

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

Avignon, le 20 juillet 2006

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

REUNION DE CLOTURE	1
Avignon, le 20 juillet 2006	1

Introduction.....	3
Philippe MARZOLF.....	3
Président de la Commission particulière du débat public	3

1ère partie :

Les enseignements du débat public	4
.I Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports	4
.II Sur les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL.....	4
.III Acceptabilité des mesures.....	5
.IV Acceptabilité des mesures de report modal	6
.V Acceptabilité des mesures portant sur les infrastructures routières	7
.VI Les demandes en Rhône-Alpes.....	8
.VII Dynamique pour l'action future	10
.VIII Echange avec le public.....	11

2ème partie :

Les principales conclusions des acteurs du territoire.....	19
.I Région Rhône-Alpes.....	19
.II La Drôme.....	20
.III Echanges avec le public	21

3ème partie :

Les principales conclusions des acteurs du transport	29
---	-----------

4ème partie :

Les suites du débat, vues par les représentants de l'Etat.....39

Clôture du débat43

Philippe MARZOLF.....43

Président de la CPDP.....43

Index.....1

Introduction

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Bienvenue à vous tous. Je suis accompagné de la presque totalité de la Commission. Ce soir, nous sommes sur la fin du débat. C'est la réunion de clôture. Il y aura plusieurs parties. Une partie sera les enseignements que la Commission retire du débat. Après, il y aura un échange principalement sur ce qu'on a retenu. Ensuite, il nous a semblé important de demander à des acteurs du territoire, des opérateurs de transport, de venir exprimer très rapidement ce qu'ils retiennent du débat. Nous serons très fermes sur les temps de parole, grand maximum cinq minutes. Je propose également, dans les échanges avec le public, que tout le monde respecte ce principe.

1^{ère} partie : **Les enseignements du débat public**

.I Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous avons respecté la commande de l'Etat. Je vous rappelle que nous avons été saisis sur : quelle est la perception actuelle des infrastructures de transport ? Quelles sont les orientations souhaitables dans la politique durable des transports ? Et ensuite, qu'elle est l'acceptabilité locale de ces scénarios, et des 45 mesures proposées ? Nous allons rester dans cet ordre d'idées. Nous allons donc proposer de voir la perception, les grandes orientations, et en fonction de ces grandes orientations, les mesures nécessaires à mettre en place, approuvées et acceptées par les participants.

L'effet de ciseau que l'Etat nous a cité inlassablement, chaque fois, l'augmentation croissante par rapport à la dégradation de l'environnement, au départ, était bien perçue. Au fur et à mesure du débat, il a été de mieux en mieux perçu. La congestion autoroutière est bien sûr surtout ressentie autour des agglomérations, en périodes de pointe et de vacances. Les effets de gêne, de saturation, d'insécurité sur l'autoroute sont avant tout attribués au trafic poids lourd en transit. Dans cette perception, il ressort également que la part du ferroviaire est jugée insuffisante. Par contre, la croissance annoncée du trafic est vivement controversée, inéluctable et indissociable du développement économique pour certains, inacceptable au regard des nuisances et de l'engagement des émissions de gaz à effet de serre, et incertaine compte tenu du coût du pétrole.

.II Sur les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL

.1 Trois clarifications préalables sont demandées à l'Etat :

- Clarification du rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire : concentration ou irrigation : la politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable. Le report modal et l'irrigation du territoire sont désormais prioritaires.
- Clarification sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO₂ dans la politique des transports : une liberté totale de circulation des personnes et des marchandises apparaît comme contradictoire avec l'objectif de réduction par quatre des émissions de CO₂ en 2050, et cela malgré les progrès technologiques indispensables.
- Clarification sur le financement des projets retenus au CIADT 2003 : faute de nouvelles ressources de financement, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable.

.2 Priorités pour les orientations souhaitables pour une future politique des transports

- Priorité à la mobilité soutenable : la crainte d'impacts environnementaux irréversibles (climat, biodiversité) - cela a été vraiment une révélation dans ce débat - et l'exaspération des populations riveraines face aux nuisances autoroutières conduisent à une demande prioritaire de mesures de maîtrise des déplacements.
- Priorité au report modal, principalement de la route vers le rail. Il y a un large accueil en faveur des projets susceptibles de multiplier les capacités des transports ferroviaire, fluvial et maritime, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- Priorité à l'aménagement du réseau routier existant en fonction des besoins des territoires : une forte demande s'exprime pour des projets routiers nouveaux, utiles au territoire pour la requalification environnementale des autoroutes actuelles, avant tout nouveau projet.

.III Acceptabilité des mesures

Paul VIALATTE, CPDP

C'est un point qui sera largement développé. On comprend bien que c'est important. Qu'elles sont les mesures proposées qui entraîneront des tonnerres d'applaudissements ? Qu'elles sont celles qui provoqueront, au contraire, des tempêtes de contestations ?

Il s'agit de mesures pour économiser les énergies fossiles, réduire les émissions de CO₂, améliorer la sécurité et la fluidité des trafics, réduire les mobilités inutiles. Toutes ces mesures sont majoritairement considérées comme acceptables, acceptables au moins dans la pratique.

.1 A l'échelle européenne et nationale

Il s'agit :

- de la taxation des transports routiers polluants et fortement consommateurs d'énergie (taxe carbone, taxation généralisée des poids lourds sur tout le réseau national) : La taxe carbone toucherait en principe tous les utilisateurs, y compris ceux des véhicules particuliers, alors que la taxation généralisée des poids lourds ne frapperait que les poids lourds. Il n'y a pas trop de protestation contre ces mesures, à condition qu'elles soient répercutables sur les clients, et que cela n'entraîne pas de distorsion à outrance ;
- des investissements dans le progrès technologique (véhicules propres, biocarburant).

.2 A l'échelle du territoire

Il y a des mesures de :

- Maîtrise des déplacements dans les bassins de vie : densification urbaine autour des axes de transport collectif ; favoriser l'usage du vélo (pistes cyclables, vélostations...), la possibilité de

péages urbains, la limitation du stationnement en ville. Tout le monde admet à peu près ces mesures. Le péage urbain soulève une perplexité.

- Gestion des pointes de trafic sur autoroute : réduction de vitesse, interdiction de doubler pour les poids lourds, modulation des péages, information des usagers avant leur entrée sur l'autoroute des temps de parcours prévisibles. Sur toutes ces mesures, y compris sur les réductions de vitesses, tout le monde semble à peu près d'accord. Une autre mesure, la réservation obligatoire pour l'usage de l'autoroute, à certains moments, pour certaines catégories de véhicules, entraîne une certaine perplexité.
- Développement de nouveaux usages de la voiture particulière : covoiturage avec création de parkings aux échangeurs d'autoroute, autopartage.
- Relocalisation volontariste de l'économie : c'est un terme souvent mis en avant bien qu'il reste assez flou quant à son contenu. On peut y mettre : rapprocher les lieux de production des lieux de consommation, étiquetage des produits indiquant les kilomètres parcourus, information sur les impacts des modes et délais de livraison, optimisation de la chaîne logistique.

Claude LEROI, CPDP

Après l'acceptabilité des mesures de mobilité soutenable, nous arrivons maintenant sur l'accompagnement des mesures de report modal.

.IV Acceptabilité des mesures de report modal

.1 Des projets et mesures acceptables ont été mis en avant par l'ensemble des participants, en vue d'offrir des alternatives à la route, attractives, économes en énergie et plus propres

Notre Commission a noté des accords de principe sur :

- la réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant, la remise en service de certaines lignes ferroviaires secondaires ;
- l'ensemble des projets d'infrastructures permettant le report modal :
 - sur le fer : Lyon/Turin, LGV PACA, contournement de Nîmes/Montpellier, étude d'une liaison ferrée par le Montgenèvre ;
 - sur le fluvial : la création et le développement de plates-formes intermodales sur le Rhône, étude d'une liaison fluviale Saône-Moselle qui permettrait de désenclaver les péniches prisonnières d'un bassin sans pouvoir rejoindre un autre bassin ;
 - sur le maritime : aménagement des ports, extension des capacités des conteneurs du port de Marseille.

.2 Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des marchandises

Il a été relevé par la Commission :

- l'amélioration de la performance du transport ferroviaire, la fiabilité du service, productivité, compétitivité, en passant en particulier par l'augmentation de la longueur des trains ;
- le développement des autoroutes ferroviaires, du transport combiné et des navettes fluviales de conteneurs ;
- la promotion du cabotage maritime et des autoroutes de la mer ;
- le développement des interfaces entre différents modes de transport par un meilleur raccordement systématique des zones d'activités et du domicile par au moins deux modes de transport ;
- la rationalisation, voire la diminution du volume de transport de marchandises dans les bassins de vie.

Philippe BOVY, CPDP

.3 Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des voyageurs

- Organisation et financement des transports collectifs dans les bassins de vie, soutien aux modes doux, possibilité de péage urbain : ce sont les mesures les plus importantes ;
- cadencement des dessertes ferroviaires sur les deux rives du Rhône, dans le sillon alpin, PACA et en Languedoc-Roussillon ;
- intensification des offres TGV ;
- et développement des interfaces entre les différents modes de transport.

.V Acceptabilité des mesures portant sur les infrastructures routières

Philippe BOVY, CPDP

.1 Des positions tranchées sur l'agrandissement des autoroutes

Il y a un fort rejet des riverains, des milieux associatifs et de la plupart des collectivités territoriales à toute infrastructure autoroutière nouvelle dans le corridor VRAL ainsi qu'en piémont cévenol. En revanche, il y a le soutien des mesures économiques des transporteurs et des exploitants d'autoroutes à une augmentation de la capacité de la sécurité, mais par partout, simplement dans les goulets d'étranglement.

.2 Demandes d'aménagement de certaines infrastructures existantes ou à créer dans les territoires

Il y a une forte demande par les populations locales d'une réhabilitation environnementale des autoroutes actuelles, acceptation de principe de réaménagements des RN (mise à 2x2 voies, différents contournements d'agglomérations).

Pour les territoires excentrés, il y a une demande de projets routiers favorisant leur désenclavement.

.VI Les demandes en Rhône-Alpes

Anne DEVAILLY, CPDP

.1 Axe vallée du Rhône

Cinq demandes ont été entendues :

- une opposition aux projets autoroutiers de la part des élus, des riverains et des associatifs, mais qui n'est pas partagée par les acteurs socio-économiques (CCI-OITC) ;
- une nécessité d'améliorer le nœud lyonnais ;
- une nécessité de mieux relier les pôles urbains du territoire par des transports collectifs ;
- une demande de mesures favorisant le report modal, notamment la reprise de la ligne ferroviaire sur la rive droite du Rhône ;
- une demande d'une étude de liaison interbassin Rhône/Rhin.

.a Ardèche - Loire

- Volonté d'une irrigation en profondeur qui passe par l'aménagement de la RN102, d'un axe structurant en zone des piémonts entre Valence, Privas, Aubenas et Alès ;
- une demande de prise en charge par l'Etat de la modernisation de la RN86 qui constitue un axe de délestage de l'A7, et en particulier le contournement de Viviers et le Teil ;
- une mise à 2x2 voies de la RN88 à partir de Saint-Etienne.

.b Isère, Savoie, Haute-Savoie

Des demandes fortes sont apparues concernant :

- la capacité ferroviaire alpine Lyon/Turin ;
- la réalisation de l'A51 Grenoble/Sisteron, même s'il y a des contestations ;
- l'électrification et le cadencement de la voie ferrée du sillon alpin Valence/Grenoble/Chambéry ;

- et opposition au doublement du tunnel de Fréjus.

.2 Les demandes en Languedoc-Roussillon

.a Couloir languedocien

- Financement du contournement ferré de Nîmes et de Montpellier ;
- priorité à la réalisation de la ligne à grande vitesse Perpignan/Montpellier ;
- divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, mais une nécessité reconnue de différencier les trafics puisqu'il y a sur ces axes un mélange renforcé par les migrations touristiques et par la croissance démographique ;
- demande forte de contournements routiers à Nîmes et également au Boulou (frontière espagnole), et mise à 2x2 voies de la RN300 qui relie Sète au Boulou ;
- développement de la filière des biocarburants, vu sous deux angles, pour les enjeux environnementaux et l'utilisation des terres agricoles.

.b Cévennes et Lozère

- Achèvement accéléré de la RN88 et de la liaison routière Nîmes/Alès ;
- développement des TIC, fibre optique, télétravail
- réouverture des lignes ferroviaires secondaires.

.3 Provence-Alpes-Côte d'Azur

.a Préoccupations communes à la région

- Prise en compte par l'Etat de l'aménagement de l'arc méditerranéen ;
- réalisation de la LGV PACA en continuité de l'arc ferroviaire méditerranéen à grande vitesse ;
- rattraper le retard pris dans les projets ferroviaires inscrits dans le contrat Etat/Région 2000/2006 : Marseille/Aix, Marseille/Aubagne, Cagnes/Antibes ;
- réouverture d'Aix/Marseille via Rognac, Carnoules/Gardanne.

.b Préoccupations différentes selon où l'on se situe

- Au nord de la région : réouverture de la ligne Avignon/Carpentras, et une opposition à l'agrandissement de l'A7 ;
- à Marseille : demande de mise en place d'infrastructures pour renforcer la place du port au niveau national, et une desserte marchandises par le tunnel de Montgenèvre ;

- dans les Alpes-Maritimes : modernisation d'axes ferroviaires.

.VII Dynamique pour l'action future

Dominique BOURG, CPDP

.1 Répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transport concernés

- Mettre progressivement les infrastructures existantes aux normes les plus récentes, en commençant par le bruit ;
- évaluer l'impact sur la santé et le bien-être occasionné par les nuisances routières pour dimensionner les mesures à prendre ;
- renforcer la sécurité du transport des matières dangereuses.

.2 Organiser la cohérence des territoires en matière des transports

- Faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transports à l'échelle des trois axes vallée du Rhône, arc languedocien et arc méditerranéen ;
- mettre en place une autorité à l'échelle plurirégionale.

.3 Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports

- Les déplacements urbains et périurbains constituent 80 % de la mobilité, et donc l'essentiel de la congestion et de la pollution ;
- développer des Plans de Déplacements Urbains soutenables au niveau des bassins de vie, avec notamment le développement des transports collectifs et le vélo ;

.4 Faire preuve de réalisme pour le financement de cette politique

- Difficultés des collectivités à financer leurs propres systèmes de transport, tout en cofinçant des projets d'intérêt national ;
- nécessité de hiérarchiser les projets du CIADT en fonction de la future politique des transports.
- trouver des ressources nouvelles et pérennes pour financer les projets nationaux et régionaux : affectation aux transports collectifs locaux du produit des nouvelles taxes (redevance PL, taxe carbone, ...).

.5 Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements

- Le débat a révélé une grande réceptivité de l'opinion au changement climatique, au pic pétrolier, aux risques sur la santé et la biodiversité, mais les conséquences sur la mobilité individuelle, la mobilité de chacun, ne sont pas, à ce jour, très clairement appréhendées par une bonne partie du public.
- Il serait donc opportun de promouvoir la maîtrise des déplacements. Cela suppose des campagnes d'information et de sensibilisation répétées, préalables à toute mesure contraignante.
- Enfin, une réflexion nationale sur le facteur 4, à l'échelle de tous les secteurs impliqués, pas seulement les transports (bâtiment, industrie, agriculture) semble s'imposer de façon urgente.

.VIII Echange avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour cette présentation. Elle a été dense et condensée. Vous avez peut-être eu du mal à appréhender tout ce que nous avons pu dire. Je vous propose une première partie d'échange sur ces enseignements. Y en a-t-il certains que vous n'avez pas retrouvés ? Peut-être souhaitez-vous appuyer sur certains enseignements ?

Alain VERBEKE, Association Colère 26

J'ai noté un certain nombre d'enseignements, mais il en manque, notamment par rapport au ferroviaire. Il me semble que le ferroviaire manque. Par contre, je crois que vous avez fait ce qu'il fallait quant au bruit. La population a eu beaucoup de mal à participer à ce débat. Je tiens à le dire. Comment faire pour que certaines personnes viennent et participent ? On n'a pas trouvé la solution. Pour autant, la population vit aujourd'hui dans des nuisances extrêmement importantes. Ce qui apparaît aujourd'hui, à mon avis, c'est l'exaspération de la population face à la multiplication des infrastructures. Cette exaspération, aujourd'hui, va croître si l'ensemble des orientations demandées, notamment le report modal, pour vraiment changer de politique, n'est pas mis en œuvre. La population dit qu'elle va se fâcher si l'Etat ne prend pas véritablement une nouvelle orientation.

Pour finir, je ne dirais qu'une chose. Le processus, qui un jour amène à changer la politique des transports dans la vallée du Rhône, dans l'opinion de la population, ne s'arrêtera pas à la fin du débat public. S'il n'y a plus de réunions de ce genre pour discuter, nous trouverons quand même des moyens de nous exprimer. L'attente de la population est forte. Surtout, ne la décevez pas.

Jean-Claude BERARD, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement du Gard

Vous apportez de nombreuses propositions. Il y a des choses qui n'apparaissent pas dans ce débat public. La priorité des priorités est la santé publique. Aujourd'hui, il faut savoir que chez nous, c'est 70 kilomètres/heure aussi bien sur autoroute que sur route, à cause de l'ozone, sans aucun rapport avec la canicule. Je pense que cela doit apparaître dans le débat. Il faut savoir que la pollution n'a pas de frontière. Les véhicules propres, c'est quelque chose qu'il faut faire beaucoup plus fort. Dans

la formation sur la prévention, vous n'avez pas abordé la surmortalité des jeunes (30 % de morts chez les jeunes). Cela doit quand même nous interroger. Ensuite, par rapport aux émissions sonores, je pense cela n'a pas été suffisamment débattu.

Vous n'avez pas abordé les risques naturels et industriels (inondation, incendie, séisme). Aujourd'hui, la ministre est chez nous dans le Gard, à Beaucaire, pour les problèmes sur les inondations. Il me semble que c'est un problème que malheureusement, nous subissons très, très souvent.

Je suis très satisfait par rapport au feroutage, par rapport aux autoroutes maritimes. Et il y a quelque chose absent du débat. Ce sont les attentes des pays nordiques et latins. Il aurait été intéressant de les connaître, comme pour les Espagnols et les Suisses. Vous avez parlé du TGV et de l'autoroute de contournement de Nîmes/Montpellier jusqu'à Perpignan parce que les Espagnols arrivent par le Perthus.

Je suis très heureux que vous ayez pris note sur le comportement des nouvelles générations avec Internet haut débit. C'est de l'aménagement du territoire. Cela supprime des déplacements et des gaz à effet de serre.

Vous n'avez pas abordé le problème des matières dangereuses. Et puis, vous avez un peu abordé le Plan de Déplacement Urbain. Je pense que le travail du débat public devrait les aider à harmoniser les solutions nécessaires pour respecter le protocole de Kyoto.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je vous rappelle que le débat ne se finit que le 26 juillet. Il vous reste donc six jours pour apporter des éléments supplémentaires ou des précisions.

René PELISSON, Conseiller municipal d'Avignon

Il est vrai que vous concluez le débat sur quelque chose qui est ouvert. Vous parlez de changements climatiques et de facteur 4. Je pense qu'en fait, tout le débat des transports, avec ce que l'on connaît actuellement... Les études scientifiques vont donner leur conclusion en 2007. Suivant ces conclusions, il faudra peut-être aller beaucoup plus loin. Ce ne sera pas diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, mais peut-être faudrait-il le faire plus rapidement. Diminuer de 3 % par an les rejets de gaz à effet de serre, cela paraît énorme, mais ce n'est pas énorme. Rien qu'en diminuant immédiatement de 30 kilomètres/heure la vitesse des automobiles, on pourrait baisser pratiquement de 6 à 10 % de rejet de gaz à effet de serre. 40 % de ces gaz à effet de serre viennent du domaine des transports. Il faut donc aller plus vite, et diviser par quatre, pourquoi pas d'ici 2025. Le débat reste ouvert. Peut-être les prochains calculs pour arriver tout de suite au changement climatique, vont nous demander d'accélérer le débat. C'est pour cela que finalement, la question d'agrandir les autoroutes, de faire de nouvelles infrastructures devient secondaire par rapport à ce débat. Il est absolument nécessaire de trouver des solutions. Je pense qu'à travers les éléments qui sont donnés, il y a des ébauches de solution. Mais le débat est encore très partagé. Il s'avère qu'il y a des demandes locales - je comprends bien les élus qui sont harcelés par les riverains - de faire de nouvelles infrastructures. Il est normal que ces élus répondent à ces demandes. Mais face à ces demandes, les élus doivent informer la population locale des enjeux de gaz à effet de serre, de changement climatique. A ce moment-là, les gens accepteront de ne pas

augmenter les infrastructures. Sinon, on n'y arrivera jamais. A ce niveau, les sociétés d'autoroute prévoient une croissance du trafic de 3 % absolument incompatible avec la maîtrise du changement climatique. La Commission européenne vient de lancer toute une campagne sur « comment maîtriser le changement climatique ».

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous avons demandé pour chacun trois grandes orientations.

René PELISSON, Conseiller municipal d'Avignon

Cet aspect a été découvert au moment des débats. Mais c'est l'élément essentiel. Il ne peut pas y avoir de développement durable soutenable, s'il n'y a pas maîtrise du changement climatique. Il faut être absolument formel là-dessus. Les scientifiques, pour une fois, sont tous d'accord. Il faut que nous, nous trouvions une solution. Les solutions passent forcément par la décroissance des rejets de gaz à effet de serre, par la décroissance des rejets de gaz à effet de serre dans les transports. Et cela passe forcément par des objectifs pour améliorer les transports, pour faire des transports en commun, du vélo, mais aussi changer le comportement sur l'utilisation des transports individuels de la voiture. C'est pour cela qu'il y a un changement dans tout ce qu'il se passe au niveau du développement durable. Comment changer de mode de production et de consommation ? C'est indissociable au débat sur les transports.

Henri FAUQUE, Président des Elus pour une Politique des Transports dans la vallée du Rhône (essentiellement des élus de l'Ardèche, du Vaucluse et de la Drôme)

Je voudrais dire les observations sur les conclusions que vous venez de présenter, et m'inscrire en faux sur les choses qui... notamment sur ce qu'a dit Madame « *les milieux économiques sont tous favorables à la route* ». Madame, apprenez que (*inaudible*). Le président de la Shell France, à la demande de la CCI de Paris, a fait il y a un an un rapport sur l'énergie dans les transports. Il en a conclu qu'à l'horizon de 15 ans, il fallait réduire exactement de 30 % le trafic des voitures légères, et de 15 % le trafic des poids lourds. Ce rapport est à votre disposition. J'ai parlé du rapport des nuisances et du rapport Boiteux. J'ai apporté un certain nombre d'éléments. Je pense que sur ce point, il y a des observations à faire.

Deuxième observation de fond, il y a quatre mois, dans cette même salle, nous avons deux ministres, ce qui était fort bien. Où sont-ils aujourd'hui ? Il eut été utile qu'ils viennent écouter les conclusions.

Bien entendu, vous avez tout repris. Pour ma part, je voudrais insister sur un seul point. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est un peu grâce à Monsieur l'ingénieur général Blanchet. Monsieur l'ingénieur général Blanchet avait mis un brûlot entre les mains du gouvernement il y a quelques années. Il concluait que la chose la plus simple, la plus efficace, la plus rapide et la plus évidente aux yeux de l'ingénieur général des Ponts et donc de tous ses collègues, était de doubler l'autoroute A7. Ceci gênant énormément les politiques, il fallait trouver une solution. Nous avons vu arriver un débat programmatique. Cela commençait par le Languedoc-Roussillon et la vallée du Rhône, puis la PACA. Puis, on a parlé de ceci et de cela. Autrement dit, aujourd'hui, nous avons eu la chance d'avoir une réflexion. Cela dit, une parenthèse : je regrette, je ne suis pas d'accord. Les

citoyens ne sont pas venus à ce débat, contrairement à ce que vous pensez. Moi, je peux vous dire que des 25 maires entre Orange et Valence qui participent à l'association que je préside, on n'a pas vu beaucoup de nos citoyens, mais seulement quelques citoyens engagés. Quelle est l'interface aujourd'hui entre un citoyen de base et l'environnement dans lequel il vit ? C'est (*inaudible*). C'est nous qui, quand même, avons des choses à vous dire. On ne veut pas du doublement de l'autoroute A7. Il est inutile. Il est dangereux. Il n'est pas sûr. Il gâche l'environnement.

Je termine pour dire qu'en définitive, ce qui est important aujourd'hui, c'est l'important et pas l'urgent. L'important, on croit que c'est résoudre des problèmes à trois ans. Et on se fout comme de sa première chemise, des conséquences pour nos descendants (enfants, petits-enfants, arrières petits-enfants). La véritable question est là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Par rapport à ce qui a été dit, et par rapport aux acteurs économiques, il y a les cahiers d'acteur. Ils sont répertoriés. Nous, en tant que commission, sommes obligés de prendre en compte toutes les positions de chacun. Si les ministres ne sont pas là, c'est aussi de notre volonté. Qu'auraient-ils dit ? Faites-moi confiance. Faites confiance à la commission. Nous aurons rendez-vous avec les ministres. Nous leur ferons un compte-rendu exact de tout ce qui s'est dit. Après, c'est leur décision d'homme politique. Ce n'est plus de notre responsabilité. Par contre, faites-nous confiance, même s'ils ne sont pas là, nous irons leur dire entre quatre yeux.

Nadine NOYER, porte-parole de l'Atelier Citoyen constitué dans le cadre de ce débat public

A ce jour, pour la clôture du débat public, je veux faire passer trois points forts qui ont guidé notre réflexion.

.1 L'urgence

C'est l'urgence des actions non pas sur un doublement et des projets de développement des voies. Par contre, il y a une véritable urgence sur une meilleure utilisation de l'existant. A partir de là, comment favoriser le report modal des marchandises particulièrement, mais également tout ce qui concerne l'aménagement du territoire vers les problèmes urbains et périurbain ? Il nous semble important d'élargir le débat, et pas seulement sur les couloirs rhodanien, languedocien et méditerranéen, mais également aux agglomérations qui sont en extrémité (Lyon, Marseille et Montpellier). Un aménagement du territoire donc, pourquoi pas avec des parkings ou des transports communs qui deviennent accessibles.

.2 Un nouvel équilibre à trouver entre volonté politique et changement de mentalité

Si l'on parle de changement de mentalité, on ne peut pas simplement l'imaginer du point de vue du citoyen. Elle doit être obligatoirement parallèle, suivie par une véritable volonté politique forte, affichée. Nous sommes probablement très proches d'une rupture sociétale sur ce plan. Comment aujourd'hui trouver les bonnes coordinations entre les collectivités territoriales, l'Etat et l'Europe ? Ce sont des questions auxquelles nous n'avons pas eu de réponse de la part des différents

intervenants qui nous ont formés au cours de trois week-ends, avant l'audition citoyenne et la rédaction de cet avis.

Si l'on pense changement de mentalité du côté des citoyens, au-delà des contraintes, au-delà des côtés coercitifs, il est une valeur importante.

.3 Mettre en place un véritable travail d'éducation, d'incitation et de concertation

Sur le plan éducatif, ce sont, bien évidemment, prochainement des programmes scolaires adaptés. Sur le plan des collectivités locales, de la part des municipalités, départements et régions, c'est la mise en place d'information des citoyens de manière très localisée. Sur le plan des incitations diverses, pourquoi pas des subventions aux initiatives privées ? C'est-à-dire des incitations de toute sorte qui peuvent, en effet, induire des comportements différents sur l'individu, mais également chez les entreprises, et pourquoi pas également chez les administrations. Sur le plan de la concertation, le dispositif de l'atelier est une expérience extrêmement riche. Elle l'a été pour nous du moins. Elle peut être aménagée différemment selon d'autres formules de dispositif. Mais je pense que c'est un point important.

Par contre, la question que je poserai à l'issue de cet atelier est : quel suivi peut être donné à ces différentes concertations, qu'elles soient au sein d'un atelier ou d'une conférence de citoyens ou de différentes concertations au niveau local ? Comment créer le lien entre la parole des citoyens et l'écoute de l'Etat, des pouvoirs publics ?

Je crois qu'il est important sur ce débat de le nourrir sur le plan géographique et sur le plan des problématiques. Les transports ne peuvent pas s'imaginer sans parler d'aménagement du territoire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'en profite pour remercier tous les membres de l'atelier citoyen. Vous vous êtes fortement impliqués. Vous avez enrichi ce débat.

Benoît LECLAIR, Conseiller régional Rhône-Alpes

C'est la quatrième réunion publique à laquelle j'assiste. Je ne suis pas un nouveau venu, mais ne suis pas non plus un pilier de bar de cette institution.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On ne boit pas ici.

Benoît LECLAIR, Conseiller régional Rhône-Alpes

On boit après. Simplement, parmi les points que vous avez mentionnés dans votre exposé, il me semble qu'il manque une petite chose concernant la première question mise au débat relative à la perception de l'existant. J'ai noté à la réunion de Chambéry (première réunion territoriale) que l'Etat avait fait part d'une faible perception par rapport à la congestion routière. Ce débat a donc

mis en lumière que le grand public n'était pas alerté autant que nous pouvions le penser concernant la congestion, c'est-à-dire sa propre limitation de liberté de mouvement. Par contre, il est très sensible aux nuisances liées à l'activité routière. Cela a été largement développé. Ce n'est pas la peine d'y revenir.

Je voudrais simplement noter le contraste apparu dans vos propos entre ce qui en est du général (nous avons vu que l'ensemble des mesures d'accompagnement proposé faisait l'unanimité, y compris des économiques) et la partie territoriale où nous avons eu un exposé presque exhaustif de toutes les infrastructures. On a uniquement eu une réponse axée sur les infrastructures. Or, j'ai au moins assisté à une réunion territoriale. On n'a pas uniquement parlé d'infrastructure. On a aussi parlé du reste. Je crois que ce débat public montre que l'opinion publique est mûre pour une inversion de l'équation, du raisonnement. Avant de raisonner, il nous faut répondre à un impératif de mobilité. C'est ce que nous a posé le gouvernement. Que met-on en place pour répondre à un certain trafic, en essayant d'avoir les nuisances minimum et de respecter les enjeux climatiques ? L'inversion de l'équation est qu'on a un impératif et un enjeu climatique. Comment fait-on pour y répondre tout en essayant de limiter au maximum les effets négatifs sur la mobilité de tout un chacun ? Voilà l'enseignement que je voulais en tirer.

Et puis, j'ai entendu deux priorités qui me semblent répondre parfaitement aux enjeux que je viens d'énoncer :

- d'une part, le développement massif des transports en commun, et notamment urbain : c'est effectivement le cœur de l'enjeu, notamment pour le transport des personnes ;
- d'autre part, le développement de mesures d'accompagnement d'ordre fiscal ou réglementaire : c'est-à-dire une incitation financière à un véritable report modal.

Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen

Bonsoir. J'ai été très heureux d'avoir pu participer à ce débat public, même si je n'ai pas été présent à toutes les réunions qui ont eu lieu. J'ai pu constater que le déroulement du débat s'est fait sans accroc, contrairement à ce qu'il s'est passé au cours du précédent débat sur la LGV PACA. J'ai noté quelques conclusions extrêmement importantes :

- La prise en considération des souhaits exprimés concernant la région PACA, en particulier la volonté de retenir une modernisation réelle de la ligne Nice/Breil/Tende/Coni (elle est vétuste puisqu'elle date de 1928).
- La mobilité : elle est en forte croissance. Personne ne peut le nier. Il n'y a pas de mobilité inutile, contrairement à ce qu'affirment certains. Le rapprochement des lieux de production et de consommation me paraît difficile à réaliser. Cela vaut pour certaines productions locales. Par contre, on ne peut pas empêcher les échanges commerciaux, en particulier de produits dans les régions éloignées des lieux de consommation. Il faut donc être réaliste sur ce point. Il faut faire la part des choses à ce sujet. Des concertations doivent pouvoir s'instaurer dans les régions concernées par les productions agricoles. D'autre part, il me paraît impossible de lutter contre les échanges commerciaux. Ils sont nécessaires à bien des égards. La délocalisation des activités économiques ne doit pas dépasser certaines limites.

- Le changement climatique : il a été évoqué à plusieurs reprises. Le changement climatique doit être anticipé de manière à ce que le niveau et les conditions de vie ne soient pas atteints en termes de qualité. Les nouvelles énergies doivent prendre la relève de celles utilisées actuellement, mais de manière progressive.

Voilà ce que je tenais à vous dire. Eventuellement, j'apporterais quelques compléments ultérieurement. En tous les cas, je tiens à vous féliciter, Monsieur le Président, ainsi que toute votre équipe, pour l'organisation de ce débat. J'en suis extrêmement heureux. Je vous en remercie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Eric BRUCKER, FARE-Sud

J'interviens pour dire que j'ai du mal à comprendre le consensus affiché sur la finalisation de l'A51. C'est le type même d'autoroute inutile dans 80 % du temps. Elle ne peut être utile, éventuellement, que quelques jours par an, pendant les jours de pointe, à condition que les habitudes ne changent pas d'ici 20 ans durant la période d'été. Je pense qu'il risque d'y avoir quelques changements (notamment dus au prix du pétrole, etc.). Mettre cette autoroute comme une nécessité, un consensus, est, je crois, une malhonnêteté intellectuelle.

Je regrette que ce débat n'ait pas permis de faire avancer les idées sur certains sujets particuliers. En début de débat, une idée neuve a été soulevée pour réaliser du ferroutage de Portes-lès-Valence jusqu'à Perpignan. Cela pourrait mettre 9 000 poids lourds par jour sur le rail. A été posée la question de savoir s'il était vraiment nécessaire de mettre une cinq voies pour mettre une voie réservée aux poids lourds. Il a été répondu qu'il fallait le faire parce que c'était nécessaire en période de pointe pour le trafic véhicules légers. A mon avis, c'était là qu'il était intéressant de poursuivre la réflexion. Il ne suffit pas de dire qu'on est pour ou contre les solutions avancées préalablement par les représentants de l'Etat. Je regrette que ce débat ne permette pas d'avancer vers des solutions neuves.

Xavier MOIROUX, Réseau des Agences d'Urbanisme de l'Arc Méditerranéen

Je voudrais excuser Claude Vallette qui n'a pas pu se libérer.

Trois défis

Trois défis, les plus importants dans ce débat public, qui n'ont pas été toujours au centre du débat, au début, sont apparus.

La métropolisation et les flux de proximité. Il est vrai que le débat s'est focalisé pendant très longtemps sur une situation de saturation future annoncée. Il est vrai que petit à petit, on a commencé à comprendre qu'entre Vienne et Orange, 40 % des flux étaient des flux de proximité. Il aurait peut-être fallu remettre les bases sur ses pieds. Quant à l'arc méditerranéen, c'est déjà une réalité en matière de transport de marchandises et de voyageurs, avec une dynamique métropolitaine de proche en proche. Par exemple, il y a 20 000 déplacements/jour entre Marseille et

Toulon, entre Fréjus et Nice. Mais c'est surtout un arc métropolitain. Je rappelle qu'entre Sète et Menton, il y a 5 millions d'habitants.

La reconnaissance de la fonction portuaire de la métropole marseillaise, l'enjeu des RTE-T. On constate l'arrivée des conteneurs en Méditerranée : 300 % d'augmentation en 15 ans, à cause du développement du trafic espagnol.

Les grands flux voyageurs.

Trois réponses

Un maillage durable de l'espace méditerranéen :

- vers un schéma interrégional et interterritoire de l'espace méditerranéen (métropolisation, mobilité et développement durable) ;
- pour une autre irrigation du territoire que l'irrigation autoroutière : LGV, TER, intercités, TCSP sur l'A7 ; ce sont des solutions que l'on peut mettre en place demain ;
- pour un urbanisme durable : politique de stationnement, renouvellement urbain, gares en centres-villes, nouveaux outils fonciers, plates-formes embranchées fer ;
- des SCOT et des DTA à fédérer autour d'une nouvelle approche de l'aménagement du territoire.

Le transport marchandises : un enjeu pour un développement économique durable :

- un port Marseille-Fos dynamique : 500 000 boîtes = 3 000 emplois ;
- une mission nationale sur Rhône-Saône pour un axe de fret performant ;
- l'est-ouest : une logistique durable dans le centre de l'arc méditerranéen ; vous avez vu que 600 hectares de patrimoine logistique se sont créés en cinq ans sur l'ouest de l'étang de Berre. Comment gère-t-on cette logistique est-ouest ? Il y a quand même des enjeux de fret ferroviaire sur l'arc méditerranéen, notamment dans la grande distribution, entre Nice, Montpellier, Narbonne. Comment gère-t-on ces espaces ?

Les grands flux A7-A8-A9 : on voit que les outils pour l'aménagement du territoire ne résoudront pas la situation. Il faut donc différer les aménagements, agir sur les comportements (coût du pétrole, vers un tourisme sans voiture, l'auto-train, les autoroutes apaisées (l'agglomération grenobloise travaille là-dessus), l'action sur les tarifs. C'est un axe de réflexion à part entière.

2^{ème} partie :

Les principales conclusions des acteurs du territoire

.I Région Rhône-Alpes

Bernard SOULAGE, premier Vice-président aux Transports et Déplacements, Conseil Régional Rhône-Alpes

Il y aurait beaucoup de choses à dire. La Région Rhône-Alpes a essayé d'animer le débat en faisant part de ses délibérations qui, je crois, ont été transmises à tout le monde. Elles ont fait l'objet de très nombreuses réflexions, de nombreux amendements. Nous y avons passé beaucoup de temps. Beaucoup de choses ont été dites. Puisque vous m'avez demandé de dire trois choses, voici ces trois éléments.

La nécessité du report modal : c'est la nécessité d'un report modal concret, qui s'articule sur des choses faisables. Aujourd'hui, nous savons clairement qu'il y a des mesures de nature fiscale ou économique qui peuvent être prises, qui doivent être prises pour favoriser le report modal. Qu'il s'agisse d'une logique libérale ou plus dirigiste, en tout cas plus interventionniste, dans les deux cas, nous pouvons aujourd'hui annoncer une liste de priorités assez faciles à mettre en œuvre pour favoriser ce report modal. Je veux simplement dire à titre personnel que la révision du Livre Blanc va dans le mauvais sens par rapport au report modal. Il y aura donc un enjeu majeur à la fin de ce débat. Ces mesures (écotaxe, péage urbain, ...) seront-elles portées en France ou ne le seront-elles pas ? Ce sont des choses très précises qui peuvent être opérationnelles sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Le deuxième élément n'a pas été assez porté. Nous, en tant que Région, nous sommes moins focalisés que d'autres sur la seule vallée du Rhône. Comment articuler l'Est et l'Ouest ? C'est fondamental pour que les gens puissent vivre. Il n'y a que le côté Nord et Sud qui a focalisé l'attention. Je le dis comme je l'ai vécu par rapport au débat sur l'Ardèche. Au fond, il n'y a pas un débat pour ou contre l'autoroute du Piémont. Pour les anciens, ce débat est toujours le même. On nous promène depuis 20 ans. Derrière cela, il y a un souhait d'un territoire d'être désenclavé. Si nous sommes capables d'apporter des réponses opportunes et non des monstres qui ne voient pas le jour, comme l'A51... tout le monde est pour faire la liaison Grenoble/Sisteron, mais pas avec une autoroute. C'est très différent. C'est ce qu'il faudra clarifier. Il ne faudrait pas également que sur l'A51, on ait le sentiment de parler trop A51. Cela n'a rien à voir avec la réalisation de la liaison Grenoble/Sisteron. De la même façon, derrière le débat sur la liaison vallée du Rhône/Ardèche, il y a cette question est-ouest.

Le troisième élément, c'est l'aspect négatif. Je ne m'attendais pas, je ne souhaite pas, à ce que ressorte de ce débat une « liste de Père-Noël » comme je l'ai vu tout à l'heure. Je le dis comme je le ressens. Ce matin, nous avons été traumatisés par les mandats de négociations que les préfets ont reçus sur les futurs contrats de plan Etat/Région. J'ai essayé d'établir le coût de ce qui a été présenté là. Je parle du ferroviaire. Ce matin, la région Rhône-Alpes a appris qu'elle avait pour sept ans, 200 000 d'euros pour toutes les infrastructures ferroviaires. Ce matin, trois régions ont appris qu'il y aura dans le fameux plan interrégional, 40 millions d'euros sur sept ans - pas un an, sur sept ans - pour le volet transport. A un moment, il va aussi falloir saisir que la réalité nous rattrape. Malheureusement, elle est là. Elle nous rattrape. Il va donc falloir vraiment prioriser ce

que nous pouvons faire dans les secteurs ferroviaire et fluvial. Il y a encore des progrès à faire. Cela fait 15 ans que l'on attend le Lyon/Turin. En territoire français, il n'y a pas eu le moindre coup de pioche sur le Lyon/Turin. Prudence ! Prudence, quand on annonce ce genre de projet !

.II La Drôme

Michel GREGOIRE, premier vice-président du Conseil général de la Drôme

Après toutes ces séances, voici quelques sentiments que nous avons eus. Je vais donc vous rappeler la position de la Drôme. Je voudrais remercier le Président, ainsi que tous ceux qui ont participé à ce débat. Même si on n'est pas d'accord, l'échange est toujours une bonne chose. On peut se louer qu'on essaie de mettre en œuvre, de dégager quelque chose dans un débat difficile. Le dernier point sur cet aspect est : comment mobiliser les citoyens ? Même si on essaie de mettre en œuvre une façon participative et rendre actives la politique et les décisions prises par les élus, on se rend compte que ce n'est pas si simple, malgré toutes les publications, toutes les réunions. Faisons attention ! Il y a le cercle des élus, le cercle des experts, le cercle des citoyens qui s'intéressent et les associations. Mais après, il y a aussi de très grands cercles de tous les citoyens sur les territoires qui, un jour, auront en face d'eux le résultat des décisions qui auront été prises.

Je voudrais rappeler en quelques points la position de la Drôme. Si je suis revenu aujourd'hui, c'est pour redire aussi ce qui a été dit pendant toute cette période. Nous sommes tous convaincus aujourd'hui, dans un pays comme la France, toutes tendances confondues (nous avons tous accepté le protocole de Kyoto), qu'il faut commencer à mettre en œuvre une inflexion d'une certaine politique qui a été poursuivie pendant un temps, mais qui aujourd'hui, peut être remise en cause à l'occasion de grandes décisions qui peuvent être prises.

Les décisions à prendre dans les mois et années qui viennent par rapport à la vallée du Rhône, ne doivent pas se cantonner au seul territoire concerné. Au départ, cela m'a un peu gêné que l'on cantonne le débat qu'aux territoires vallée du Rhône et arc languedocien. Il est très important de tenir compte du fait qu'une politique nationale de diversification des modes de transports est à mettre en œuvre. Il y a aussi la prise en compte des trafics européens. Nous voyons très clairement l'évolution de ces trafics. Forcément, avec les scores très importants du Sud, les échanges vont être exponentiels. Et je crois qu'il est indispensable que ce débat qui est un débat « régional » soit très largement, à la fois politiquement et philosophiquement, élargi au territoire national et au territoire européen.

Enfin, sur les grandes orientations, nous maintenons notre point de vue qui est de dire, justement, dans l'esprit du premier point que j'ai souligné, qu'on n'est pas favorable au doublement de l'A7. L'accepter, cela veut dire ne plus se poser la question du débat. Sur ces grandes orientations, il nous faut aussi une diversification routière sur le plan national. Cela signifie finies les grandes infrastructures qui ne sont pas terminées actuellement, et donc forcément ne donnent pas leur taux de rentabilité et d'efficacité, et de fait, découragent les utilisateurs pour les emprunter. Troisièmement, c'est de dire à l'Etat que nous tenons absolument à ce que les engagements pris dans les CPER qui se terminent, soient aboutis, et que toutes les réalisations prévues soient réalisées. Au même titre que pour l'ensilage, nous souhaitons aussi que les engagements forts soient donnés pour les futurs contrats de plan. Visiblement, ce n'est pas forcément dans cette direction qu'on s'oriente.

Enfin, tout ce qui concerne pour nous la mobilité, a été dit tout au long de ce débat, à savoir rendre à la LGV toute sa fonction pour permettre toute son efficacité en fonction des futurs trafics qui vont arriver.

En conclusion, nous pensons que des mesures immédiates doivent être prises. Ce sont des mesures courageuses qui ne nécessitent pas forcément beaucoup d'argent, mais qui nécessitent ce qui peut être lié à des principes citoyens, de se dire que diversifier les trafics, c'est aussi prendre des décisions simples (modulation des tarifs, interdiction de doublement pour les poids lourds, ...). Enfin, nous souhaitons que le débat public soit respecté, ce qui n'a pas toujours été le cas.

.III Echanges avec le public

Anne PARLANGE, Coordination inter-associative VRAL

Je voudrais simplement apporter un petit complément à ce que la CPDP a présenté dans sa synthèse du débat. Dans l'acceptabilité des mesures, vous avez mentionné l'acceptabilité des mesures relatives au progrès technologique et aux biocarburants. Je mets un bémol parce que nous avons été nombreux à dire que c'était une piste intéressante pour l'avenir, mais qu'il ne faut pas trop en attendre dans l'immédiat ; et que c'était très dangereux de s'appuyer sur le progrès technologique pour régler les problèmes de changement climatique.

Jean-Pierre ESTELA, CERHE

Je voudrais remercier Bernard Soulage et le Conseil général de la Drôme de leurs interventions. Moi, je regrette profondément que, ce soir, les collectivités territoriales de Languedoc-Roussillon et de la région PACA ne soient pas là pour exprimer leurs points de vue par rapport à ce débat. Pourquoi ? Simplement, parce qu'on ne pourra faire l'économie de la cohérence, cohérence des décisions, cohérence par rapport aux enjeux, et tout simplement cohérence dans ce que nous disons.

Je ne fais pas un mauvais procès, y compris à ASF qui a le souci de rentabiliser ses investissements. Je le comprends. Je comprends aussi que la fluidité du trafic est une manière effective de réduire les gaz à effet de serre. Mais j'en reviens à la décision politique et à la nécessaire concertation pour faire une décision publique acceptable et soutenable ? Acceptable par qui ? Par les élus, par les citoyens et par les associations. Or, aujourd'hui, le débat que nous venons de terminer me semble peut-être un peu cher pour ce qu'il aura produit. Je ne veux pas critiquer les acteurs du débat. J'en fais partie. Mais simplement, je voudrais dire quand même qu'un certain nombre de choses a été dit ce soir. Ce n'est pas la peine de se réunir pendant quatre mois pour dire cela. Cela fait des années qu'on nous le dit.

Je voulais soulever une dernière chose. Moi, je suis quelqu'un qui ne croit pas au Père Noël. J'ai passé l'âge de croire au Père Noël. Je ne crois pas que le ministre va avoir une position originale. Nous allons avoir un catalogue de mesures, de promesses de style « demain, on rase gratis ». Je ne suis pas sûr qu'en l'état actuel des structures politiques, nous ayons les moyens de mener une concertation et un débat véritables entre les différentes solutions territoriales. Actuellement, personne n'est capable, avec ce système de cofinancement. Nous sommes devant un débat à refaire. Il paraît que nous sommes dans une période électorale, alors débattons !

Luce ALAZAUD, Association Respirer la Ville

Je voulais revenir sur les biocarburants. Je pense que c'est quelque chose de dramatique. En ce moment, passent des publicités de TOTAL sur certaines revues : « *Pour mettre au point les carburants du futur, nous faisons aussi appel à la nature.* » Cela veut dire que depuis des années, en Amérique du Sud et en Indonésie, on détruit des millions d'hectares de forêt pour planter des céréales pour faire des biocarburants. La forêt, c'est la vie. Si on détruit les forêts, on continue à aller dans le mur. J'espère que tout le monde est conscient qu'aujourd'hui, il ne faut pas faire toutes les erreurs de demain.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Jacques Estour n'a pas pu être parmi nous ce soir. C'est Monsieur Chardon qui le remplace.

Claude CHARDON, OITC du Sud-Est

Je dois vous présenter les excuses de Jacques Estour retenu au dernier moment. Il m'a demandé de le représenter.

En préalable, il regrette, comme cela a déjà été dit, qu'ait été exclu du débat la dimension est-ouest qui aurait permis de mettre en évidence un certain nombre d'équipements, notamment le tunnel sous le Montgenèvre.

Les conclusions de Jacques Estour sont structurées autour de cinq observations.

1^{ère} observation

Il est regrettable que les utilisateurs des infrastructures, les usagers et les entreprises, ceux qui ont des perturbations fortes de leur activité six mois par an n'aient pas participé de manière forte à ces débats. Certes, ils ont produit des cahiers d'acteurs. On ne pourra pas critiquer la CPDP qui a multiplié ses efforts. A ce titre, nous saluons l'organisation mise en œuvre.

2^{ème} observation

Malgré les propos tenus par les représentants de l'économie, les divers comptes-rendus du débat ne font pas assez ressortir un point-clé : quel avenir souhaitons-nous à cet ensemble ?

Pour les acteurs économiques, la réponse est claire. Il faut moderniser les réseaux de transport. Ce sont eux qui ont fait et feront plus encore demain dans une économie mondialisée, l'attractivité de ce territoire, la compétitivité des entreprises ; c'est-à-dire la création de richesse et l'emploi de demain.

Pour les entreprises, l'enjeu de ce territoire est :

- le fonctionnement en réseau des villes moyennes ;
- les relations à cimenter entre les grandes métropoles ;
- un réel désenclavement de certains territoires, notamment les contreforts cévenols ;

- la capacité à capter les flux touristiques ;
- l'amélioration de l'hinterland du port de Marseille-Fos ;
- la captation des flux internationaux économiques qui progressivement se marginalisent et se décalent vers l'Est de l'Europe.

Un réseau d'infrastructures de transport modernisé et adapté aux besoins constatés et prévisionnels est au cœur de toutes les réponses à ces problématiques.

3^{ème} observation

La réalité des faits a été souvent oubliée dans les débats, malgré les analyses très diverses et détaillées fournies par le maître d'ouvrage. Ce sont des analyses que nous partageons.

Ceci veut dire que compte tenu de la problématique de trafic à 20 ans, même si l'on arrive à doubler le trafic ferroviaire en particulier fret, même si l'on arrive à tripler le trafic fluvial, même si d'autres mesures de meilleure utilisation de solutions alternatives sont mises en place, mesures qui vont dans le sens de l'économie et du développement durable, il faudra encore trouver 30 % de capacité supplémentaire au mode routier pour répondre à l'hypothèse 2020.

Nous avons donc le devoir de ne pas nous voiler la face, et d'essayer de chercher ce qui est le plus légitime, le mieux pour les générations à venir. Mais il faut trouver une solution pour l'ensemble des modes.

A ce titre, les représentants des entreprises ont souligné la nécessité de l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe.

4^{ème} observation

Le débat a mélangé des problèmes d'environnement dont la gestion est souvent de niveau international, avec l'organisation de notre espace sur laquelle nous avons des capacités d'action.

Ce débat est légitimement concentré sur les aspects environnementaux, alors que la recherche et les résultats attendus sur la propulsion par d'autres modes que le pétrole, vont changer à un horizon relativement proche tous les discours sur la relation transport et CO₂. Voyons-le dans l'espace à long terme. Organisons-le. Faisons attention à toute la problématique de CO₂ est du débat immédiat. Ainsi le débat ne fait pas assez ressortir une vision d'avenir pour ce territoire. Aujourd'hui, il faut raisonner à long terme en termes d'aménagement. Les entreprises ont besoin d'une véritable lisibilité prospective de leur territoire.

5^{ème} observation

Chacun propose, mais qui paie ? Nous rappelons inlassablement que sauf sur certains types de voirie, la route paie ses coûts. Nous demandons que le gouvernement prenne sa décision en tenant compte et en affichant clairement les conséquences financières du choix qui sera fait, et l'origine des recettes financières. Il ne serait pas raisonnable de surtaxer davantage le transport routier.

Toute mesure nouvelle devrait obligatoirement être synchronisée avec les autres pays d'Europe en tenant compte de tous les prélèvements effectués.

Pour conclure, nous rappellerons que les problèmes de l'axe Vallée du Rhône et Arc Languedocien sont déjà actuels et ne sauraient supporter une indécision et une non-solution dans les 20 ans qui viennent.

Gouverner, c'est prévoir. Nous attendons des décisions et des mises en œuvre. L'enjeu de la décision est de priver ou donner les atouts nécessaires à la poursuite de la dynamique de l'axe vallée du Rhône et arc languedocien. Je vous remercie de votre attention.

Jean SIVARDIERE, Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Pour la FNAUT, comme pour beaucoup d'autres associations, les deux points à prendre en priorité en considération, sont le pétrole et l'effet de serre. Pour le pétrole, nous sommes passés d'une crise conjoncturelle de l'offre dans les années soixante-dix à une crise structurelle durable de la demande. Quant au réchauffement climatique, il se précise aujourd'hui. Il présente même des signes d'emballement.

Concernant l'appréhension de ces deux problèmes et la technologie, nous pensons que le progrès technologie est nécessaire, mais n'est absolument suffisant. La première raison est que la recherche est aléatoire. Ensuite, elle peut présenter des effets pervers. Nous avons évoqué à l'instant le cas des biocarburants. Enfin, très souvent, les progrès technologiques dans le domaine des transports sont annihilés par la croissance des trafics. Par conséquent, mieux vaut ne pas s'appuyer béatement sur la perspective de progrès technologique. Comme dit un expert pétrolier respecté, la technologie est trop souvent le baratin sans la technique. Autrement dit, il faut s'intéresser aussi, et peut-être même prioritairement, aux changements de comportement que peuvent induire une politique publique.

Si l'on prend vraiment au sérieux le problème du pétrole et celui de l'effet de serre, il faut en tirer les conséquences. La première conséquence est d'arrêter d'augmenter les capacités routières. Il faut un minimum de cohérence. Cela signifie qu'il faut privilégier les transferts modaux. Sur ces transferts modaux, je voudrais faire trois commentaires.

On entend souvent les milieux routiers affirmer que les transferts modaux ne sont pas possibles parce que les différents modes de transports ne sont pas des vases communicants. C'est totalement faux. Des reports de trafic sont observés concrètement si les conditions de concurrence dans les différents modes de transports se modifient, à la suite d'investissement, d'initiative commerciale, ou encore de l'évolution de la réglementation ou de la tarification. Par exemple, le basculement du trafic aérien sur le TGV que l'on observe depuis une vingtaine d'années, et puis récemment la croissance très rapide du trafic TER sur lequel se reportent les automobilistes.

Il n'y a rien à inventer techniquement pour provoquer le transfert modal. On dispose d'une très large panoplie d'alternatives à la route. Ces nombreuses possibilités sont encore très mal exploitées en France, d'une part parce que les capacités de transport ferroviaire sont insuffisantes ; et d'autre part, parce que l'offre n'est pas adaptée ou mal adaptée aux besoins des particuliers et des entreprises. Pour ces deux raisons, on ne peut absolument pas sous-estimer les possibilités du transfert modal. Par exemple sur l'axe Languedoc/Vallée du Rhône, on a un chapelet de véhicules d'à peu près espacés de 40 à 50 kilomètres. C'est une façon idéale pour développer le transport ferroviaire.

Si on veut provoquer des transferts modaux, il ne suffit pas de mettre en œuvre des alternatives à la route. Il faut également limiter la route. Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Cela signifie qu'il faut limiter les vitesses, lutter contre la fraude dans les transports routiers, très développée, qui accroît l'attractivité de la route par rapport au rail. Ensuite, il faut concentrer l'argent public disponible sur les investissements alternatifs à la route. Comme le disait Alfred Sauvy, il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois. Traduction : si on gaspille 2 milliards d'euros pour construire l'autoroute A51, cela signifie 150 kilomètres de LGV en moins.

Enfin, il faut taxer la route, l'automobile en ville et le camion, et affecter le produit de ces taxes aux modes vertueux. La route ne réussit que parce qu'elle est subventionnée.

En conclusion, je dirais qu'on ne peut pas aborder les problèmes de 2020 avec la mentalité de 1960. Aujourd'hui, on ne peut pas se contenter d'apporter des correctifs modestes à une politique des transports qui a complètement échoué. On a besoin d'une remise en cause fondamentale nécessaire. Cette remise en cause doit porter sur le choix des infrastructures, sur la réglementation des pratiques et sur la tarification. Pendant trop longtemps, la politique de l'Etat et des collectivités territoriales s'est résumée ainsi : la route, on élargit ; le rail, on réfléchit. Concernant les zones urbaines, il faut dimensionner les transports collectifs pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses.

Anne PARLANGE, Coordination inter-associative VRAL

La coordination associative regroupe 58 associations régionales, nationales et locales. Ce débat public est à la fois très général, mais en même temps très particulier. C'est un débat public très entravé, car il s'agissait de répondre aux trois questions posées par l'Etat. Si l'Etat avait accepté de travailler sur des scénarios, peut-être aurions-nous eu un débat plus vivant. Par moment, on avait l'impression parfois de se répéter.

Nous avons décidé ce soir de donner les trois enseignements de la coordination associative. Le premier enseignement est l'effet de serre. Le deuxième est l'effet de serre. Et le troisième est l'effet de serre. Je vous rappelle que 20 % de la population mondiale consomme 80 % des richesses de la planète. Cela va encore plus loin. En fait, les 20 % dont nous faisons partie, mettent en danger le climat et la survie de la planète. En gros, cela veut dire que cela ne peut pas durer. Soit, on continue la politique des transports telle que nous l'avons connue jusqu'à présent, et on va dans le mur. Soit, on profite des problèmes qui sont ceux de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien pour changer radicalement de politique de transport.

Il y a quand même un quatrième enseignement. C'est le ras-le-bol des populations riveraines par rapport à la circulation et la congestion routière. Elles ont montré leur ras-le-bol en se mobilisant.

Bien sûr, nous aurions pu évoquer un certain nombre de mesures. Nous pensions notamment partir du principe que puisque les infrastructures de transport sont des outils en amont, et puis des résultantes à l'aval de tout ce qui est aménagement du territoire et de l'urbanisme, on est arrivé dans des mesures qu'il faut apprendre à repenser dans la manière d'habiter, de travailler, de produire. Cela ne va pas être facile, comme le changement climatique ne va pas être facile non plus. On pense aussi qu'il faut ne pas modifier tout ce qui est information et sensibilisation du public, à la fois sur ce qu'il va se passer par rapport au changement climatique, et sur la nécessité de changer de comportement.

Mais nous avons décidé de ne vous présenter qu'une seule mesure. Elle ne fait pas partie des 44 mesures présentées en débat public. La mesure que nous voulons vous présenter est la proposition à faire à l'Etat : enlever une voie par sens de circulation sur l'A7 et l'A9, et la transformer en site pour les transports collectifs voyageurs. Ce n'est pas de l'humour. On pense que c'est vraiment la solution pour arriver à changer de politique. Le facteur 4 est de diviser par sept les émissions de gaz à effet de serre. Notre proposition (*inaudible*) en termes de trafic routier. On parle aussi bien du trafic poids lourd que du trafic de véhicules légers. On est bien conscient qu'il est responsable d'une grosse partie de la circulation.

Ce constat nous met tous au pied du mur. Effectivement, cela crée du stress, de la pagaille, de la désorganisation. Mais pendant combien de temps ? Et surtout, par rapport aux risques si l'on ne fait rien, le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ? Combien de temps les fonctionnaires de l'Equipement mettront-ils pour trouver des solutions ? Nous sommes persuadés que les mesures qui sont prises, ne sont pas à la hauteur des projets. La preuve est que tout ce qui est projet autoroutier dans le CIADT n'a même pas été suspendu, alors qu'un certain nombre a de fortes chances de (*inaudible*), notamment dans la vallée du Rhône.

Il y a eu deux occasions pour réduire le trafic routier que l'Etat n'a pas suivi. La première est le tunnel du Mont Blanc. Suite à l'accident, la meilleure solution était de ne pas rouvrir la circulation pour réduire le trafic routier. La deuxième était le débat public sur l'A51. La solution choisie par l'Etat n'est pas la meilleure. La troisième est aujourd'hui, ce débat public. Si on ferme une voie sur les autoroutes, après tout, à ce moment-là, on peut vraiment commencer à parler de transfert modal.

Comme cela a été dit, gouverner, c'est prévoir. Aujourd'hui, on a le sentiment qu'avec la politique mise en place, on va dans le mur. Il y a un manque d'imagination.

Après ce débat, on ne pourra pas dire « je ne savais pas ». On ne comprend pas comment on peut continuer à faire la politique de l'autruche par rapport aux enjeux.

Nous avons décidé de monter un rassemblement national sur le thème « Climat et transport ». Ce sera le 16 septembre à Valence.

François-Michel LAMBERT, Consultant en logistique territoriale, membre de la Coordination inter-associative

On nous parle d'une économie qui est le fondement de notre quotidien. Mais nous avons deux visions, une vision immédiate et une vision qui ose imaginer que l'on peut passer par des moments difficiles pour remettre peut-être de nouveaux fondements, fondements qui seront durables.

La première vision de l'OITC est beaucoup de... Il faut continuer la mobilité. Il faut continuer à ce que cela aille plus vite. Il faut que cela aille partout. Il faut qu'on puisse faire voyager les marchandises et les gens dans tous les sens. Notre économie s'en portera beaucoup mieux. On arrête là la réflexion intellectuelle.

La coordination inter-associative nous dit que si nous supprimons deux voies, il ne faut pas s'inquiéter. L'intelligence, nous l'avons tous. Les consultants, les ingénieurs et les experts seront capables de proposer de nouvelles organisations, de nouveaux modes de fonctionnement qui sont des ponts à ces contraintes. Si la nature venait subitement à supprimer certaines voies, soit, nous

remettrions en cause nos orientations ; soit, nous continuerions à dire mobilité, mobilité et resterions dans un niveau de réflexion sans essayer de faire d'effort.

Ayons le courage politique, le courage politique d'une rupture pour amener de nouveaux fondements.

Alain RODRIGUEZ, Association Mieux Vivre en vallée du Rhône et Vaucluse

Je voudrais répondre au représentant de l'OITC. Il nous présente comme un fait accompli que dans 20 ans, il y aura 30 % de transport en plus. Or je croyais que le but du débat est de réfléchir à comment ne pas en arriver là. Deuxièmement, il nous dit qu'il faut des transports, parce qu'on est dans le cadre de la mondialisation. Je pense que c'est le contraire. Il y a une mondialisation parce que le coût des transports est bradé. On peut mettre ainsi en concurrence des gens sans acquis sociaux et des gens avec des acquis sociaux comme nous en avons en France. Cela aboutit finalement à la fermeture d'usines en France, à la fermeture d'exploitations agricoles. Il y a certes du positif sur les transports, mais il y a aussi du négatif. Je voudrais dire qu'il faudrait peut-être réfléchir. L'économie est au service des hommes. Si dans 20 ans, il n'y a plus d'air à respirer, il n'y aura plus d'eau.

Pierre-Yves TESSE, CCI de Lyon

Je pense que l'économie, c'est de l'emploi. Je voudrais dire que dans le développement durable, il y a certes l'environnement. Il y a la cohésion sociale. La cohésion sociale existe notamment quand il y a l'emploi. Le troisième thème qu'il ne faut pas oublier, est le développement. Pour développer, pour qu'il y ait des entreprises et des entrepreneurs, il faut qu'il y ait de la mobilité et du transport.

Maintenant je voudrais évoquer deux contradictions. Elles n'ont pas été citées. L'une me paraît importante sur l'ensemble du territoire.

La première contradiction est la contradiction entre le ferroviaire voyageurs et le ferroviaire fret, surtout compte tenu des moyens qui permettront de développer le ferroviaire. Il y a une question. Comment est-on capable de dégager plus que ce qui nous a été dit en Languedoc-Roussillon l'autre jour pour le ferroviaire fret pendant la période où on ne va pas être en mesure de faire des infrastructures nécessaires pour que le ferroviaire fret fonctionne ?

La deuxième contradiction est que chacun s'accorde pour dire qu'effectivement, il n'est pas souhaitable qu'elles soient aménagées. Or, il y en a une, en pleine ville, que l'on n'a pas pointée (A6/A7 au centre de Lyon). Je voudrais vous poser une question. A quelles conditions l'Etat acceptera-t-il de déplacer l'autoroute A6/A7 compte tenu des recommandations faites dans l'ensemble du débat ?

Claude CHARDON, OITC

Je voudrais simplement dire deux choses. Les entreprises ont aussi besoin de déplacements, autant que n'importe qui. Quand on parle de déplacement, la condition de l'entreprise, est de dire que les déplacements soient autonomes. Ils ont toujours été créateurs de valeurs économiques et sociales. Ils y croient. Ils ne croient pas à cette fermeture des frontières. Aucun pays au monde ne peut

désormais montrer qu'il peut vivre en fermant ses frontières. Les déplacements sont donc au cœur de la société de demain. Reste maintenant à ce que les déplacements ne soient pas demain, créateurs de lésions, créateurs de désordres graves pour la société. La seule chose est que pour les entreprises, nous pensons qu'un moteur à explosion dont 80 % d'énergie sert à faire de la chaleur qui ne sert à rien pour se déplacer, il est urgent de trouver un autre mode. Nous disons en revanche que faire des infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, ce sont tellement de problématiques dans une économie structurée avec les problématiques foncières, qu'il faut les anticiper. Paradoxalement, le CO₂, que cela ne plaise ou pas, en dehors des pays qui ont de l'énergie en brûlant du charbon, nous ne pourrons plus faire de CO₂ parce que le pétrole aura fortement dégraissé, notamment pour l'utilisation primaire que l'on met dans un moteur. Autrement dit, ayons une vision que ce qu'on veut sur le territoire, quand on sait que faire une infrastructure ferroviaire ou autre, il faut 30 années quand cela va bien, et quand il y a l'argent. Faisons attention ! Pensons à organiser nos territoires. Paradoxalement, sans vouloir choquer personne, le CO₂ est un autre problème parce que le transport va devoir l'abandonner, que cela plaise ou pas.

Jean GONELLA, FARE Sud

La France est sans doute le pays qui, depuis plus d'un quart de siècle, a eu un développement routier et autoroutier le plus magistral de toute l'Europe. Il n'y a pas eu de frein à ce développement. Or, cela fait 25 ans qu'à des gens comme nous, on raconte qu'on est entré dans la crise : augmentation du chômage, restriction du pouvoir d'achat, restriction encore plus grande du pouvoir d'achat des retraités, etc. D'une part, on nous dit que le développement frénétique du transport est un miracle économique. En même temps, on ne cesse de se serrer la ceinture. Si l'on exige soit, d'élargir l'autoroute A7, soit de créer une nouvelle autoroute ardéchoise, il faudrait dès maintenant prévoir une autre étape, c'est-à-dire un nouvel élargissement ou une nouvelle autoroute.

Roland DORÉE, Président de la CGPME Drôme

Tout à l'heure, on nous a signalé que la taxation du carburant pour les poids lourds n'avait pas soulevé d'observation particulière. Je pense que de toute façon, si le transporteur est surtaxé, le transport derrière sera surtaxé. L'entreprise est obligée de répercuter aux consommateurs. La boucle est bouclée. Je rappelle que le transport routier est déjà largement surtaxé. Il pourvoit à toutes ses dépenses, ce qui n'est pas le cas de la SNCF, par exemple.

3^{ème} partie :

Les principales conclusions des acteurs du transport

Christian ROSE, Association des Usagers de Transports de Fret (AUTF)

L'AUTF est une association qui regroupe des industriels dans le transport. Chaque fois que sur le fleuve, circulent des péniches, que sur le rail, un train circule, que sur la route, un poids lourd circule, c'est un industriel (*inaudible*).

Tout d'abord, ce qu'il y aurait à retirer aux propos tenus par le représentant de l'OITC... C'est un honnête représentant du monde économique dans le cadre de ce débat. Cela étant dit, les chargeurs n'ont pas de dogmatisme par rapport aux modes de transport fiables. L'essentiel consiste à avoir le transport le plus performant par rapport à la logistique interne et le mode de production.

Nous restons persuadés que le transport de marchandises est un facteur de développement et de croissance économique. Qui dit croissance économique, dit croissance de l'emploi. A partir du moment où l'économie n'a plus d'échange, elle va directement dans le mur. Cela signifie qu'il n'y a pas de croissance et pas d'emploi. Deux conclusions immédiates peuvent être faites. Tout ce qui peut concourir à pénaliser la mobilité, d'une façon ou d'une autre, est particulièrement mauvais pour l'économie. Le transport doit s'adapter à l'économie, et pas l'inverse. J'entends par là qu'il faut avoir la prévention de renouveler les *process* de production, remettre en cause les flux tendus (stocks zéro), freiner la spécialisation internationale du travail. La vision internationale du travail dans un contexte de mondialisation est une parfaite illusion aujourd'hui dans notre économie mondiale. De la même façon, qui pourrait imaginer aujourd'hui que la France ou l'Europe voudrait freiner les importations chinoises, et qui sont en train d'arriver dans nos ports, et qui vont bien sûr entraîner une modification des transports, notamment sur le plan routier et fluvial.

Dans ce contexte de développement patent et d'augmentation des besoins de transport, aussi bien maritime que terrestre, il faut effectivement avoir une réaction. Plutôt que d'envisager de faire moins de transport, je crois qu'il faut plutôt en faire mieux, donc de développer le concept d'optimisation qui est aujourd'hui reconnu par la Commission européenne. Je crois qu'on doit se féliciter du réalisme de la Commission d'avoir une vision un petit peu ambitieuse de découper la croissance des transports et la croissance économique, et de faire de l'équilibrage modal, du report modal un objectif prioritaire.

Les enjeux sont d'accompagner le développement des transports plutôt que de vouloir en freiner certains. Cela me donne l'occasion de dire tout de suite quelques mots sur ce que l'on entend ça et là sur la taxation du transport routier. Je crois qu'en matière de transport, nous avons besoin de maintenir une liberté de choix modal. Il est important de rappeler que chaque mode de transport, sauf peut-être quelques cas marginaux, a son seuil de pertinence. Cela étant, ce que la route peut faire, le fleuve ne peut pas le faire ; et ce que fait le fleuve, la route ne peut pas le faire ; étant précisé néanmoins que tout ce que le fer peut faire, le fleuve peut faire, le cabotage maritime peut faire, la route peut le faire. L'inverse n'est pas vrai. Ceci étant dit, espérer dans ce contexte de percer la route pour espérer ne pas en (*inaudible*) le développement d'autres modes dits doux ou alternatifs, là aussi c'est un peu dans le même esprit. Il faut rappeler quelques chiffres. En moyenne, la distance d'un transport routier, à 80 %, se fait à moins de 200 kilomètres. En France, la distance moyenne d'un transport routier est aujourd'hui de 132 ou 138 kilomètres.

Taxer aujourd'hui le transport routier est donc parfaitement illusoire en termes d'effet, en termes de report modal. Rapidement quelques mots d'histoire. Vous savez tous que le prix du gasoil des transports routiers a augmenté de 35 à 40 % en l'espace de deux ans. Croyez-vous que cela a contribué au report modal ? Nullement. Au contraire.

Un autre élément qui nous semble important de développer, est bien sûr la question des infrastructures de transport. Je crois qu'il est indispensable de développer nos infrastructures de transport routières, ferroviaires, fluviales, peut-être en s'inscrivant dans une double optique de productivité économique et de baisse des émissions de gaz à effet de serre, par l'optimisation des transports. En matière de transport routier, il me semble important de privilégier l'optimisation des chargements, en s'orientant plus vers les camions de 44 tonnes, afin qu'à charge égale transportée, il y ait moins de véhicules en circulation. Au niveau du ferroviaire, il faut stopper l'hémorragie à laquelle on est confronté, et passer par la mondialisation. Il est important de rééquilibrer aujourd'hui les priorités du fret et des voyageurs au niveau du ferroviaire. Si on continue à demeurer dans une logique exclusivement ferroviaire, on pourra faire tout ce que l'on veut au niveau du fret et afficher toutes les volontés, on n'y arrivera pas. Sur le plan technique, il faut tenter d'affecter de plus en plus de sillons de fret (je ne parle pas de voie mais de sillon), de développer le cadencement (cela existe pour le transport des personnes). Il faut que cela se fasse au niveau du transport des marchandises.

Le seul élément qui nous semble intéressant aujourd'hui est le levier de l'intermodalité, c'est-à-dire compléter les modes, faire appel à différents modes. On croit fondamentalement au développement des autoroutes de la mer, ainsi que le fluviomaritime.

Jean-Marie LAROSE, Directeur Adjoint de la Stratégie et du Développement Durable, Réseau Ferré de France

RFF a été créé par le législateur en mettant dans son article 1 la promotion du transport ferroviaire dans une logique de développement durable. Vous comprendrez que RFF est complètement au cœur de ce débat. Je vais donc aborder trois grands thèmes : le fret, les voyageurs et enfin, les conditions nécessaires à la réussite de ce développement ferroviaire que nous attendons tous.

.1 Le fret

Sur le fret, des modes doux sont capables d'emporter la totalité de la croissance des flux. Cela veut dire qu'en termes concrets pour nous, c'est garantir plus de fiabilité et plus de productivité pour tous les opérateurs ferroviaires (si on a l'exemple de la SNCF aujourd'hui, on est en milieu ouvert avec des opérateurs nouveaux, internationaux qui arrivent) :

- équiper l'axe ferroviaire fret international Benelux, Allemagne, Italie, Espagne aux standards européens, en y connectant efficacement la région PACA ;
- permettre l'allongement des trains (900 mètres) sur l'axe Saône-Rhône et l'arc languedocien ;
- renforcer les connexions ferroviaires des ports, ports du Languedoc mais aussi ports fluviaux (Pagny-sur-Saône) ;

- faire émerger des opérateurs ferroviaires de proximité pour l'exploitation des dessertes et chantiers terminaux ;
- développer résolument les services d'autoroutes ferroviaires.

.2 Les voyageurs

Nous prétendons que nous pouvons emporter 40 à 60 % de la croissance, évoquée par les services de l'Etat. Qu'est-ce que cela veut dire concrètement ? C'est intégrer le ferroviaire dans une chaîne complète. Bien sûr, nous ne sommes pas, nous, des opérateurs. Mais les opérateurs doivent voir comment sur la billetterie, sur la tarification, sur l'information, faciliter cette intégration du ferroviaire dans les transports d'autres types. Nous pouvons leur faire confiance. Cela passe par des pôles multimodaux en relation avec tous les opérateurs de transport collectif. Nous considérons qu'il faut intensifier l'offre ferroviaire régionale. C'est fondamentalement là que va se trouver la solution du report modal de la voiture particulière. Aux sceptiques que nous rencontrons parfois, nous disons que c'est possible. Allez voir à l'étranger. Des exemples existent. Les axes sur lesquels il faudrait intensifier l'offre sont par exemple entre Marseille et Aix, Avignon et Orange, l'axe littoral, autour de Nîmes, Montpellier, etc. Il faut mobiliser les acteurs, le plus rapidement possible, pour réaliser les projets du CIADT, et la ligne nouvelle Montpellier/Perpignan. Et puis, concernant les lignes régionales de rabattement, nous avons entendu ce que vous avez dit au cours du débat public sur l'effort que nous avons à faire sur les lignes régionales de rabattement de toute nature. Le plan de rénovation annoncé par le ministre au cours de ce débat public continuera.

.3 Les conditions générales de réussite du développement ferroviaire

La réussite du développement ferroviaire suppose un certain nombre de conditions, on l'a dit pendant le débat public :

- déployer le cadencement généralisé en réseau avec une qualité garantie pour le fret sur les axes lourds : aujourd'hui, il faut aller plus loin et garantir une qualité pour le fret ferroviaire ;
- mettre en œuvre une tarification adaptée du transport routier de marchandises afin d'harmoniser les conditions de concurrence et de trouver l'équilibre nécessaire au développement harmonieux du ferroviaire et au financement des infrastructures ;
- équilibrer durablement le financement de la gestion du réseau ferroviaire : aujourd'hui, la question se pose ; avec l'Etat, nous réfléchissons durablement à l'équilibre économique du ferroviaire ; cela veut dire un juste équilibre en ce qui est perçu dans les péages par les opérateurs et ce que peut apporter comme concours l'Etat ou les autres collectivités ;
- financer durablement les investissements de développement ou de renouvellement ;
- au-delà des grandes opérations du CIADT, avec le maximum possible des opérations de développement, dans les CPER 2007/2013, prendre en compte les opérations utiles de développement et de rénovation du réseau.

Noël BELIN, Directeur de la Délégation aux Projets Sud-Européens, SNCF

Je suis particulièrement heureux ce soir d'être parmi vous pour cette clôture du débat qui est d'une grande richesse, et qui, de surcroît, est assez consensuel sur le développement durable. Aujourd'hui, nous avons un avis très clair du public sur chacune des 43 mesures proposées par l'Etat afin de répondre à la problématique des transports dans la vallée du Rhône et ses prolongements vers la Côte d'Azur. Ce débat n'est pas sans nous interpeller. Je citerais simplement les propos d'un ancien président de la SNCF : « *La bataille menée pour la croissance des trafics ferroviaires fait partie des responsabilités de la SNCF à l'égard de la pollution, de la saturation des routes et des autoroutes, des économies d'énergie fossile et de la sécurité routière.* »

Peut-être par excès de pudeur, de prudence, et aussi peut-être par méconnaissance, nous oublions trop souvent l'apport d'atouts sécuritaires énergétiques et écologiques. Je remercie particulièrement les experts, les associations, les personnalités qui ont pris soin de préparer de façon convaincante et pédagogique, les exposés qui ont tous été d'une très grande qualité. Je remercie également les services de l'Etat d'avoir apporté au débat un grand nombre de mesures possibles afin de provoquer le débat et de tester l'acceptabilité de l'ensemble de ces mesures. Pour notre part, nous en avons sélectionné 14 parmi les 43. Ce sont celles que nous souhaitons voir mises en œuvre en priorité. Elles apparaissent à l'écran. Une est l'utilisation de biocarburant par la SNCF. On peut noter au passage une récente initiative qui répond à certaines interrogations de la salle. Nous avons signé une convention avec le ministère de l'Education nationale en juin dernier. Elle prévoit l'intervention de 500 agents de la SNCF en milieu scolaire. Dès la rentrée 2006, grâce à une documentation, ils pourront relayer le débat avec la jeune génération.

1. La croissance du fret ferroviaire

Peut-on parler de la croissance du fret alors que nous sommes en plein chantier de transformation industrielle et que ces impacts ne sont pas toujours très bien vécus, ni par les clients, ni par le public ? Le plan fret est néanmoins un évènement difficile, purement conjoncturel des années 2005/2010. Il est complètement vital pour la SNCF, et nécessaire pour repartir sur le chemin de la croissance. Nous sommes convaincus qu'avec le mode fluvio-maritime, nous pourrions capter la totalité de la croissance pour satisfaire l'économie des régions, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. Il faudra développer toutes les opérations nécessaires avec les ports, les plates-formes multimodales, les chantiers combinés et les nombreux partenaires nationaux et internationaux.

2. La croissance du trafic voyageurs

Nos ambitions, pour le trafic des voyageurs pour le ferroviaire, sont largement connues par le public. Notre action se porte sur les investissements de nouveaux services. Je rappellerais simplement que nous achetons de façon durable une rame TGV chaque mois. Nous portons aussi toute notre action sur le partenariat avec les régions dans le transport de la vie quotidienne.

3. Les conditions de la réussite

Si nous ne réunissons pas un certain nombre de conditions, il n'y a aucune raison que les parts de marché évoluent au fil de l'an par rapport à la situation actuelle. Nous avons le souhait d'avoir un véritable report modal.

- Première condition : répondre aux impératifs de toutes les entreprises, publiques et privées, à savoir (*inaudible*) pour chacune de ces activités permettant d'investir et de préparer l'avenir. Si le TGV marche bien, c'est parce que nos comptes sont solides. C'est une première fonction totalement essentielle.
- Deuxième condition : c'est bien évidemment la performance des infrastructures. Je n'insiste pas. Jean-Marie Larose a dit ce qu'il fallait. L'essentiel est programmé pour 2025.
- Troisième condition : le rapport l'exprime clairement. Les débats l'ont demandé fortement, il nous faudra des conditions régulatrices pour accélérer la répartition des marchés.

Je terminerai mes propos par deux points d'un ancien dirigeant de la SNCF en 1949, Louis Armand, qui avait une première phrase prémonitrice, mais qui présage pour nos comportements habituels et collectifs. « *...il y a moins à craindre de l'évolution des techniques que de l'inertie de nos organisations...* » Je terminerai par une note qui est pleine d'espoir, au moins pour la SNCF, « *...Le XXI^e siècle sera celui du train...* » Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je ne sais pas si vous l'avez remarqué, mais il y a des divergences de chiffres sur les pourcentages de report modal entre l'Etat et les établissements publics.

Monsieur COUTY, citoyen

Je voudrais, vis-à-vis de la SNCF et de RFF, rappeler qu'il vient d'y avoir un audit effectué à leur demande sur l'état du réseau ferré en France. Cet état révèle que le réseau, y compris les lignes principales, n'est pas en bon état. Je voudrais rappeler l'interview du responsable de l'Ecole polytechnique de Lausanne qui a exprimé un avis qui me paraît assez dur. Il dit : « *Si on continue à investir aussi peu dans la régénération de toutes les lignes de la SNCF, on va vers des choses graves, y compris des accidents.* » Ensuite, les Régions, c'est bien qu'elles achètent du matériel neuf, mais elles vont le bousiller en le faisant circuler sur des lignes où la voie le démolit rapidement. Il semblerait que les représentants de la SNCF et de RFF ont fait cocorico, mais il serait bien qu'ils disent quelques mots sur cet audit.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Larose, voulez-vous réagir tout de suite ?

Jean-Marie LAROSE, Directeur Adjoint de la Stratégie et du Développement Durable, Réseau Ferré de France

Il faut préciser les choses. Comme vous le disiez, l'Ecole polytechnique de Lausanne a été chargée d'un audit à la demande de la SNCF et de RFF. Cet audit a été présenté à l'Etat et au ministre. Je rappelle que le ministre en a tiré un plan d'action de rénovation du réseau qui prévoit d'augmenter les moyens jusqu'en 2010 pour permettre à la fois des opérations d'entretien lourd et des opérations de modernisation d'un certain nombre de lignes moins circulées. Je rappelle que la

qualité du réseau sur les lignes les moins circulées n'est pas en cause. Il s'agit simplement d'un certain nombre de lignes moins circulées.

Nous disons qu'il y a des moyens supplémentaires à dégager. Il faut les mettre en œuvre. Je rappelle que l'Etat a proposé, dans les contrats de projet aux régions qui le souhaitent, d'amplifier ces mesures en modernisant les lignes régionales.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Philippe DOMERGUE, Chargé de mission, Conseil supérieur du service public ferroviaire

Je ne vous présenterai qu'une vue qui sera le support de mon intervention. C'est une vue parue dans la presse : *L'Angleterre a soif*. La compagnie des eaux qui distribue l'eau à Londres envisage d'importer des icebergs du Pôle Nord pour alimenter l'Angleterre.

Je réponds à l'intervention à la suite de l'ensemble des débats. Je voudrais souligner le flou sur l'échelle des temps dans le débat. 12 ans, c'est pour réaliser une infrastructure. 2020/2030, on a beaucoup parlé que cette échelle de temps, c'est l'échelle des scénarios construits sur le passé. C'est la deuxième petite marche de réduction des gaz à effet de serre après la première marche de Kyoto que nous sommes en train de rater, parce que l'Europe est déjà en train de dépasser les marges. 2050, le troisième horizon -c'est l'horizon des prédictions déjà annoncées puisqu'on annonce le facteur 4 - n'est pas encore mis en œuvre. Regardez finalement ce qu'on a fait durant le débat sur les infrastructures. C'est un peu faire l'autruche sur 2050. D'ailleurs, au niveau du ministère, le scénario de 2025, qui est le scénario officiel vient d'être révisé au cours du mois de juin. Il se prépare un séminaire de prospective. J'espère que l'ensemble des prospectives pourra être creusé, car je crois que c'est nécessaire.

Le deuxième point que je voulais souligner, c'est qu'une autre politique est nécessaire et possible en regardant dès à présent 2050. Cet autre politique contient quatre types de mesures :

- des mesures technologiques. On a parlé des biocarburants. Je voudrais juste faire une remarque. Lors d'un séminaire organisé à l'Assemblée Nationale par Nathalie Kosciuzko-Morizet récemment qui a fait un rapport sur l'effet de serre, il a été souligné que la biomasse ne serait pas réservée à faire du biocarburant, mais à faire un chiffre de demain. Mettre un cinquième de la France pour faire du biocarburant, comme c'est envisagé dans certains scénarios de prospectives du Conseil général des Ponts et Chaussées, c'est parfaitement irréaliste,
- des mesures de comportement ;
- des mesures de report modal ;
- des mesures d'aménagement du territoire sur l'organisation de nos villes et de nos activités.

Pour toutes ces politiques, il n'est pas nécessaire d'attendre un consensus européen, voire mondial, comme le montrent certaines politiques qui ont été prises, par exemple :

- la redevance poids lourds en Suisse, maintenant en Allemagne et en Alsace puisqu'elle a été votée en 2006. En Alsace, c'est pour cinq ans à titre expérimental ;
- les réductions de gaz à effet de serre, on a décidé au protocole de Kyoto, alors qu'il n'y avait pas l'accord des Etats-Unis ;
- la taxation du billet d'avion montre que l'on peut taxer le kérosène de l'aviation sans attendre que tout le monde soit d'accord. C'est une mesure extrêmement encourageante pour prendre des mesures dès à présent sans attendre un consensus.

Concrètement, l'Etat est attendu dès 2007 pour la mise en œuvre de loi de 2006 qui institue une redevance poids lourds en Alsace. Il serait souhaitable de l'étendre à toute la France. D'ailleurs, c'est plus facile de l'étendre à toute la France que de la concevoir seulement pour l'Alsace.

Le programme du CIADT de fin 2003 et ses compléments ne sont plus financés aujourd'hui. Il faut combler ce trou et accélérer les programmes du mode alternatif à la route grâce à la redevance poids lourds.

Au niveau européen, il faudrait justifier la Directive Eurovignette en 2008 comme prévu. Aujourd'hui, la Directive Eurovignette s'assure que les poids lourds n'auraient pas trop l'usage des routes. Demain, il faudrait que ce soit un instrument de réduction des nuisances en obligeant à supporter les coûts externes à leur bon niveau.

En conclusion, le présent débat a suscité beaucoup d'intérêts. Ce que je ferais comme proposition, c'est que ce débat soit repris au niveau national par la Commission Nationale du Débat Public et qu'il s'ensuive un débat au Parlement. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites durant ce débat. Ce serait des premières pierres pour le prochain débat au niveau national.

Eric BOISSEAU, FNAUT Languedoc-Roussillon

J'ai deux questions. La première s'adresse à RFF et la deuxième à la SNCF.

Les opérateurs de transport combiné demandent l'augmentation des trains de 750 mètres jusqu'à 1 500 mètres. Vous-mêmes, représentants de RFF, vous avez dit qu'il était dans vos intentions de faire passer la longueur des trains jusqu'à 1 700 mètres. Dès lors, pourquoi ne pas le faire ? Quels sont les obstacles à cette concrétisation ? C'est pour le fret ferroviaire.

Ma deuxième question qui s'adresse à la SNCF est issue d'un article paru dans l'hebdomadaire *La Vie du Rail* qui est parue hier, dans laquelle le Président des CFF (réseau ferré suisse) dit en page 15 : « *Quand cette durée – outil de comparaison pour les temps de parcours en voiture et en train – de transport en train n'est que de 20 % supérieure, on obtient 80 % de part de marché.* » Comment se fait-il que sur une relation équivalente en France (Nîmes/Montpellier), la part de marché du TER ne soit que de 5 % ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous aurez directement la réponse au niveau de la SNCF et de RFF.

Jean GONELLA, FARE-Sud

On pourrait se mettre d'accord sur des choses établies. On a parlé des taxes sur le transport. C'est faux. Il y a deux pays qui sont pointilleux : la Suisse et l'Autriche. On a plus de dix ans d'expérience de l'initiative des Alpes et de la redevance poids lourds. Premièrement, il est démontré qu'il y a une baisse du trafic routier. Deuxièmement, il y a une augmentation du trafic ferroviaire. Quel est l'impact de la taxe suisse sur les produits en consommation finale ? Moins de 0,1 % pour les produits. Après, que l'on soit pour l'autoroutier ou contre, c'est une bataille de logique.

Pierre CALFAS, Directeur Régional Voies Navigables de France

Je suis étonné. J'entends parler d'encombres, de saturation, du coût des transports, de la difficulté à réaliser des infrastructures. Il y a des arbres, des oiseaux. Il existe une infrastructure silencieuse qui a d'énormes capacités et qui s'appelle : le fleuve Rhône. La carte que vous avez ici m'est chère parce qu'elle montre la situation de la France. La France possède le plus long linéaire de voies navigables de l'Europe. Cela représente 25 % du linéaire des voies navigables, mais malheureusement, seulement 8 % du trafic fluvial européen. On peut voir facilement sur cette carte que les deux bassins (la Seine et le Rhône) sont totalement isolés des grands bassins nordiques.

L'axe Rhône-Saône représente 550 kilomètres à grand gabarit, navigation 24 heures/24 heures, 7 jours sur 7, 350 jours par an, y compris les week-ends et les jours fériés.

Un mot sur les caractéristiques du bassin. Convois fluviaux de 4 400 tonnes. Fluviomaritime, ce sont 3 000 tonnes qui sont capables de remonter le fleuve. Navigation fluviomaritime : 3 000 tonnes jusqu'à Arles et 1 500 tonnes au-delà. Capacité du bassin : 25 millions de tonnes par an. C'est dans le dossier. Aujourd'hui, on est à 6,7 millions de tonnes, ce qui veut dire qu'on a divisé par quatre le trafic. Marseille, c'est 0 tonne. Fos, c'est 4 400 tonnes. Sète, c'est 1 000 tonnes. Pour les bassins du nord, c'est 350 tonnes.

Les orientations de VNF pour accompagner et faciliter le report modal en jouant sur de la « commodité ». Le fleuve ne peut pas se débrouiller tout seul. Pour faciliter ce report modal, il ne s'agit pas simplement de faire des implantations, il faut en baisser les coûts. Il y a deux solutions : soit augmenter le coût de la route, soit diminuer le coût du transport fluvial. Pour diminuer le coût du transport fluvial, il faut améliorer des caractéristiques de la voie d'eau pour permettre de la massification plus importante. Il y a des travaux qui sont envisagés sur la Saône. Il faut prévoir le doublement des écluses sur le Rhône.

Il faut préserver les capacités des zones en bord de voie d'eau pour pouvoir allonger les bords et favoriser les activités qui concernent le fluvial.

Il faut compenser le handicap de l'enclavement du bassin en :

- améliorant les débouchés du bassin : Sète, Fos, bassins est de Marseille,
- industrialisant la chaîne de transport, en particulier sur les canaux petits gabarits vers le nord,
- accroissant l'offre de transport avec la cale et la sécurisation de la réparation navale.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Pour terminer sur les acteurs du transport, Jean-Pierre Boulet va s'exprimer.

Alain VERBEKE

Je vais vous faire un petit rappel historique. L'inventeur du conteneur est américain. C'est un transporteur routier. C'est quelqu'un qui voulait diversifier le transport routier à travers les Etats américains. Il avait un projet qui était de faire passer les camions d'une quarantaine de tonnes à 100 tonnes et plus. Les Etats américains ont refusé cette augmentation. Il a enlevé les roues de la remorque. Il a l'a mise sur un bateau ou sur le train. Il a inventé le conteneur. Il a fait des circuits. Il a fait des trains pour transporter les conteneurs. C'était un transporteur qui avait des idées, qui voulait transporter. Cela confirme ce que vous avez dit tout à l'heure en disant : « Les contraintes, on a déjà à les surpasser » Peut-être que nous ferons la même chose en France. Si l'Etat ne le fait pas, peut-être que ce sera à nous de le faire.

Jean-Pierre BOULET, Autoroutes du Sud de la France

Avant de passer aux trois priorités des ASF, il y a trois points en préambule, à savoir :

Côté croissance économique, liberté de se déplacer et préservation de l'environnement ne sont pas tellement compatibles. C'était une phrase que le ministre de l'Environnement avait dit il y a quelques années.

Il faut retenir un large éventail de solutions pour répondre au défi auquel nous sommes collectivement confrontés : assurer le bon fonctionnement du couloir rhodanien et de son prolongement jusqu'à l'Espagne.

ASF a confiance en l'avenir et croit au progrès technique. En particulier, la recherche vers des véhicules propres aura un triple impact positif vis-à-vis des préoccupations majeures exprimées dans le débat :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- réduction de la consommation pétrolière,
- réduction des nuisances pour les riverains.

Il ne faut pas oublier que ce ne sont pas les infrastructures qui font les dégâts, ce sont les véhicules. Il faut le rappeler.

Les trois priorités des ASF :

- imaginer, expérimenter et mettre en vigueur l'exploitation de demain,
- passer de l'incantation à la pratique concernant le report modal des transports de marchandises,
- étudier une augmentation de capacité routière de l'axe A7/A9.

Il faut optimiser l'exploitation de l'axe existant par :

- la régulation des vitesses est en cours depuis 2004 sur l'A7 et sera étendue à l'A9,

- l'interdiction de doubler bien ciblée pour les poids lourds dans le temps et dans l'espace,
- l'information des usagers. Nous avons bien participé au débat et nous avons écouté. Nous avons prévu de mettre en place des panneaux complémentaires pour permettre une information sur les temps de parcours avant de rentrer sur l'autoroute,
- des expérimentations de mesures nouvelles et innovantes, mais qui nécessitent absolument le soutien des pouvoirs publics et des élus locaux, parce que ce sont des actions qui vont pénaliser les locaux.

Je vais passer rapidement. ASF est très favorable au report modal et va y participer en tant que promoteur et principal actionnaire de l'opérateur Lorry-Rail qui a été créé au mois de mars. Les travaux vont démarrer. L'entreprise est désignée pour la plate-forme de Perpignan pour la circulation au printemps 2007, mais avec un démarrage de 0,6 % du trafic actuel de l'axe. C'est une opération qui ne nécessite pas de subvention d'exploitation.

Ensuite, il y a un budget qui fâche. Cette carte est assez parlante. Vous avez un seul cordon autoroutier qui relie les réseaux denses et maillés des régions Rhône-Alpes et PACA. J'ai écouté les débats. La conclusion que j'en ai tirée, c'est qu'on n'est pas prêt d'avoir une autoroute entre Grenoble et Sisteron. Il n'y a aucune acceptabilité locale.

Je vous donne quelques rappels rapidement. Il y a 40 % d'augmentation du travail sur l'axe A7/A9 depuis 15 ans. En 2005, sur les sections les plus chargées de l'axe, il y a eu entre 13 500 et 15 500 poids lourds/jour et entre 63 000 et 92 000 voitures/jour. Il y a eu 40 000 heures/kilomètre de bouchons en 2005 sur l'ensemble A7/A9 et 20 coupures de l'axe en 2005 suite à des accidents de poids lourds.

Pour nous la solution, c'est qu'il faut tirer la sonnette d'alarme et il faut étudier une augmentation de capacité de l'axe. Pour nous, il y a peu de chances qu'on puisse s'en passer. Elle présente énormément d'avantages. Elle résout le problème de la saturation routière. Elle améliore la sécurité. Elle assure la possibilité d'une bonne maintenance de l'infrastructure. C'est un véritable projet d'aménagement du territoire. C'est un projet qui entraînera le maintien de l'activité économique dans nos régions. Elle permettra une réhabilitation d'envergure sur le plan de l'environnement. C'est très important. Pour nous, il faut l'étudier de façon complète pour faire des réservations foncières pour pouvoir, s'il y a lieu, faire les travaux dans quelques années. Le principe de précaution exige de préserver l'avenir en maîtrisant l'urbanisation. Merci de votre attention.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Pas de réaction par rapport à ça ? On va tout de suite demander à l'Etat pour savoir ce qu'il va se passer. On va vous expliquer les suites du débat vues par les représentants de l'Etat.

4^{ème} partie :

Les suites du débat, vues par les représentants de l'Etat

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

Je commence par une présentation qui prendra six points que vous avez à l'écran. Je commencerai par quelques rappels. Ensuite, je vous expliquerai pourquoi on a trouvé ce débat utile à la fois sur le fond, sur la forme. Puis, Michel Badré parlera des consensus. Puis, quelle méthode pour poursuivre ? Enfin, on vous parlera des attentes des participants. Peut-être que nous les avons comprises sur le rôle de l'Etat.

.1 Quelques rappels

Ce débat public de problématique a été voulu par le gouvernement qui l'a confié à la Commission Nationale du Débat Public avec une volonté d'infléchir durablement la politique des transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Sans remonter aux études dont on a parlé tout à l'heure de 1992, je rappellerai que nos propres études ont commencé il y a quatre ans. Cela a débouché sur une première consultation des élus, des associations et des acteurs socioéconomiques en 2004 sur la base d'un dossier qui a été décidé sur le fait qu'il avait un caractère de dossier entonnoir. En 2005, il y a eu la préparation conjointe entre les deux ministères du dossier support que vous avez entre les mains. Cette participation double a permis de rendre ce dossier plus consensuel.

.2 Un débat utile sur la forme

C'est un débat de problématique complexe. C'est le deuxième débat de problématique, après celui sur les déchets nucléaires. C'est un débat qui a montré aux acteurs une préparation préalable parce qu'il est complexe. On a rencontré incontestablement des difficultés d'articulation aussi bien dans l'espace que dans le temps. Cela a été fort bien exprimé tout à l'heure, indépendamment de la frustration de la région PACA et de l'arc languedocien, et non pas l'arc méditerranéen. La dialectique interurbain et urbain a été clairement exprimée. On est parti plutôt sur des considérations pour le transport interurbain, alors qu'il est évident, quand on parle d'effet de serre, qu'il ne faut pas oublier que la majorité des émissions viennent des transports urbains.

Dans le temps, c'est la même chose. Les décisions sont différentes selon les mesures. Par exemple, on sait que les recherches qui sont faites là-dessus n'auront d'effet que dans une quarantaine d'années. A l'inverse, en ce qui concerne les mesures de réduction des vitesses, il est évident qu'on peut faire ça du jour au lendemain.

Il y a un effort d'une pédagogie permanente qui a été fait. Les intérêts divergents ont été débattus sur des bases communes à partir d'un dossier qui, avec ses 44 mesures, a permis que le débat se déroule valablement. Un autre constat est que les échanges ont été sereins et que l'écoute a été réciproque.

En ce qui concerne la participation, on a relevé une participation et une expression variables avec des acteurs associatifs et des élus très présents, et une plus faible représentation des acteurs socioéconomiques et du grand public, mais aussi avec une innovation qui est celle de l'atelier citoyen qui a été, selon nous, une expression tout à fait intéressante. Bref, le débat a eu lieu.

.3 Un débat utile sur la forme

Sur le fond, le débat a permis d'évoquer des enjeux sociétaux d'importance : le réchauffement climatique, la disponibilité des prix de l'énergie, la santé (les méfaits des transports sur la santé), la pollution, la biodiversité, même si certains ont été un peu frustrés sur la qualité de nos débats sur ce point. Il y a eu une prise de conscience collective sur le report modal. On a aussi parlé de la mobilité soutenable. C'est un sujet un peu tabou qui exige de maîtriser la mobilité routière et de changer les comportements, y compris dans le domaine du système de production et de consommation.

Il y a quand même des échanges à approfondir sur l'aménagement des territoires, sur le développement économique, sur le maintien de l'emploi local et sur la lutte contre l'effet de serre.

Bref, le débat a été riche avec des points de consensus, mais aussi avec des questions qui restent posées.

.4 Des consensus et des questions

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Je vais passer assez vite sur les points des consensus et des questions posées, c'est que nous ne pouvons pas nous exprimer sur le fond à ce jour pour des raisons que je rappellerai. Cependant, on peut quand même dire, parce que ça saute aux yeux, qu'il y a eu des points de consensus sur :

- la prise en compte des grands sociétaux. On a parlé du changement climatique,
- les liens entre transport, urbanisme et aménagement du territoire,
- la multimodalité,
- le projet de ligne nouvelle Montpellier/Perpignan,
- l'amélioration de l'existant.

Ce qui reste à approfondir :

- comment changer les comportements ?
- Faut-il prévoir la réalisation de nouvelles infrastructures routières ?
- Comment améliorer la coordination entre les autorités organisatrices de transports ?
- Faut-il mettre en place des mesures réglementaires ?
- Quelle contribution attendre du progrès technologique ?

.5 Quelle méthode pour poursuivre ?

La question principale est : que va-t-il se passer dans les mois qui viennent ? Pour nous, on a une première période de deux mois qui est prévue par la loi et qui est le délai ouvert à la Commission

Particulière du Débat Public et à la Commission Nationale du Débat Public pour rendre leur compte-rendu sur tout ce qu'ils ont entendu et les opinions générales du débat. Cela ne veut pas dire que pendant deux mois on ne va rien faire. On va évidemment se préparer, et notamment on va dépouiller l'abondante documentation orale et écrite. On va faire une synthèse de tout ça. Ensuite, dès qu'on aura le rapport de la CPDP et le bilan de la CNDP, on va préparer nos propositions pour nos deux ministres afin de définir des orientations sur la future politique des transports. En début de séance, quelqu'un s'est étonné que nos deux ministres ne soient pas là. De toute façon, s'ils avaient été là, ils n'auraient pas pu s'exprimer sur le fond. C'est le fonctionnement démocratique de ce débat. Tant qu'on n'a pas eu le bilan de la CNDP, les autorités politiques n'ont rien à dire d'autre que d'attendre.

.6 Les attentes sur le rôle de l'Etat

Je vous fais part des réflexions qui nous sont communes à ce stade du débat. C'est un transparent que je ne lirai pas. Vous êtes tous assez grands pour le lire. Ce sont des choses qu'on a entendu dans le débat. Certains se reconnaîtront dans cette salle pour avoir prononcé une ou deux de ces phrases.

Nous avons chacun participé à toutes les réunions du débat sauf une. Pendant tout ce temps, on a peu parlé, je l'espère pas trop. On a beaucoup écouté. On a un peu réfléchi. On l'a fait en tant que représentants institutionnels de l'Etat. On est venu pour ça. On l'a fait aussi en tant que citoyen du monde. A la suite de tout ça, nous en retirons au moins deux réflexions qui nous paraissent importantes pour la suite. La première, c'est qu'après un débat aussi complexe, il ne faut pas s'attendre à des solutions simplistes. On a parlé du report modal, de progrès technologique, de changement de comportement... Nous sommes convaincus que rien de tout ça pris individuellement n'est suffisamment. De toute façon, il faudra bâtir un projet complexe qui réunit les mesures de tout ça. Ça va être un peu compliqué, un peu difficile. Le seul risque élevé, c'est que cette complexité conduise à ne rien décider. Evidemment, ce serait pire que tout. Je pense que sortir de ce débat tous convaincus qu'il n'y a pas de solution simpliste, ce serait déjà un atout important du débat.

Le deuxième point, c'est que le projet à bâtir ne peut être que collectif. Ça aussi, c'est une réflexion qui nous semble importante. On a entendu beaucoup de gens s'exprimer individuellement ou au nom d'associations ou d'organisations professionnelles. Le débat était fait pour ça. Chacun a énoncé ses priorités économiques, écologiques, j'ajoute très timidement, rarement sociales. Certains d'entre vous connaissent sûrement le dilemme du prisonnier, cet exercice de stratégie des jeux dans lequel on s'aperçoit que des acteurs individuels qui jouent la stratégie individuelle arrivent à un résultat qui n'est pas optimal. Dès lors, qu'ils se mettent tous ensemble et qu'ils fabriquent une stratégie collective, ils arrivent à un résultat bien meilleur. Nous avons le sentiment qu'on en est un peu là et que c'est le rôle de l'Etat et des collectivités d'arriver à bâtir ce projet collectif. La difficulté, c'est de répondre à la fois aux questions très globales de l'après Kyoto et de la mondialisation de l'économie, et aux questions posées par les habitants de Saint-Etienne, de Valence, de Privas, de Mende. J'ai dit ces quatre villes tout à fait au hasard. Nous avons à construire ce projet collectif complexe. La première chose, c'est que l'Etat avec sa légitimité politique se prononce. Il va le faire à la fin de l'année. Si on réfléchit un peu, notre débat est à 30 ans. Nous sommes tous acteurs de ce débat. Je pense que ce serait dommage de dire : « On attend que l'Etat se débrouille et on attend pour le critiquer. »

Voici les deux messages forts qu'on voulait dire pour la fin des arrêts de jeu. Nous voudrions remercier la CPDP, son Président et ses membres d'avoir rendu possible ce débat. Nous voudrions remercier les organisateurs du débat. Je pense d'abord à Dominique de Lauzières, Julie André, Bénédicte Julia et Romain Lacuisse et à toute l'équipe de la société Package qu'on a vue pendant toutes les réunions et qui ont toujours facilité les choses. Vous me permettez d'y ajouter Christophe Bousigues. Merci à vous.

Clôture du débat

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Merci. Je remercie d'abord le public. C'est grâce à vous, acteurs, associations socio-économiques, opérateurs. Je rappelle qu'il y a eu plus de 3 200 personnes qui sont venues participer aux réunions publiques. Il y a eu 46 cahiers d'acteurs qui ont été édités.

Je remercie les représentants de l'Etat et tous les services de l'Etat qui ont suivi les réunions publiques. Ils ont pratiquement répondu aux 600 questions qui ont été posées. Les questions par écrit sont un gros travail de préparation. Je voudrais également remercier les membres de l'atelier citoyen, de la Commission Particulière du Débat Public. Ils sont presque tous là. Je remercie, en tant que Président, le Secrétariat général, les sept personnes qui ont accompagné la Commission tout au long de ce débat. Je voudrais remercier tous les prestataires. C'est une grosse machine ; certains ont dit chère. 2 200 000 euros ont été dépensés pour organiser ce débat.

En conclusion, je voudrais enfin revenir sur quatre points qui me semblent personnellement importants :

- une responsabilité collective a émergé dans ce débat sur les problématiques de réchauffement climatique et des nuisances locales vécues par les riverains,
- une cohérence pour une nouvelle politique des transports qui prend en compte ces enjeux environnementaux importants,
- un rééquilibrage entre les territoires qui sont « surdesservis » en infrastructures et ceux qui ont l'impression d'être enclavés,
- un rééquilibrage entre les territoires.

On n'arrivera à rien faire s'il n'y a pas une volonté politique forte pour changer les comportements, tout ceci en développant une coordination entre les différents acteurs sur le territoire. C'est souvent ce qui est le plus difficile. Tout ceci est pour construire une politique des transports du XXI^e siècle qui soit soutenable et durable pour les générations futures qui vont nous suivre.

Merci à tous d'être venus participer. Nous vous donnons rendez-vous en septembre. Nous rendrons public notre compte-rendu. Bonsoir.