à partir du moment où nous avons un fret compétitif. Je pense que ce cahier des charges ne signifie pas qu'il y ait des mesures à court et à moyen terme qui ont été mises en œuvre par exemple pendant l'été 2004 sur les questions de vitesse, sur les mesures d'exploitation, sur des mesures de modulation des péages, sur la valorisation des modes alternatifs à la route, sur l'amélioration des itinéraires routiers, sur la valorisation du fluvial. Je pense que ce débat pourrait faire œuvre utile si l'on débouchait sur un cahier des charges et sur la préconisation de mesures à court et à moyen terme. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

8 minutes 30. L'horloge est sous vos yeux : vous savez exactement si vous avez dépassé ou si vous n'avez pas dépassé. Quelle est votre perception sur le système actuel et futur ?

Jean-Jack QUEYRANNE

Beaucoup de potentialités ne sont pas utilisées, notamment le fluvial (nous sommes à 5 millions de tonnes et on pourrait facilement passer à 25 millions de tonnes sans aménagement) et le fret. Nous aurons à préciser cette position, mais il est vrai que ce débat ne doit pas nous conduire à une fatalité d'augmentation des capacités de transport. Je crois qu'il y a d'autres alternatives, et c'est le rôle du politique et du citoyen d'essayer de les mettre en avant et de tout faire pour qu'elles s'imposent.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci, je passe directement la parole à Jean-Louis Touraine, pour la Communauté Urbaine du Grand Lyon.

Jean-Louis TOURAINÉ, Vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Lyon

Je suis bien sûr d'accord avec l'ensemble des remarques effectuées par le président Queyranne. Cela m'évitera de répéter un certain nombre de points qu'il a abordés et qui me paraissent importants, notamment sur la place partielle des transports et des déplacements dans l'aménagement du territoire et sur le refus de subir les évolutions soi-disant inéluctables.

Par ailleurs, permettez-moi également de féliciter les organisateurs de ce débat public ainsi que l'ouverture d'esprit qui préside à ce débat. Cela augure favorablement de l'avenir de cette réflexion en commun qui, je l'espère, restera hors des passions trop souvent habituelles dans ce domaine, en

maintenant ce souci de responsabilité qui est important car il y a des enjeux très significatifs pour les territoires concernés et leurs habitants.

Le Grand Lyon souhaite que le débat soit encore plus ouvert à des territoires voisins parce qu'il nous apparaît que l'agglomération lyonnaise, qui est un carrefour européen, nécessite un champ d'étude un peu plus vaste. Je vais prendre trois exemples pour illustrer ce point de vue.

- Il ne faut pas réduire les déplacements entre l'Europe du Nord et l'Espagne à la vallée du Rhône. Il y a des alternatives qu'il faut creuser, avec les régions concernées, par exemple la traversée par le Massif Central représente une alternative très crédible.
- Deuxième exemple, la voie ferroviaire est-ouest, ce que l'on appelait le TGV Lyon-Turin qui, en fait ira de l'Espagne jusqu'à Budapest voire Kiev. Cela a évidemment des répercussions importantes sur les transports de la vallée du Rhône. Donc, les décisions à cet égard méritent d'être prises en ligne de compte dans notre réflexion sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien.
- Troisième exemple, le Val de Saône entre Dijon et Lyon nous apparaît être d'une importance égale à celle de la vallée du Rhône : on comprend bien que l'on ne peut pas s'exonérer de la réflexion qui se déroule en amont de la vallée du Rhône.

Je ne veux pas rentrer dans le détail de chacun des dossiers (routier, ferroviaire, fluvial), puisque nous ne devons pas aborder ce débat sans idée préconçue et sans solution définitivement arrêtée. Par contre, il me semble que le débat se doit d'aborder quelques problématiques, que je citerai brièvement :

- la photographie la plus actualisée des flux de voyageurs et de marchandises sur les couloirs Dijon-Lyon-Avignon-Montpellier-Perpignan d'une part et Turin-Lyon-Perpignan-Barcelone d'autre part et la ventilation de ces flux par grand type (flux locaux, régionaux, interrégionaux, nationaux, européens);
- l'évolution de ces flux depuis 1990, afin d'envisager l'avenir ;
- les projections de ces flux à 15 ans selon des scénarios de croissance contrastée à l'échelle mondiale et à l'échelle européenne ;
- l'analyse des parts modales terrestres aujourd'hui et de leur évolution ;
- une présentation pédagogique des réserves de capacité de chacune des infrastructures et une définition précise des méthodes de détermination de la saturation ;
- la prise en compte d'hypothèses crédibles de modulation tarifaire comme outil réel de régulation des flux entre itinéraires au sein d'un même corridor ;
- la mesure des impacts humains et environnementaux liés à la congestion routière notamment dans les zones urbaines et périurbaines ;
- les marges de manœuvre financières des pouvoirs publics (de l'Union européenne, de l'Etat, des collectivités) pour répondre à ces problèmes de saturation ;

- la réalité des montages juridiques et financiers pour développer des projets nouveaux.

Enfin, pour l'organisation de ce débat public, son efficacité, l'implication du plus grand nombre dans la réflexion donc dans la compréhension des éventuelles solutions qui pourront apparaître, il nous faut utiliser tous les vecteurs, notamment la presse quotidienne régionale, les télévisions régionales de service public qui devraient pouvoir toucher un grand nombre d'habitants dans les 5 régions concernées du grand quart Sud-Est : Rhône-Alpes, Bourgogne, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Auvergne. Le Grand Lyon accompagnera toutes ces réflexions qui peuvent contribuer à contenir l'augmentation des déplacements et à réduire d'une façon très significative les nuisances, notamment la pollution. Dans l'agglomération lyonnaise, cette pollution doit être sensiblement diminuée, c'est un objectif que nous fixe l'Europe, que nous fixe l'Etat et que nous nous fixons à nous-mêmes, pour nos habitants. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'a été construit le plan des déplacements urbains du Grand Lyon et c'est en ce sens que s'élaborent les réflexions en commun entre le Grand Lyon et la région Rhône-Alpes, ainsi qu'avec les autres collectivités locales.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Je propose de donner la parole au représentant de la Communauté d'Agglomération Saint-Etienne-Métropole.

Jacques FRECENON, Communauté d'Agglomération Saint-Etienne-Métropole

Je représente Monsieur Thiollière, qui a été retenu à Paris. Je suis heureux de me retrouver aux côtés de Jean-Jack Queyranne et de Jean-Louis Touraine avec lequel nous avons des relations régulières parce que nos collectivités échangent très souvent et parce que nous appartenons à la grande région urbaine de Lyon.

Merci de nous avoir invités à participer à ce débat. Nous pensons que la formule du débat permet effectivement d'avancer. Nous l'avons vu en 2000 lors du débat public sur les contournements routier et ferroviaire de Lyon. Nous pensons que les termes de ce débat ont été repris par l'Etat pour arrêter des positions, notamment sur la liaison Lyon-Saint-Etienne.

Je crois comme mes deux collègues que nous devons avoir une vision plus transversale, plus Est-Ouest du débat. L'agglomération stéphanoise n'est en effet située ni dans la vallée du Rhône ni sur l'arc languedocien. Par contre, elle est totalement concernée par le maintien du niveau de service des grandes infrastructures qui, s'il venait à se dégrader... Je peux vous dire que le degré de saturation est largement atteint sur notre secteur. L'agglomération de St Etienne Métropole est une grande région économique avec un appareil industriel important. Ce sont 400 000 habitants pour l'agglomération au sens strict et 500 000 habitants si l'on considère d'une façon au peu plus large tout le secteur de Loire Sud. Nos entreprises ont besoin pour aujourd'hui et pour demain, dans un contexte toujours plus concurrentiel, d'infrastructures de transport performantes. La question posée dans le cadre du débat porte pour une grande part sur l'augmentation de capacité de l'itinéraire vallée du Rhône et arc languedocien. Cette question au regard de l'évolution probable de la demande de déplacements a bien entendu du sens, mais la réalisation de nouvelles infrastructures ne peut constituer la seule réponse. Il convient de s'intéresser autant et peut-être même plus à l'amélioration de l'exploitation du réseau d'infrastructures, routières en particulier, dont nous disposons aujourd'hui et que nous pouvons mobiliser à court terme.

Une petite remarque aussi sur l'image qui figure en couverture du dossier du débat. Elle fait exclusivement figurer sur une carte du territoire français 3 itinéraires, nord-sud, représentés en 3 couleurs différentes. Cette image qui manifestement cherche à synthétiser la question posée dans le débat est assez symptomatique. Nous pensons qu'il ne faut pas se polariser sur ces seuls couloirs de déplacement. Il faut sortir de cette logique d'itinéraire nord-sud pour explorer les potentialités que constituent les liaisons est-ouest qui permettent de mettre en correspondance les corridors nord-sud et de mailler ce réseau nord-sud. A ce titre, le réseau d'infrastructures autoroutières qui doit desservir l'agglomération de St Etienne peut contribuer à l'amélioration du fonctionnement du système de transport du quart sud-est de la France. L'A45 et en prolongement le contournement ouest de St Etienne puis la RN 88 en direction du Puy et enfin l'A75 constitue à nos yeux une offre routière alternative aux autoroutes A7 et A9 pour gagner depuis le Nord la région Languedoc et les Pyrénées. Bien entendu, d'autres infrastructures seront nécessaires : cela fait partie des discussions que nous avons avec nos collègues et nos voisins, mais il nous semble que les différentes études sur la vallée du Rhône et arc languedocien mettent en évidence la saturation très prochaine de ces couloirs de déplacement, dont le bon fonctionnement est indispensable à l'économie européenne. C'est à nos yeux une raison supplémentaire pour activer la réalisation de cette diagonale St Etienne-Languedoc et St Etienne-Midi-Pyrénées. Le réseau maillé d'infrastructures que nous appelons de nos vœux permettrait d'envisager des stratégies d'exploitation visant à réguler le trafic en s'appuyant sur un système d'information coordonné de Perpignan à Lyon permettant d'informer les usagers des temps de parcours en temps réel sur les différents axes principaux et intermédiaires et en prenant appui également sur un dispositif tarifaire incitant automobilistes et transporteurs à utiliser préférentiellement des itinéraires de substitution. Il convient aussi de mobiliser les alternatives ferroviaires tant en termes de transport de voyageurs que de marchandises. Il ne faut pas perdre de vue que les grands couloirs de déplacement qui font l'objet de notre débat de ce soir sont très largement utilisés par le trafic local qui pourrait se reporter sur le ferroviaire. C'est dans cet esprit qu'avec le concours de la région Rhône-Alpes nous avons contribué à améliorer l'offre de train entre Lyon et St Etienne et le projet d'étoile ferroviaire, épine dorsale du PDU de St Etienne métropole contribuera aussi à ce que ce report modal puisse se faire à l'échelle de nos agglomérations.

En matière de transport de marchandises, il faut travailler au développement d'alternatives fluviales et ferroviaires dans la mise en œuvre de plates-formes intermodales positionnées aux entrées nord et sud du couloir rhodanien. Nous sommes partie prenante également dans la promotion de la transalpine. Toutes ces solutions d'exploitation pourraient ne pas être suffisantes pour répondre à long terme à la demande de déplacements nord-sud. De nouvelles infrastructures routières pourront être programmées si nécessaire mais il conviendra de veiller à ce que les solutions adoptées s'inscrivent dans un objectif d'aménagement du territoire.

Il faudra que les nouvelles infrastructures s'inscrivent dans un objectif de développement durable. Je crois qu'aujourd'hui tous nos concitoyens et tous les élus en sont convaincus. Elles devront être complémentaires du transport ferroviaire, respectueuses de l'environnement. C'est à cette seule condition que les infrastructures pourront être déployées sur le territoire. Je suis sûr que ces préoccupations seront largement évoquées dans le cadre de nos débats. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci messieurs pour cet éclairage. Je vous propose que l'on reprenne des questions de la salle. La question 3 : Jean-Paul Ménard, Amis du rail azuréen.

Jean-Paul MENARD, Amis du Rail Azuréen

Je voudrais poser deux questions extrêmement importantes. Tout à l'heure, les représentants de l'Etat ont affirmé la volonté d'inverser les priorités en matière de transport et d'infrastructure. Ensuite, quand viendra le temps des décisions, il ne s'agira pas pour l'Etat de prendre des décisions à sa convenance, sans tenir compte de ce qui a été dit au cours du débat. L'Etat a l'obligation de tenir compte de tout ce qui a été dit. Je fais référence à une décision prise récemment par le ministre des transports, de l'aménagement du territoire, Monsieur Christian Estrosi, président du Conseil général des Alpes-Maritimes, en faveur de la construction de l'A51, reliant Grenoble à Sisteron, en optant pour la solution la plus coûteuse. Je ne connais pas malheureusement les conclusions de la CNDP à la suite de ce débat que je n'ai pas suivi, mais il y a là une question de fond qui se pose.

D'autre part, il est question de rouvrir certaines infrastructures ferroviaires, notamment sur la rive droite du Rhône, qui relie Lyon à Avignon et qui est dédiée dans sa presque totalité au service des voyageurs. Par ailleurs, il y a le département de l'Ardèche qui est considéré comme un désert ferroviaire. Est-ce que l'on est prêt à accélérer certains de ces dossiers, notamment en ce qui concerne la rive droite du Rhône, car le problème est grave au regard de l'explosion du trafic routier constitué en grande majorité par des poids lourds ? Moi, je dis qu'il faut inverser les priorités. Il y a une réunion thématique qui est prévue sur ce thème : j'aurais l'occasion de m'exprimer peut-être à ce sujet. Merci de m'avoir écouté.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Messieurs, qui veut répondre sur la décision du ministre Perben sur l'A51 ? Vous vous concertez entre vous ?

Jean-Jack QUEYRANNE

La région Rhône-Alpes s'est prononcée très clairement contre la solution de l'A51 par Gap et a demandé au contraire qu'il y ait une amélioration de la RN 75 passant par Lus La Croix Haute. Par conséquent, nous ne participerons pas au financement de ce projet autoroutier.

Sur la question qui a été posée de l'utilisation de l'infrastructure située sur la rive droite de la vallée du Rhône, la partie Lyon-Nîmes est dédiée au fret. Nous avons souhaité que soit étudiée la réouverture d'une partie voyageurs. Il y a eu des réticences au départ de la SNCF car, comment peut-on insérer des trains qui assurent un service de type TER alors que la ligne est dédiée au fret ? Elle est souhaitée par l'Ardèche, qui n'a pas aujourd'hui de ligne ferroviaire. Ceci dit, je ne crois pas qu'il puisse y avoir une liaison de capacité longue sur cette ligne.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je propose de donner la parole au président du Conseil général de la Drôme.

Le Président du Conseil Général de la Drôme

Merci. Enfin un débat public ! Le président du Conseil général que je suis est concerné par 130 kilomètres de fleuve, d'A7, de voie ferrée et de voie TGV. Nous sommes en surchauffe. Nous

sommes très critiques sur ce qui se passe : il faut changer. Je ne vais prendre qu'un exemple. Lundi matin, un camion de bananes est accidenté au nord de l'A7 : il était impossible de rejoindre Valence. Pendant 5 heures, tout a été bouché. La gestion des accidents est calamiteuse. La N7 était coupée, les routes départementales étaient coupées. Il y a vraiment un grand besoin de repenser, sans aucun tabou, la circulation. C'est la raison pour laquelle le département comme les 500 000 citoyens drômois, toutes les associations seront très présentes dans les réunions du débat public qui auront lieu dans notre département. Donc nous attendons ce débat avec beaucoup d'optimisme, beaucoup de volonté d'intervention. Cependant, chat échaudé craint l'eau froide : nous avons très mal vécu ce qui vient de se passer dans le débat public sur Grenoble-Sisteron. Aujourd'hui, les Drômois sont sceptiques sur l'objectivité et sur l'intérêt de commission. Lorsque la commission sur le débat public sur l'A51 rend un rapport où très majoritairement les citoyens, les associations, tous les élus ont une position et lorsque unilatéralement le Ministre annonce un choix économiquement incohérent, en termes d'aménagement du territoire, en termes d'environnement, qui prend le contre-pied des conclusions de la commission, alors cela pose un problème en termes de démocratie. J'espère vraiment, Monsieur Marzolf, que cette commission tiendra compte des citoyens et de celles et ceux qui participeront.

Par ailleurs, je crois qu'il faut être innovant. Dans notre département, le débat prend une mauvaise tournure en se focalisant sur une question : pour ou contre l'élargissement de l'A7 ? Je crois que prendre le débat dans ce cadre-là est absurde. L'objectif, ce n'est pas de voir si l'on peut encore augmenter les tuyaux, nous n'en pouvons plus, c'est de voir comment, avec une politique innovante, volontariste, nous pouvons en multimodalité, en transformant les habitudes, faire en sorte que les choses se passent le mieux possible. C'est dans ce cadre-là que le département, qui a déjà délibéré, qui délibèrera en assemblée publique le mois prochain, fera des propositions, que les nombreuses associations feront des propositions. Nous allons essayer de mobiliser les 500 000 citoyens drômois. Nous n'allons pas faire un contre débat public, mais nous pensons qu'il faudra rajouter de la communication, pour que tous les habitants de notre département puissent s'exprimer. En tout cas, nous comptons beaucoup sur l'impartialité de votre commission. Pour nous, ce débat public est urgent, essentiel, impératif.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Vous pouvez compter sur la neutralité et l'indépendance de la commission. Les comptes-rendus des commissions particulières reprennent l'intégralité des débats. Sur les décisions, je vous répondrai en tant que vice-président de la CNDP. Le débat public, c'est de la démocratie participative de proximité, qui est complémentaire de la démocratie représentative. A la fin, c'est le décideur politique qui prend la décision. Nous la CNDP, nous sommes une magistrature d'influence, on demande que les arguments de la décision de l'Etat soient mis en parallèle avec les conclusions du débat. Par exemple, pourquoi on prend cette décision si, dans le débat, il a été dit autre chose ? Vous voulez rajouter quelque chose ? Monsieur Badré.

Michel BADRE

D'abord, on n'est pas sur un débat de projet sur « pour ou contre le doublement de l'A7 ? », on est sur un débat de problématique « quel type de politique on peut construire par agrégation d'avis en ayant en tête quelques directions prioritaires ? ». Monsieur Queyranne l'a rappelé tout au début, on n'est pas en train de parler tuyauterie, on est en train de parler d'aménagement du territoire et de la vie des gens. Monsieur Touraine l'a dit, il n'y a rien d'inéluctable. Moi, je voudrais revenir sur une

chose. Le changement climatique, si on le considérait comme inéluctable et que l'on ne faisait rien, la hausse de température d'après le consensus des experts au niveau mondial serait de 6 degrés pendant le XXIème siècle, c'est-à-dire nettement plus que ce que l'on a connu depuis la dernière glaciation. Quand on parle du facteur 4, c'est pour éviter d'en être là. On essaye de sortir de l'inéluctable et de faire des choses vivables, même s'il est inéluctable maintenant qu'il y ait une hausse des températures puisqu'elle est déjà partie, mais on essaye de faire des choses supportables. Par rapport à cela, il y a quelque chose qui me frappe. Nous partons tous sur le problème du fret marchandises sur la route ou sur le ferroviaire. Il faut donc faire du report modal, cela fait 50 ans que l'on en parle, on n'y arrive pas bien, il faudrait voir comment on peut y arriver mieux. Mais, moi, je suis arrivé sur ce dossier récemment, je suis un peu gêné par rapport à mes collègues de l'Équipement qui sont tous des experts. Moi, je n'en suis pas un, j'ai découvert cela depuis six mois et j'ai essayé de regarder les chiffres. Les chiffres sont toujours imprécis, mais quand même, en ordre de grandeur, ils ne sont pas complètement faux. Quand on voit que le trafic poids lourds représente 20 % du total en moyenne annuelle et que le trafic des véhicules légers représente 80 %, on se dit que, si l'on ne traite que le trafic poids lourds, et il faut le traiter pour toutes les raisons qui ont été dites, on ne va pas résoudre nos problèmes, ni nos problèmes de congestion ni nos problèmes d'environnement. Donc, on est bien obligé de bâtir des choses complètement innovantes en matière d'aménagement du territoire, en matière de vie des citoyens et on est obligé d'aller gratter y compris là où ça fait mal, sur la vie de tous, pas seulement sur les transporteurs routiers.

Paul VIALATTE, CPDP

Depuis une dizaine d'années, il y a eu une vingtaine de débats publics. Dans tous ces débats, les commissions de débat public se sont comportées de façon tout à fait neutre et indépendante et ont remis des comptes-rendus qui retraçaient les positions prises dans le débat. Quelles ont été les suites ? Elles ont été très variables. Dans certains cas, les maîtres d'ouvrage ont poursuivi leur projet sans tenir compte de ce qui s'était dit, mais dans de nombreux cas, les maîtres d'ouvrage ont tenu compte de ce qui s'était dit et ont infléchi leur projet voire dans certains cas l'ont modifié complètement. Il n'y a pas de fatalité de l'inutilité du débat public. Dans le présent débat public, nous avons tout à fait l'impression que les autorités de l'Etat sont ouvertes à toutes les suggestions qui seront faites.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

A l'issue du débat sur l'extension du port de Nice, le projet a été abandonné. Il en a été de même pour le projet d'A32 entre Metz et Nancy. Je vous propose que l'on prenne une nouvelle question : la 9, Bernard Deplaude, Agir pour l'Environnement.

Bernard DEPLAUDE, Sauvegarde des coteaux lyonnais, Agir pour l'Environnement, Les Verts de l'Ouest lyonnais, Alliance paysans consommateurs écologistes

Je milite depuis une quinzaine d'année. Je m'intéresse beaucoup à la question des transports. Pour tous ces mouvements (Sauvegarde des coteaux lyonnais, Agir pour l'Environnement, Les Verts de l'Ouest lyonnais, Alliance paysans consommateurs écologistes), la seule solution, c'est la cohérence et le courage de politiques. Il faut qu'ils arrêtent de penser aux élections. Quelle peut être la cohérence d'un Etat qui a un objectif de diminuer les gaz à effet de serre et qui a une idéologie de la croissance et une idéologie libérale ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Grande question. Monsieur Blanchet, je vous vois réfléchir. C'est une question de société, une question très large.

Noël LEBEL, CPDP

C'est une question qui sera évoquée lors de la dernière réunion thématique, le 10 mai à Avignon, qui fera la synthèse des réunions thématiques précédentes puisqu'il y a deux interventions qui sont prévues lors de cette réunion. L'une est l'accompagnement des tendances existantes, que l'on peut considérer comme représenté par le livre blanc de la Commission européenne sur les transports : pour pouvoir respecter les objectifs de Kyoto, la liberté de mobilité des voyageurs et le transport des marchandises sans bouleverser la vie de nos concitoyens. Un autre exposé montrera au contraire la nécessité de réduire notre mobilité et la consommation d'énergie si l'on veut respecter ces objectifs de développement durable.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

De toute façon, vous recevrez une réponse par écrit. On ne sait pas qui y répondra, mais en tout cas vous aurez une réponse par écrit, qui sera sur Internet.

Messieurs les représentants des collectivités, je vous remercie d'être venus. La scène étant un peu trop petite, on va vous demander de redescendre dans la salle et on va demander à Monsieur Jacques Estour, président de l'OITC Sud-Est, Monsieur Mathieu Duval, Directeur du port Edouard Herriot, M. Pierre Beaudoin, président de la FRAPNA et M. Jean-Claude Chausse, président de la FNAUT Rhône-Alpes de monter sur scène. En attendant qu'ils soient installés, on va prendre une autre question : la 14, Maurice Abeille.

Maurice ABEILLE, Lyon Transport Public

Comment tenez-vous compte des démarches de planification régionale et locale que sont les PDU, les schémas régionaux et les SCOT ?

Par ailleurs, sur le plan macroéconomique, prenez-vous en compte une possibilité de rupture dans les chaînes économiques qui ferait que l'on pourrait réduire le trafic poids lourds de façon considérable en faisant en sorte que le même produit ne soit pas fabriqué dans dix endroits différents avant d'être un produit fini ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Monsieur Blanchet répondra à la première question et peut-être Monsieur Estour à la seconde.

Jean-Didier BLANCHET

Sur la première question, dans le débat, on parle des flux sur les grands axes, on ne peut pas regarder de manière très détaillée tous les SCOT qui sont sur le territoire. Ils existent, et dans les

réunions qui concerneront les provinces, la deuxième série de réunions, on étudiera ces questions au niveau local.

Concernant la deuxième question, il s'agit de la dernière mesure de notre batterie, sur les modes de vie, sur l'organisation du système de production/distribution. On pose exactement la question que vous avez posée. Nous souhaitons que le débat permette d'éclairer la réaction du public à cette idée d'avoir à modifier le système de production avec des mesures telles que le péage pour les poids lourds sur les routes nationales ou la fameuse taxe carbone, qui consiste à majorer la taxe sur le pétrole, pour les véhicules légers et les poids lourds. Nous parlons d'une taxe de 60 dollars le baril quand même.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je propose que Monsieur Estour fasse son intervention et la raccroche, si possible, à cette question.

Pouvez-vous répéter votre question à Monsieur Estour ?

Maurice ABEILLE

Comment prend-on en compte les possibilités de rupture dans les chaînes économiques qui sont actuellement en vigueur en Europe tout au moins, qui font qu'un produit se trouve fabriqué d'éléments venant de différentes régions et assemblé à un endroit déterminé ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

J'ai vu que l'ADEME faisait une campagne de publicité sur le transport des marchandises et disait qu'un pot de yaourt parcourt 1 100 kilomètres avant d'arriver dans notre assiette. A vous Monsieur Estour pour 7 minutes.

Jacques ESTOUR, Président de l'OITC Sud-Est

J'essayerai d'incorporer des éléments de réponse dans mon exposé. La CPDP m'a demandé d'intervenir en ma qualité de chef d'entreprise représentant à travers l'Office interconsultaire des transports et des communications du Grand Sud-Est que je préside les entreprises utilisatrices de transport. Je vais donc vous exprimer en quelques flashes la vision qu'ont les chargeurs en abordant surtout l'aspect marchandises qui est celui que, nous entreprises, nous vivons quotidiennement.

D'abord, ne nous trompons pas le débat : l'enjeu pour nous est de préserver pour l'avenir la fonctionnalité des axes nord-sud mais aussi est-ouest qui irradient tout le grand Sud-Est. Sur ces axes, comme d'ailleurs globalement en France, la route représente en part modale environ en marchandise 78 % des transports et 88 % pour les voyageurs, le fer 14 % pour les marchandises 10 % pour les voyageurs et la voie d'eau 3 % pour les marchandises. La compétitivité de notre économie, que ce soit l'agriculture, le tourisme, l'industrie ou la consommation, l'attractivité de notre territoire et donc nos emplois de demain dépendent en grande partie de la fluidité et de la qualité des services de ces axes.

Deuxième point, le débat actuel ne doit pas faire oublier que l'enjeu du Sud-Est passe également par l'achèvement d'autres axes parallèles (l'A51, la RN 88...).

Troisième point, le débat ne doit pas se réduire à la problématique du CO2. Les émissions de CO2 par le transport sont une affaire que l'on doit régler dans les 50 ans à venir. Avant l'échéance de cette période, d'énormes progrès technologiques auront diminué les rejets causés par le mode de transport (qui représente 22,5 % des émissions de gaz à effet de serre). Par exemple, le groupe Volvo sort dès 2007 un moteur poids lourds mixte qui diminuera les rejets de CO2 à 38 %. L'ère du pétrole tire à sa fin, mais elle n'est pas encore morte, le progrès technologique d'une part, la législation d'autre part contraignent les transports à devenir plus propres voire propres au risque d'être plus chers, nous le comprenons. Débattre de la fonctionnalité de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, c'est débattre d'abord de la problématique d'aménagement du grand Sud-Est, et ce territoire est confronté à des risques lourds de conséquences.

D'abord, le risque de marginalisation progressive au profit des axes nord-sud du centre de l'Europe qui se modernisent plus vite que les nôtres. En effet, les grands investissements industriels se font tous à proximité des grands corridors qui ont l'avantage de massifier les flux et donc d'offrir un meilleur service.

Le risque aussi que la saturation de l'axe de la vallée du Rhône, de l'A8 vers Nice, ne devienne un repoussoir pour le tourisme qui requiert quasiment exclusivement le véhicule particulier. Nous ne souhaitons pas que ce secteur, premier créateur de richesses dans notre Sud-Est,ériclite.

Le risque de voir notre vallée du Rhône et arc languedocien perdre son atout logistique en raison de la congestion annoncée, mais également à cause d'une politique de réserve foncière qui n'est pas assez volontariste. La région lyonnaise perd déjà chaque année des investisseurs, faute de pouvoir répondre à leurs demandes. Demain, c'est l'ensemble de l'axe qui se trouvera dans cette situation, alors que la logistique est fortement créatrice d'emplois directs et indirects de l'ordre de 30 emplois à l'hectare. Cette progressive saturation est aussi un handicap pour le développement futur du port de Marseille-Fos dont l'hinterland remonte jusqu'au nord de Dijon. Les entreprises ont besoin d'un grand port à l'image de ceux de la mer du Nord. Si la fiabilité est retrouvée, ce port va nécessairement connaître une très forte croissance du trafic conteneurs sur tous les modes. Nous nous y préparons en investissant à travers les chambres de commerce dans l'équipement de nos ports fluviaux sur le Rhône et sur la Saône.

Enfin, nous ne souhaitons pas voir le déséquilibre du territoire s'aggraver sur sa tranche ouest. La baisse démographique et surtout la baisse d'activité économique prévue pour certaines zones n'est pas inéluctable. Elle dépendra de la volonté publique de mettre en œuvre des infrastructures et des transports qui donneront une nouvelle autonomie de développement à ces régions.

Enfin, pour terminer, je vais vous livrer quelques perceptions des entreprises.

- Nous ne croyons pas à la réduction de la mobilité : l'augmentation forte du coût du pétrole a peu changé les comportements des Français. Entreprises et particuliers s'adaptent à ce fait de société. Nous partageons donc la vision des maîtres d'ouvrage du débat sur la croissance des déplacements de 40 à 50 % dans les 20 ans à venir et nous saluons au passage la qualité des documents du débat public, qui ont le mérite de rappeler bon nombre de réalités sur la fonctionnalité de cet espace, même si bien sûr nous aurions aimé que la dimension aménagement du territoire intègre la totalité de l'espace méditerranéen jusqu'à la frontière italienne.

- Sur l'évolution des parts modales, on vous propose un schéma qui montre que, dans l'hypothèse d'une croissance des flux de marchandises de 50 % dans les 20 à 30 ans à venir, les trafics routiers, quelles que soient les décisions de report modal et leur efficacité, augmenteront encore de 40 % si l'on arrive à tripler voire quadrupler ou quintupler les trafics par la voie d'eau et si le chemin de fer arrive à doubler.
- Sur l'intermodalité, les entreprises se refusent à opposer les modes de transport entre eux. Tous sont impératifs, tous peuvent être utiles pour leur productivité s'ils sont utilisés sur leur créneau de pertinence. La route concentre les trajets de faible distance et est le seul mode à desservir tous les espaces. Le fer sur longue distance doit retrouver sa part de marché car c'est le mieux adapté à ces transports massifs en longue distance. L'amélioration de sa qualité de service sera déterminante, elle est attendue par tous les chargeurs. La voie d'eau dont l'augmentation du trafic conteneurs montre l'erreur des experts qui qualifiaient il y a peu de temps ce mode de désuet (dieu sait si nous avons entendu parler d'avion renifleur quand on parlait du canal Rhin-Rhône), la voie d'eau a des potentialités de développement importantes, comme le montre l'évolution amorcée depuis deux ans.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Il vous reste 1 minute, monsieur Estour.

Jacques ESTOUR

J'ai presque fini. Faire de l'intermodalité pour améliorer la compétitivité des entreprises et donc le pouvoir d'achat des consommateurs est plus significatif que la seule réduction potentielle de CO2. Le conseil national des transports rappelle que le transport de marchandises longue distance susceptible d'être transférable sur le fer ou sur la voie d'eau ne représente que 2 % du total des émissions de CO2 en France. Les rejets de CO2 sont surtout d'origine véhicules légers.

Voilà ce qu'attendent les entreprises de débat : que ce débat mette en valeur les enjeux de développement du grand sud-est pour garantir nos emplois de demain. Seule la création de richesses permet à la collectivité de bâtir une qualité de vie. Pour cela, notre réseau d'infrastructures doit être modernisé. Sa modernisation permettra en outre de mieux protéger l'environnement immédiat et les riverains. Tout doit être fait pour limiter les nuisances à commencer par anticiper les besoins en conduisant au plus vite les procédures d'instruction des dossiers. Figurer les espaces pour les futures réalisations, c'est permettre à tous les acteurs d'aménagement de faire des choix plus éclairés et c'est aussi mieux respecter les riverains. Nous tenions à souligner cet aspect des choses dont on ne parle pas assez. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci, 9 minutes 26, c'est un peu beaucoup. En plus, vous n'avez pas répondu à la question de Monsieur Abeille. Est-ce que les entreprises réfléchissent à une rupture de l'organisation industrielle ?

Jacques ESTOUR

Bien sûr que les entreprises réfléchissent au problème. Dans nos stratégies d'entreprise, on ne peut pas évoquer le sujet. Je vais vous donner deux exemples : la production et la consommation. La production : les produits des entreprises du CAC 40 sont majoritairement en compétition mondiale. Si l'on crée des produits dont le niveau de prix est 10 à 20 % supérieur à ceux des autres concurrents, on ne vend plus les produits. Donc, qu'on le veuille ou non, on est obligé d'utiliser, quand on a affaire à des productions massifiées, les capacités de production d'autres pays qui se sont spécialisés dans certaines productions. Au niveau de la consommation, le phénomène est le même. Dans ma région, il s'est créé un magasin d'usine qui draine 1,5 million de visiteurs venant de Lyon ou Marseille pour venir acheter des produits à Romans. Le panier moyen est à 150 euros. Les frais de déplacement pour venir représentent plus de 50 % de la valeur moyenne du panier. Que pouvons-nous faire pour empêcher les Français de parcourir 20 kilomètres pour faire les courses au supermarché ou de faire 150 kilomètres pour venir acheter dans un magasin d'usine ? C'est une question de liberté. Celui qui attaquera la liberté des citoyens français, je ne le connais pas encore.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On peut les informer sur le coût et les évolutions du prix du pétrole. Je vous propose que l'on passe tout de suite la parole au directeur du port Edouard Herriot.

Mathieu DUVAL, Directeur du Port Edouard Herriot

Je ne suis pas sûr de tenir dans les 7 minutes, parce que le fleuve est un peu plus lent que les autres.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Vous avez le chronomètre à côté de vous : vous pouvez vous réguler.

Mathieu DUVAL, Directeur du Port Edouard Herriot

J'ai pris le parti de prendre l'exemple du conteneur. 90 % des produits qui sont transportés par le fleuve hors sables et graviers ont pour origine ou destination la mer. Donc, on ne peut pas parler du fleuve axe Rhône-Saône sans parler de sa liaison avec le monde maritime. C'est pour cela que j'ai choisi l'exemple du conteneur qui montre que le fleuve est parfaitement adapté au transport de produits d'aujourd'hui.

Qu'est-ce que l'inéluctable en matière de transport maritime ? 90 % des échanges internationaux se font aujourd'hui par mer. Le taux de conteneurisation est supérieur à 50 % et continue de s'accroître très sensiblement, puisque le transport maritime de conteneurs augmente de plus de 10 % par an depuis de nombreuses années et le phénomène n'est pas près de se ralentir.

Ce schéma part de la globalisation de l'économie. Il ne m'appartient pas ce soir de juger du bien-fondé ou pas de la globalisation de l'économie. C'est un fait. Cette globalisation a amené une massification considérable des transports maritimes, une augmentation de la taille des bateaux, une compétition accrue entre les ports maritimes pour se développer. Pour que les pays comme la France gardent une façade maritime importante, les ports sont obligés d'investir massivement et,

pour ce faire, ils doivent aller chercher la marchandise le plus loin possible. Pour aller la chercher le plus loin possible, il faut que ce soit le moins cher possible. Pour que ce soit le moins cher possible, il faut que ce soit transporté par train ou par bateau. Il ne peut pas y avoir de report modal sans une certaine massification à un certain endroit. C'est peut-être d'ailleurs l'ambiguïté du transport massifié : les effets bénéfiques du transport massifié sont ressentis dans certains endroits, les effets négatifs du transport massifié sont ressentis dans d'autres endroits.

Quelques données supplémentaires sur le trafic maritime : la capacité actuelle mondiale est de 7,4 millions d'EVP aujourd'hui et sera de 8,5 millions d'EVP en janvier 2007. Comment faire face à cette augmentation, d'autant que nous avons la chance d'avoir un port sur la façade méditerranéenne, en l'occurrence le port de Marseille-Fos qui, malgré ses difficultés passées, est en pleine renaissance ? Le projet Fos XXL va amener une demande de transport supplémentaire. Les ports doivent aujourd'hui disposer de dessertes puissantes et de qualité. Les plates-formes multimodales doivent de leur côté se préparer à traiter de grandes quantités de conteneurs. Compte tenu des délais de réalisation, il nous faut engager aujourd'hui le travail de recensement des besoins et de recherche de financements. Pour la constitution de ce réseau de plates-formes multimodales, il faut sélectionner un certain nombre de points géographiquement bien placés dont les accès par transport massifié sont les meilleurs possibles. Les plates-formes portuaires de l'axe Rhône-Saône en font partie. Il faut cependant que ces plates-formes soient intégrées à l'environnement. Il ne faut pas encourager un recours excessif au transport routier pour les dessertes terminales après le port, étudier la mise en place d'un service ferroviaire de courte distance favorisant l'interface mer-fleuve. C'est un peu à contre-courant que de dire qu'il y a un futur pour le ferroviaire courte distance. Nous travaillons sur le plan économique pour essayer de valider ce concept, notamment dans le cadre de la libéralisation du fret ferroviaire.

Pour éviter l'inéluctable et pour éviter la congestion dont il a été fait mention tout à l'heure, comment utiliser au mieux les infrastructures fluviales existantes ? Comme l'a rappelé le président Queyranne tout à l'heure, le trafic sur le fleuve peut être multiplié par 4, 5, 6, 7, on ne sait pas exactement, dans des proportions considérables sans procéder à des investissements lourds en termes d'infrastructures en dehors de la mise à niveau des plates-formes portuaires. Donc, l'axe Rhône-Saône, ce sont 4 000 tonnes possibles jusqu'à 550 kilomètres à l'intérieur de la terre. C'est à partir de cette voie de pénétration qui remonte très au nord que nous avons développé le concept de logique d'axe dont je parlerai tout à l'heure. Quelques chiffres : un convoi de deux barges conteneurs transportent l'équivalent de 300 conteneurs, c'est-à-dire 300 camions, ce qui est considérable.

Donc, pour essayer de valoriser ces caractéristiques du fleuve, qui sont aujourd'hui sous-utilisées, on a réfléchi à la mise en place d'un axe conteneurs entre Fos et Pagny, en sélectionnant un certain nombre de plates-formes qui pourront servir de mini-hub pour desservir les zones économiques des régions traversées. On remarque d'ailleurs que les ports fluviaux significatifs sur l'axe sont tous distribués à des distances les uns des autres qui sont relativement homogènes. Donc, il y a bien une couverture totale du territoire. Le transport fluvial de conteneurs augmente de façon significative en France, sauf sur l'axe rhénan l'année dernière pour des questions d'hydrologie. On est très loin du mode fluvial léthargique dont certains peuvent avoir l'idée. Les prévisions de trafic, en fonction de ce que nous a communiqué le port de Marseille-Fos, font état d'un trafic sur le fleuve qui va passer de 60 000 conteneurs aujourd'hui à 165 000 à l'horizon 2010. Donc, il y a une certaine urgence à traiter ces milliers de conteneurs en plus.

Les principaux objectifs de la logique d'axe sont de :

- contribuer au développement du port de Fos parce que, comme l'a rappelé le président Estour, il est indispensable pour les économies de la région de bénéficier d'un port qui ouvre les régions sur l'ensemble du monde ;
- desservir les besoins des économies locales en évitant le recours excessif à la route ;
- éviter le transport routier de transit pour les marchandises non destinées aux régions traversées par le Rhône ;
- utiliser au maximum les ressources du transport ferroviaire courte distance qui reste une piste à explorer encore ;
- s'inscrire dans une démarche de développement durable et une optimisation des ressources foncières pour éviter le mitage du territoire par une multitude de plates-formes multimodales.

Les moyens que nous imaginons de mettre en œuvre : renforcer les partenariats entre les grands acteurs, poursuivre les investissements dans les infrastructures portuaires fluviales, gérer les priorités d'investissement, mettre en place la logique d'axe et le concept de gateway (utiliser les ports de Mâcon, Salèze, Valence et Arles en fonction des destinations finales et non pas en fonction des caractéristiques de tel ou tel port), créer un système ferroviaire de courte distance (Grenoble, St Etienne, Chambéry).

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Il va falloir conclure : vous en êtes déjà à 8 minutes 14.

Mathieu DUVAL

Je termine. Pour conclure, le port Edouard Herriot remplit ces missions de logique d'axe, de desserte de l'agglomération, de grands convois, de massification du fleuve. En outre, nous avons une nouvelle fonction, la fonction de distribution urbaine, puisque les ports ont la grande chance d'être en milieu urbain. Je crois qu'il ne faut pas passer à côté de cette chance de transformer les modes de transport massifié en mode diffus au travers de ces plates-formes qui sont déjà en milieu urbain.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Je propose que l'on prenne deux questions. La numéro 13 : Pierre-Yves Tesse, Châteauneuf.

Pierre-Yves TESSE

Je suis aujourd'hui citoyen, mais j'ai passé 40 ans dans l'aménagement et le développement du territoire. J'ai survolé les pages concernant les projections à 20 ans. J'ai été surpris de voir comme il n'était que peu question du développement. Il m'a semblé y voir une hypothèse implicite de réduction du développement et de la croissance de l'ensemble du Sud de l'Europe.

Je suis très inquiet quant aux capacités d'assurer les flux dans leur diversité. Il m'apparaît indispensable de penser que nous conserverons un territoire particulièrement attractif pour la population et pour les emplois. Quelle vision de l'aménagement du territoire du Sud de l'Europe demain ? Je ne l'ai pas vraiment vu dans les documents.

La question sur l'acceptabilité : j'ai une interrogation quant au comportement des acteurs. On oublie que l'acteur habitant est également un consommateur, qui veut sa bouteille d'eau le matin devant chez lui, qui a des exigences de plus en plus fortes en termes de rapidité. Ceci suppose derrière une organisation qui est de plus en plus lourde et qui génère de la mobilité. Il oublie souvent, surtout quand il est retraité, qu'il a aussi des petits-enfants qui ont besoin d'emplois. Je pense qu'il convient de prendre ces différentes dimensions, et je ne les trouve pas toujours dans le rapport.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Une réaction par rapport à ce qui manquerait dans le document ?

Jean-Didier BLANCHET

Nous avons tenu une réunion sur le sujet fin février. Nous sommes partis de prévisions nationales, avec une hypothèse de croissance qui est ralentie par rapport à la période précédente, de 1,9 % par an. Il s'agit d'une hypothèse centrale de la direction de la prévision. Ensuite, nous avons pris en compte le développement démographique des trois régions, qui est supérieur au niveau national. Pour ce qui est de l'emploi, il est évident que c'est sous-jacent à notre démarche. Il faut que les 3 régions préservent l'emploi. Voilà, tout cela est imparfait, mais on a tenu compte des meilleures hypothèses disponibles et on les a corrigées de ce que l'on a observé sur la démographie puisque j'ai dit que la croissance serait de 13 % pour les 3 régions, ce qui est plus élevé que la moyenne nationale. J'ai dit aussi qu'en ce qui concerne l'Espagne et l'Italie, ce n'est pas une croissance mais une décroissance.

Michel BADRE

Vous avez cité comme exemple l'acteur habitant qui souhaite avoir sa bouteille d'eau devant sa porte tous les matins. Moi, je pose deux questions. Est-il inéluctable que l'on soit dans un système où l'acteur citoyen doit avoir sa bouteille d'eau devant sa porte tous les matins ? Est-il acceptable par l'acteur citoyen en question de vivre sans avoir besoin d'avoir sa bouteille d'eau devant la porte tous les matins ?

Jacques ESTOUR

Pour améliorer l'efficacité du système de transport, on a besoin de massifier les flux. Tout cela entraîne la concentration urbaine, la concentration démographique. Or nous, les consulaires, nous disons : mais dans la Lozère, dans l'Ardèche, dans les contreforts cévenols, dans les contreforts préalpins, on a aussi envie de vivre. Sur le plan industriel, il est certain que, s'il n'y a pas des transports proches avec des moyens de desserte importants, l'industrie se délocalise. Il suffit de prendre les statistiques d'Aubenas par exemple, qui perd 1, 2, 3 entreprises industrielles par an, entreprises qui viennent se délocaliser dans la vallée. Par contre, pour l'agriculture et le tourisme,

au contraire, les espaces qui sont délaissés par l'industrie sont très ouverts à ces deux autres fonctions qui sont importantes, mais à une condition : que ces régions soient très bien desservies. Une pêche ne peut pas mettre dix jours pour aller à Rungis. Le pouvoir politique est dans les concentrations, donc la gratuité de tous les transports est dans un diamètre de 60 kilomètres autour des grandes agglomérations (Marseille, Lyon, Montpellier) et le brave paysan d'Aubenas lui paye plein pot pour tous les trajets. Donc, il y a des problèmes de coûts pour les citoyens, il y a des problèmes de répartition et il y a des problèmes de mariage entre la massification indispensable pour l'amélioration des transports et l'aménagement du territoire qui nécessite au contraire de très bonnes dessertes.

Philippe MARZOLE, président de la CPDP

Nous en revenons au projet d'aménagement du territoire. La question 17 : Jean-Marc Dussardier, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais.

Jean-Marc DUSSARDIER, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Je voulais interpeller les représentants de l'Etat sur l'élaboration du dossier. Lorsqu'ils nous l'ont présenté tout à l'heure, ils ont cité entre autres l'A45 comme réalisée pratiquement, alors que l'enquête publique n'a pas encore eu lieu.

Jean-Didier BLANCHET

Nous avons fait l'hypothèse que tous les projets du CIADT seraient réalisés. Nous avons aussi fait des hypothèses pour le cas où il n'y aurait qu'une partie des projets qui seraient réalisés et on a constaté que les trafics seraient inférieurs d'environ 5 % si seulement 75 % des projets étaient réalisés. Tout cela est très grossier, mais permet de donner une idée de la sensibilité à la réalisation effective des projets. Bien entendu, le projet d'A45 est soumis à la procédure de concertation légale.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

J'ai fini en juillet dernier un débat public sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. La LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur est dans le CIADT alors que la décision finale n'a pas encore été publiée.

Je propose de donner la parole à Monsieur Beaudoin, qui est président de la FRAPNA.

Pierre BEAUDOIN, Président de la FRAPNA

Je suis président de la Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature et administrateur de France Nature Environnement qui est notre fédération nationale. A ce titre, je voudrais d'abord remercier les personnes qui sont à l'origine de ce document, car c'est la première fois que je vois une importance aussi grande, en tout cas dans les arguments, donnée aux éléments d'environnement. Je pense que c'est tout à fait symptomatique de la situation dans laquelle nous sommes. Les associations de protection de la nature et de l'environnement ont depuis longtemps

mis le doigt sur la problématique de l'aménagement du territoire. Le débat sur l'A51 remonte à 1996 : nos propositions ont d'ailleurs été largement reprises par la DDE et par le conseil régional. Nous sommes tout à fait conscients de ces dilemmes : faut-il améliorer l'offre ou faut-il modérer la demande ? C'est exactement ce qui a été mis en place dans ces documents et l'option 6 du document est tout à fait proche de la nôtre, sans pour autant... Nous ne souhaitons pas retourner à la chandelle, mais nous pensons qu'il n'est pas envisageable au niveau global de continuer à vivre sur 4 planètes alors que la Chine et l'Inde se développent. Si l'on prend notre niveau de vie occidental, que ce soit l'européen ou que ce soit l'américain qui est encore pire, on ne peut pas imaginer que tout le monde vive à ce même niveau. Ceci s'applique aussi pour nous. Si l'on continue de penser comme on le fait et d'agir comme on le fait, on risque d'augmenter le décalage entre les différentes parties du monde et, même si l'on pense que la globalisation va résoudre certains problèmes, je pense que l'on se trompe.

Nos ressources (énergie, espace, air pur, cadre de vie) sont limitées : nous devons en être conscients. On consomme de l'espace chaque fois que l'on fait une infrastructure supplémentaire ou que l'on étend une infrastructure existante. On utilise généralement des espaces ruraux, des espaces agricoles d'une part et des espaces naturels d'autre part. Dans le passé, on prenait plutôt des espaces non valorisés, c'est-à-dire des espaces naturels. Chaque fois, les pouvoirs publics parlent de mesures compensatoires. Vu le résultat, on n'a pas lieu d'être très fiers. Si de nouvelles infrastructures sont nécessaires, il faut des mesures préalables, accordées à l'avance, sans cela on court toujours après son ombre. Je peux vous assurer que certaines mesures compensatoires de Grenoble-Valence, on les attend toujours.

Concernant l'énergie, le facteur 4 a été évoqué, mais, j'étais à Kyoto en 1996, il est déjà bien tard : les réductions des émissions devaient diminuer immédiatement après Kyoto, mais le monde occidental ne l'a pas fait même si la France n'est pas le plus mauvais élève et de loin. Il faut bien reconnaître que les Etats-Unis, le Canada et d'autres pays se sont bien gardés d'abord de signer le protocole de Kyoto et ensuite de faire un effort quelconque. Maintenant que la Chine et l'Inde s'y mettent et nous disent « je ne vois pas pourquoi, nous qui commençons à nous développer nous nous contraindrions alors que vous ne vous êtes jamais contraints », on est en train de manger le pain blanc du futur, parce que, un, on n'a pas diminué les émissions de gaz à effet de serre et que deux, même si l'on arrête d'émettre aujourd'hui, le réchauffement climatique continuera en raison du phénomène d'hystérésis. Donc, sur la question du CO2, il faut être assez prudent et ne pas imaginer que l'on n'a pas devant nous un problème très difficile à résoudre.

Nous avons évoqué plusieurs fois une rupture ou un changement de paradigme, mais sans insister sur l'urgence. Je crois personnellement, et les associations de protection de la nature en sont convaincues, qu'il faut avoir une vision européenne et globale parce que les pressions vont continuer et vont devenir de plus en plus difficiles à résoudre.

Comment voit-on le futur ? On voudrait que le discours que le gouvernement a sur la protection de l'environnement ne reste pas au niveau du discours, que les problèmes de biodiversité que nous avons identifiés ne soient pas soumis toujours à l'intérêt économique qui passe d'abord. C'est une question de cadre de vie de nos concitoyens futurs et de nous-mêmes. Pour cela, il faut que des conditions soient imposées aux infrastructures à faire, que ce soient des bases intermodales, des voies ferrées ou des voies fluviales. Nous voudrions aussi que les coûts réels soient affectés aux moyens qui sont mis en place. L'externalisation des coûts est une histoire qui fait que le citoyen paye au niveau de sa contribution fiscale, mais que l'on n'applique pas du tout les coûts là où ils se placent. Je ne voudrais pas insister sur la question du coût des poids lourds par rapport aux voies ferrées ou aux voies fluviales.

Enfin, le fluvial, c'est bien joli, mais à condition d'utiliser les voies existantes, plutôt que de faire des infrastructures épouvantables telles que le canal Rhin-Rhône. Cela ne représente absolument aucun intérêt de faire des infrastructures que l'on ne pourra pas payer. Je voudrais simplement insister sur le fait que ce débat public, nous le voyons avec un très bon œil, à condition cependant que le gouvernement ne reste pas autiste devant les conclusions auxquelles il peut arriver.

Philippe MARZOLE, président de la CPDP

Merci. Monsieur Chausse, je vous propose de continuer sur la lancée.

Jean-Claude CHAUSSE, Président de la FNAUT Rhône-Alpes

Merci de m'avoir invité. Nous allons participer à ce débat sous la forme d'un cahier d'acteurs au niveau des 3 régions : Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce débat est européen. Où est l'Europe ? Comment est-elle représentée dans la commission ? Heureusement, vous avez donné la place à une personne de Lausanne, qui est une sommité dans le développement durable à l'Ecole polytechnique. Le livre blanc des transports doit nous inspirer. Monsieur Barrot, le commissaire européen aux transports, n'est pas très loin d'ici. Peut-être va-t-il venir.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Nous l'avons sollicité par lettre officielle, mais pour l'instant nous n'avons pas une réponse positive.

Jean-Claude CHAUSSE

Pour nous, l'un des enjeux fondamentaux est le renouveau du fret ferroviaire, si possible intelligent, c'est-à-dire articulé avec les transporteurs routiers et avec le fluvial. Pour cela, il faut des moyens. Il y aura des moyens européens, mais je suis inquiet sur ceux de l'Etat, qui sont en retrait. Je vois aussi la directive européenne de l'euro-vignette. Nos amis suisses ont été capables de mettre en place une redevance sur les poids lourds, qui a aussi été mise en place en Allemagne et en Autriche, qui est à l'étude en Angleterre et qui arrive même en Alsace. On va nous dire encore qu'il y a des freins juridiques, qu'en France on ne peut pas le faire, allons, quand même, nous sommes dans un débat européen. Si l'on relance le fret ferroviaire, il faut aussi aujourd'hui s'aligner sur les pays voisins et apporter des réponses à une euro-vignette.

Ce fret doit être organisé rail-route. Allons au plus vite. Je pense que le transport combiné est utile et qu'aujourd'hui, il faut une politique forte. J'espère que ce débat va servir à cela. Nous au niveau de la FNAUT, nous allons argumenter dans ce sens.

Un autre problème est la fraude dans le transport routier. Il faudrait une harmonisation sociale du transport. Maintenant que nous sommes dans l'Europe à 25 et bientôt à 27, on peut dialoguer avec nos amis polonais et nos amis de l'Europe centrale. Apparemment, Monsieur Perben a pensé à un projet de Luxembourg à Perpignan. Nous sommes sur des axes de Lisbonne à Kiev. A Lyon, nous

sommes directement concernés par ce débat nord-sud et aussi est-ouest, donc par la traversée des Alpes.

La relance du fret ferroviaire, c'est aussi la relance des TER, en dégageant du potentiel pour des dessertes locales. Le transport de poids lourds ne représente que 20 % du trafic global, mais sur les 80 % restants, si l'on apporte une réponse plus rapide et meilleure notamment en libérant des sillons, on agit aussi sur les 80 % et on peut même aussi, dans les agglomérations lyonnaises et marseillaises, créer des réseaux interconnectés train – tramway - métro. C'est un ensemble, c'est une question d'organisation institutionnelle. Là, je suis un peu plus inquiet quand il faut faire travailler tout le monde : collectivités locales, Europe, Etat, représentants des chargeurs. Sur 2005, on a une fréquentation du TER en hausse de plus de 10 %, du fait de la hausse du prix du pétrole et de l'amélioration de l'offre. Nous avons des tas de rapports qui ont été faits et on a un réseau ferroviaire qui est très ancien, très archaïque. L'électrification de la ligne Valence-Grenoble-Montbéliard est encore dans les cartons. Certaines lignes sont encore à une seule voie, comme au XIX^{ème} siècle. Effectivement, si l'Etat se désengage, il faut bien trouver des fonds quelque part. Il y a la région, mais la région ne suffit pas. Il faudra aussi trouver des fonds du côté de l'Europe et du côté de cette euro-vignette notamment. Voilà, c'est tout pour l'instant.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Quelques réactions, je suppose ?

Jean-Didier BLANCHET

Sur l'aspect mondialisation versus amélioration de la performance du secteur transport pour lutter contre l'effet de serre, j'ai dit que les prévisions de trafic conduisaient à une augmentation de l'ordre de 40 % d'ici à 25 ans et j'ai dit aussi que les émissions de gaz à effet de serre augmenteraient en même temps de 15 à 30 %. Cela veut dire que le secteur du transport a du mal à satisfaire ses objectifs compte tenu de ce que l'on peut escompter en matière de progrès. Il y a des progrès très importants qui sont faits sur les émissions de pollution de gaz du type SO₂ et NO_x, en revanche, pour le CO₂, c'est plus difficile. Les engagements des constructeurs en matière de réduction de CO₂ sont tels que cela conduit à ces progrès qui sont insuffisants. Nous avons réalisé au Conseil général des ponts et chaussées une étude qui est en ligne sur le site Internet de la CPDP qui s'appelle « des marges pour une prospective transport 2050 ». L'un des scénarios conduit à diviser les émissions de gaz à effet de serre par 2,5 en 2050. Pour cela, il faut arriver à une gouvernance mondiale. Cela veut dire qu'il faut un protocole de Kyoto II, signé par tous les Etats.

Sur la question de savoir si les poids lourds payent ou non leurs effets externes, il y a eu un groupe de travail, là aussi, qui s'est réuni au niveau des ministères. En France, il y a déjà des péages autoroutiers pour les poids lourds. Les poids lourds qui circulent sur les autoroutes payent donc aussi bien les coûts qu'ils entraînent que les effets externes sur les autoroutes. C'est pour cela que nous avons proposé un péage sur les routes nationales, pour que, comme en Alsace, comme en Allemagne et comme en Grande-Bretagne, les gens payent ce qu'ils doivent en matière de coûts externes.

Michel BADRE

D'abord, je précise que le dossier a été rédigé ensemble par les deux ministères et qu'il est totalement conjoint. L'étude prospective du Conseil général des ponts et chaussées repose sur 4 scénarios de prospective impliquant notamment une gouvernance mondiale pour celui qui arrive à un résultat de division des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports par 2,5 en 2050. Soyons extrêmement précis. L'objectif gouvernemental est de diviser par 4 les émissions de l'ensemble des secteurs producteurs de gaz à effet de serre d'ici à 2050, avec une contribution d'environ 27 % du transport. C'est pour cela que, dans notre dossier, il y a les familles 5 et 6 de propositions. On dit, avec les familles 1, 2, 3 et 4 et sous d'autres conditions notamment de gouvernance mondiale, on peut faire à peu près les 2,5. Nous, on se place dans une optique où il serait intéressant et opportun de faire mieux même si, on en est tous d'accord et convaincus, diviser par 4 les émissions dans la vallée du Rhône si, pendant ce temps-là, tous les autres pays du monde les multiplient par 4, cela ne nous fera pas échapper à la hausse de température de 6 degrés, d'où l'intérêt de la gouvernance mondiale.

Jacques ESTOUR

Pour éclairer tout le monde dans la réflexion de notre débat, je pense qu'il serait indispensable qu'un cahier mis au clair par la commission présente pour chaque mode de transport tous les coûts et toutes les recettes, en distinguant ce qui vient de l'usager ou de la fiscalité, qu'elle soit européenne, nationale, régionale, départementale ou communale. Je pense que cet accompagnement financier dans la réflexion est un accompagnement obligatoire pour aider ensuite à des réflexions.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je pense qu'il y aura beaucoup de débats pour construire ce document, parce que tout le monde n'est pas tout à fait d'accord. On prend note de cette demande. La question 2 : Régis Privas de Fressenel.

Régis PRIVAS de FRESSENEL, Association Prospective entre Rhône et Coiron

D'abord, je voudrais remercier tous ceux qui se donnent du mal pour présenter tous ces problèmes. Ma question, pour faire court, concerne les comptages automobiles et naturellement poids lourds. A l'occasion de débats à l'ancienne manière, de séances de concertation à l'ancienne manière, les représentants de l'administration étaient en privé réservés sur la qualité des comptages. Les projets qui découleront de ce débat public seront-ils influencés par des systèmes de comptage un peu plus performants qu'à l'heure actuelle ? Bien entendu, je développerai ce sujet par écrit.

Jean-Didier BLANCHET

Notre problème est de nous projeter dans 20 ans. Donc, on ne s'est pas trop attardés sur les comptages d'aujourd'hui, ce qui ne veut pas dire qu'ils sont faux. Ils sont imprécis certainement sur un certain nombre de questions, mais il y a des enquêtes qui ont été faites par la DRE et qui sont extrêmement précises sur les comptages. C'est quelque chose de relativement facile de compter les véhicules aujourd'hui.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Pour connaître l'origine et la destination des véhicules, c'est moins simple.

Jean-Didier BLANCHET

Il faut interroger les conducteurs pour cela. Cela fait l'objet d'une enquête spéciale et cela coûte plus cher.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Le dossier s'est basé sur une enquête de 2001.

Jean-Didier BLANCHET

Tous les éléments sont dans le dossier : ils sont à la disposition de tous.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je prends la dernière question, la question numéro 8 : Maurice Fisch

Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Je suis membre du collectif rhodanien qui a participé au débat de 2001 sur le contournement autoroutier et ferroviaire, qui continue à réfléchir dans le cadre du collectif Voie durable, qui regroupe 13 associations, dont la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais.

L'Etat français, qui vient de valider le tronçon autoroutier Balbigny-La Tour de Salvagny de l'A89 dans des conditions inacceptables de contournement de l'avis du Conseil d'Etat va-t-il enfin respecter ses engagements nationaux, européens et mondiaux en matière de protection de notre planète ? La réponse autoroutière au problème de transport, valable quand la France était sous-équipée, n'est plus du tout adaptée lorsque doivent être appréciées en priorité les questions de pollution, de consommation d'énergie et de réserves d'énergie, d'occupation des espaces naturels et agricoles, de respect des lois sociales, de coût réel d'utilisation des infrastructures et d'accidentologie. Une répartition modale plus équilibrée résoudrait cette problématique à condition qu'une nouvelle politique beaucoup plus respectueuse de l'environnement soit enfin adoptée et réellement mise en œuvre. La vallée du Rhône saturée par le trafic de transit en particulier les poids lourds internationaux offre de réelles possibilités de report sur les voies ferrées et fluviales sans aménagement pharaonique. Il convient dans ce domaine comme dans tous les autres de savoir raison garder.

Premier axe : éviter le transport inutile. Monsieur Abeille et Monsieur Badré en ont pris un certain nombre d'exemples.

Quant au comptage qui vient d'être évoqué, quand vous dites qu'il n'y a que 20 % de poids lourds, vous ne comptez qu'un véhicule léger par rapport à un véhicule lourd. Il me semble utile voire indispensable de tenir compte de la longueur des poids lourds, de leur poids, de la pollution qu'ils

dégagent, de l'usure de la chaussée qu'ils provoquent par rapport à un véhicule léger. En l'occurrence, restons raisonnables et ne faisons pas n'importe quoi et ne laissons surtout pas l'Etat décider sans tenir compte de la situation du XXIème siècle. Les statistiques, c'est pour le passé, nous sommes dans l'avenir. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci.

Jean-Didier BLANCHET

Le prix payé tient compte de tout ce que les poids lourds coûtent. Pour aller dans votre sens, les poids lourds représentent 20 % des véhicules, mais 50 % des émissions de gaz à effet de serre.

Maurice FISCH

Un poids lourd ne paye que 3 fois le péage autoroutier d'un véhicule léger. Seule l'A14 a une modulation horaire et accepte de passer à 4 fois. Payer trois fois le péage d'un véhicule léger, je regrette, mais cela ne prend pas du tout en compte ni la masse du véhicule ni la charge transportée ni l'usure de l'infrastructure. Je suis désolé de ne pas être en accord avec vous sur ce point-là.

Jean-Didier BLANCHET

Les experts ne sont pas d'accord avec vous, puisqu'ils disent que le poids lourd paye ce qu'il doit. Cependant, la voiture paie beaucoup plus que ce qu'elle doit.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je pense que nous pouvons clôturer cette réunion de lancement à Lyon. Merci. Vous étiez plus de 170 personnes. Demain, nous avons la réunion de lancement à Montpellier et, jeudi prochain, nous revenons à Lyon sur les problèmes de transports et d'enjeux d'environnement globaux. Merci à tous. Plus de 25 questions ont été posées. Vous recevrez tous des réponses par écrit.