

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

Grenoble, le 4 juillet 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN GRENOBLE, LE 4 JUILLET 2006 1

<u>Introduction</u>	<u>4</u>
<u>Noël LEBEL</u>	<u>4</u>
<u>Membre de la Commission particulière du débat public</u>	<u>4</u>
<u>.I Présentation de la Commission et du débat</u>	<u>4</u>
<u>.II Les questions du débat public</u>	<u>4</u>
<u>.III Les moyens de participation</u>	<u>5</u>
<u>.IV Déroulement de la réunion</u>	<u>5</u>

Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées 8

<u>.I Le bilan issu de la première phase du débat public</u>	<u>8</u>
<u>.1 Des transports pour aménager le territoire.....</u>	<u>9</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>9</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>9</u>
<u>.2 Les impacts environnementaux préoccupants.....</u>	<u>9</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>9</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>10</u>
<u>.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.....</u>	<u>11</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>11</u>
<u>Voyageurs.....</u>	<u>11</u>
<u>Marchandises.....</u>	<u>11</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>12</u>

11 ^{ème} réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
<u>4 Les infrastructures routières.....</u>	<u>12</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>12</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>13</u>
<u>.5 Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?.....</u>	<u>13</u>
<u>.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat</u>	<u>14</u>
<u>.1 Le report modal.....</u>	<u>15</u>
<u>.2 Les infrastructures routières.....</u>	<u>15</u>
<u>.3 La mobilité soutenable.....</u>	<u>15</u>
<u>.III Echange avec le public</u>	<u>16</u>
<u>Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?</u>	<u>22</u>
<u>.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public</u>	<u>22</u>
<u>.1 Réalités incontournables.....</u>	<u>22</u>
<u>.2 Des contradictions à dépasser.....</u>	<u>22</u>
<u>.3 Les trois orientations maîtresses du débat.....</u>	<u>23</u>
<u>.4 Quels enjeux ?.....</u>	<u>23</u>
<u>.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné</u>	<u>23</u>
<u>.1 La mobilité soutenable.....</u>	<u>23</u>
<u>.2 Le report modal.....</u>	<u>25</u>
<u>.a Améliorer les voies fluviales et maritimes pour attirer vers eux les transports.</u>	<u>25</u>
<u>.b Améliorer le ferroviaire.....</u>	<u>25</u>
<u>.3 L'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.....</u>	<u>26</u>
<u>.III Les enjeux du département de l'Isère</u>	<u>27</u>
<u>.1 Généralités concernant le département de l'Isère.....</u>	<u>27</u>
<u>.2 Enjeux environnementaux.....</u>	<u>28</u>
<u>.a Les nuisances liées aux systèmes de transport.....</u>	<u>28</u>
<u>.b Risques existant dans l'Isère.....</u>	<u>28</u>

11 ^{ème} réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
	<u>.c Les espaces naturels.....</u>	<u>29</u>
	<u>.d Principaux projets de transport du territoire.....</u>	<u>29</u>
	<u>Projets ferroviaires décidés ou envisagés :.....</u>	<u>29</u>
	<u>Projet routiers et/ou autoroutiers :.....</u>	<u>29</u>
	<u>.IV Propositions des acteurs du territoire</u>	<u>30</u>
	<u>.V Echange avec le public</u>	<u>39</u>

Introduction

Noël LEBEL

Membre de la Commission particulière du débat public

Cette réunion, comme vous le savez, est une réunion de la Commission particulière du débat public sur le transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je dois excuser Philippe Marzolf, notre président, qui n'a pas pu être là aujourd'hui, ainsi que deux autres membres de la Commission particulière. Ils doivent être demain matin à Paris pour la Commission Nationale de Débat Public, et n'ont donc pas pu être des nôtres ce soir.

Comme vous le savez, ce débat public concerne les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. La réunion de ce soir a été demandée par un certain nombre de personnes, des élus ou de responsables associatifs. Ils ont souhaité que l'on vienne à Grenoble pour qu'ils s'expriment sur ce sujet, pour qu'ils puissent faire valoir leur point de vue. Nous verrons certainement qu'il y a des liens entre les décisions qui concernent l'agglomération et les infrastructures principales avec celles de la vallée du Rhône et du Languedoc.

.I Présentation de la Commission et du débat

Comme vous le savez, c'est l'Etat qui a commandé ce débat public. Il l'a commandé à la suite d'un Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) de 2003 qui avait planifié les infrastructures à réaliser en France dans les 20 ans qui viennent, et qui avait pointé qu'il y aurait un problème particulier dans la vallée du Rhône. Le débat a mis du temps à émerger. En tout cas, c'est conjointement que le ministère des Transports et celui chargé de l'environnement ont saisi la CNDP pour demander que ce débat se déroule d'ici la fin de l'année.

La Commission particulière du débat public, comme vous le savez, est chapeautée par une Commission nationale, autorité administrative indépendante. C'est la Commission qui est saisie. C'est elle qui décide de la façon dont le débat se déroulera. Elle a choisi de créer une Commission particulière pour ce sujet. Cette Commission particulière est composée d'un président et de six membres. Parmi les six membres, sont présents ce soir Philippe Bovy, professeur honoraire à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, et moi-même qui suis le « régional de l'étape ». Cette Commission travaille dans un cadre de déontologie, qui maintenant s'est affirmé. Elle est indépendante. Et elle a le devoir de neutralité. C'est-à-dire qu'elle ne se prononce pas sur un projet. Elle recueille et met en ordre ce qu'elle a entendu, afin que tous ceux qui ont participé au débat, dans les réunions ou par contribution écrite, puissent retrouver leurs idées ou propositions dans un rapport. Elle a donc un rôle de facilitateur du débat. Elle anime les réunions. Elle répond aux questions écrites. Puis, elle rédige le rapport.

.II Les questions du débat public

Quelles sont les questions qui sous-tendent ce débat ? Quels sont les problèmes qui ont été abordés ? Il y a trois grands domaines.

- La perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports, non seulement en termes quantitatifs, mais également en termes de qualité de service, de sécurité, d'impact

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien environnemental, d'utilité économique : à quoi sert le système de transport actuel ? A quoi devra-t-il servir dans le futur, et dans quelles conditions ?

- Les orientations souhaitables : c'est-à-dire comment améliorer le système et répondre aux besoins. Nous verrons la subjectivité de cette notion du besoin, et effectivement suivant les grands axes du développement durable, c'est-à-dire l'économique, le social et l'environnemental.
- Vous avez vu que l'Etat a recensé une quarantaine de mesures de nature extrêmement différente qui, si elles sont mises en œuvre, sont susceptibles d'apporter une contribution aux problèmes de transports qui se poseront dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien dans les prochaines années. L'idée - et ce sera un des sujets de nos échanges aujourd'hui - est de voir, parmi ces mesures, celles qui sont acceptables localement ; et si elles le sont, à quelles conditions. Ce sont des questions auxquelles il est difficile de répondre dans la mesure où elles sont liées les unes aux autres. Il est donc difficile de juger de l'acceptabilité d'une mesure, isolée de son contexte, et isolée des autres. Cela part de l'idée de réguler le trafic sur autoroute jusqu'à l'idée de diminuer la mobilité. On ne s'en sortira pas si la mobilité continue de croître, comme elle a cru dans les périodes précédentes.

.III Les moyens de participation

Pour participer à ce débat, se sont déroulées plus de 30 réunions publiques. Nous sommes à la fin de cette période qui a été un peu difficile. Je crois que nous sommes à la 35^e réunion. Il doit en rester trois (Valence, Saint-Etienne et Nice), et une réunion de clôture qui se tiendra le 20 juillet à Avignon. Par l'intermédiaire d'un système de question-réponse, il y a 550 questions, 165 avis émis à ce jour. La Commission s'efforce de répondre à ces questions afin de poursuivre le débat avec ces questions-réponses. Il y a un forum sur Internet, et 93 contributions écrites et 15 cahiers d'acteur. D'autres sont prévus. Tout ceci fait que le débat ne se résume pas uniquement aux seules réunions, comme celle-ci. Mais il y a un aspect d'échange d'information qui est tout à fait important.

J'accueille nos amis représentants de l'Etat qui ont eu quelques difficultés. Je m'excuse d'avoir commencé sans les attendre, mais cette partie, ils l'ont - je crois - entendu un certain nombre de fois.

Vous voyez qu'il y a eu une réunion d'ouverture en présence des ministres ayant saisi la Commission nationale ; des réunions de lancement dans les trois préfectures de Région concernées ; et ensuite des réunions thématiques pour éclairer les grands enjeux du débat. Nous avons traité de l'offre et la demande de transport ; des questions d'environnement, local ou global ; de la mobilité et le transport des marchandises. Ensuite, ont eu lieu trois auditions publiques (Marseille, Lyon et Montpellier) pour entendre les acteurs qui avaient des interventions plus structurées et plus importantes à faire que dans une réunion d'échanges, et 15 réunions territoriales.

Vous voyez que la caravane est en train de terminer son tour du Sud-Est. Enfin, comme je vous l'ai dit, pour terminer, le 20 juillet, se déroulera une réunion de synthèse.

.IV Déroulement de la réunion

Après avoir tiré le bilan de la première phase du débat public, nous nous demanderons quels sont les enseignements à tirer des ces réunions thématiques, et quelles sont les principales orientations

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui se sont exprimées. Après cette première phase, les représentants de l'Etat diront le bilan qu'ils tirent eux-mêmes de ce qu'ils ont vu et entendu pendant ces réunions, quelles sont leurs attentes, et comment ils souhaiteraient pouvoir tirer les meilleurs enseignements possible de ce débat. Dans une deuxième partie, nous essayerons de parler de l'acceptabilité des mesures. Nous nous demanderons quelle est la bonne panoplie de ces mesures qu'il faudrait prendre pour répondre aux préoccupations soulevées. Il est évident qu'elles sont émergentes suivant les réponses données aux questions qui ont résulté de la première partie du débat.

Nous aurons donc une présentation des enjeux et des attentes du public, puis une présentation par l'Etat des groupes de mesures pour les territoires concernés et enfin, une présentation, par le directeur départemental de l'Equipement de l'Isère, des enjeux locaux liés à la problématique du débat.

Le débat s'étale sur une aire géographique considérable. Il est bien évident que les problèmes, tels qu'ils sont vus de Perpignan ou de Marseille, ne sont pas vus de la même façon à Grenoble ou à Saint-Etienne. Il est important que l'Etat, au niveau local, puisse nous dire en quoi et comment il se sent concerné par ce débat.

Ensuite, nous demanderons à un certain nombre d'acteurs du territoire, élus ou responsables associatifs, de nous faire part de leur point de vue sur ce débat, et les préconisations qui sont les leurs.

Naturellement, entre chacune des ces interventions, il y aura un échange avec vous. Nous tâcherons de clôturer ce débat vers 20 heures 45.

Avez-vous quelques questions sur cette première partie ?

Jean-Paul MENARD, Les Amis du Rail Azuréen

Je précise que je m'exprime à titre personnel. Concernant l'organisation matérielle du débat, je constate que malheureusement, ce soir, nous ne sommes pas très nombreux. C'est peut-être dû à un manque de publicité concernant la réunion de ce soir. Pourtant, Dieu sait si les problèmes sont importants.

En ce qui concerne le site de la CPDP, il comporte de très nombreuses rubriques. Dernièrement, j'ai constaté qu'un certain nombre de questions posées sont sans réponse à ce jour, notamment les miennes. J'attends toujours des réponses.

Noël LEBEL, CPDP

Vous êtes une victime désignée. C'est sûr. Vous avez vu que 550 questions ont été posées. Pour répondre à une question, il faut qu'elle soit transmise aux personnes les plus compétentes. Je vous demanderai donc d'être compréhensif. Il y sera répondu dans les meilleurs délais possibles. Je ne peux vraiment pas vous dire autre chose.

Jean-Paul MENARD, Les Amis du Rail Azuréen

Il y a une question que j'ai en quelque sorte ouverte, sur le forum dans la rubrique Provence-Côte d'Azur. Malheureusement, pour l'instant, il n'y a pas de réponse. Peut-être qu'après la réunion de

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Nice, prévue le 12 juillet prochain, il y aura des réactions. En tous les cas, c'est avec infiniment de plaisir que je vous retrouve.

Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées

.I Le bilan issu de la première phase du débat public

Noël LEBEL, CPDP

Nous pouvons regrouper ces enseignements en cinq grandes rubriques.

Les transports devraient avant tout servir à aménager du territoire. Ce n'est pas l'aménagement du territoire qui doit suivre les transports ; c'est-à-dire que ce qui est primordial, c'est que le territoire soit vivable pour la population, et par conséquent que les transports soient adaptés à ces mesures.

Des impacts environnementaux préoccupants : vous savez que l'objectif que s'est fixé la France, est de diviser par quatre, en 2050, le volume des gaz à effet de serre. Naturellement, cette préoccupation est extrêmement présente. Ce changement climatique est revenu comme une préoccupation tout à fait permanente. Il n'y a pas que celle-là. C'est un impact environnemental global qui ne dépend pas des seuls habitants de la vallée du Rhône et du Languedoc, encore qu'ils doivent y contribuer. Mais il y a des impacts environnementaux globaux qui peuvent concerner le bruit, les risques naturels (inondation), la sécurité et la santé. Ces impacts se sont exprimés tout au long du débat.

Une demande extrêmement forte de favoriser le report modal pour les marchandises vers des modes moins polluants que la route : ce sont essentiellement la voie d'eau et le fer, mais aussi éventuellement le maritime pour éviter des transports qui encombrant l'arc languedocien. Et c'est aussi le recours au transport collectif pour les voyageurs dans la mesure où il a été à peu près montré et admis que ce sont les transports et déplacements quotidiens à des fins professionnelles, de loisir ou autre, et les grandes migrations estivales qui sont la cause des problèmes et des difficultés de circulation sur l'axe autoroutier principal.

Les infrastructures routières : faut-il les réduire ? C'est évidemment un débat extrêmement sensible qui a appelé des réponses divergentes.

Certains pensent qu'on aura beau faire, on aura beau aménager les transports, gérer les transports, on n'arrivera pas à atteindre le facteur 4 sans une rupture sensible des comportements des individus dans la société, que ce soit dans leur activité de production, dans leur logement, dans leur loisir ou dans leur vie de société. Il faut donc se préparer, dès maintenant, à des changements et des bouleversements en profondeur. On ne pouvait pas simplement tableur sur une simple prolongation, même modérée, des tendances à l'augmentation de la mobilité que nous avons connue précédemment.

Philippe BOVY, CPDP

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Pour chaque point évoqué, nous avons deux planches, l'une sur le constat et l'autre sur les demandes qui en découlent.

.1 Des transports pour aménager le territoire

.a Constat

Les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées. Il y a des erreurs, pas seulement en France, mais dans tous les pays. Une revient toujours, fondamentale. Elle a été commise il y a 50 ans. C'est le passage d'une autoroute nationale au plein centre d'une ville, Lyon-Fourvière. Une autre erreur, c'est aussi le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin.

Pour de nombreux territoires, mais pas tous, on se trouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture et des transports routiers. Vous savez peut-être que la France est un pays à 85 % de propriété routière, et peut-être même plus pour les marchandises.

Les transports doivent aider à structurer, et si possible desservir l'ensemble du territoire, et ne pas se limiter aux grands flux des principaux couloirs (évidemment, les échos que nous avons sont différents à Mende ou à Privas) : lier plus directement la planification territoriale et les systèmes de transports ; et d'autre part, les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble (pour les Directives Territoriales d'Aménagement à bonne échelle).

.b Demandes

Ces demandes sont de plusieurs ordres :

- en PACA : soutenir la compétitivité du Port de Marseille (bien que la Commission a eu de la peine à se faire entendre du Port de Marseille) ; réaliser la LGV PACA (entre Aix et Nice) ; et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.
- en Rhône-Alpes : contournement ferré complet de Lyon par l'Est ; pas d'agrandissement de l'autoroute A7 ; réinstauration sur la rive droite du Rhône des TER, donc du trafic ferroviaire voyageur (c'est aussi une demande de la région Languedoc-Roussillon) ; et demande de report de trafic de transit sur des axes alternatifs à l'A7.
- en Languedoc-Roussillon : il y a des divergences assez majeures sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier (c'est à peu près une charge équivalente à l'A7 à Montélimar) ; urgence d'une ligne nouvelle mixte entre Montpellier et Perpignan ; pas de demande formelle d'autoroute des Piémonts (autoroute qui passerait à Aubenas et qui longerait le pied des Cévennes).

.2 Les impacts environnementaux préoccupants

.a Constat

Noël LEBEL, CPDP

Plusieurs constats doivent être posés dans ce domaine !

- une très forte présence de deux enjeux globaux, le risque de réchauffement climatique et la difficulté qu'il y aura à atteindre ce facteur 4 ; et l'augmentation considérable du prix du pétrole due au pic de production, c'est-à-dire qu'il faut plutôt regarder le moment où la production va diminuer. Nous n'aurons donc plus, à notre disposition, de ressources aussi abondantes à aussi

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
bon marché. Cela aura évidemment un impact sur les territoires de la vallée du Rhône et du
Languedoc.

On note également de fortes demandes pour réduire les impacts locaux du trafic routier (parfois ferroviaire) :

- sur la santé : des études épidémiologiques estiment à 18 000 morts par an de personnes ayant soumises à des facteurs de risques aggravants en raison de la pollution (soit trois fois plus de morts par accident) ;
- sur le bruit : on a beau expliquer que pour les infrastructures nouvelles, les normes réglementaires sont appliquées, la population perçoit que ces normes sont encore insuffisantes. On tolère encore des bruits que la population considère comme étant insupportables ;
- sur la sécurité : la cohabitation entre véhicules légers et poids lourds sur les autoroutes est perçue, de par la différence de poids, comme très accidentogène ; et les risques spécifiques des transports de matière dangereuse sont soulignés dans un certain nombre de secteurs (600 poids lourds par jour transportant des matières dangereuses sur le tronçon entre Montélimar et Orange) ; les risques de transport de matières dangereuses sont aussi soulignés pour le ferroviaire ;
- sur les risques naturels, par exemple les inondations en Languedoc (nous avons vu que chaque fois qu'il y a des inondations, les infrastructures avaient été parfois une des raisons de l'aggravation des risques) ; sur le paysage, la biodiversité et d'autres attentes locales qui sont considérées comme non satisfaites.

.b Demandes

Là encore, plusieurs demandes peuvent être identifiées :

- Faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route : je crois que c'est ce qu'il ressort le plus souvent. C'est une demande extrêmement générale, une perception que l'on ne s'en sortira pas si on ne change pas ces comportements. Mais pour que ce changement puisse émerger, il faut effectivement qu'il y ait d'autres solutions que prendre sa voiture pour chaque acte courant de sa vie ; et par conséquent, qu'il y ait des alternatives crédibles et pratiques.
- Se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de pollution des véhicules : effectivement, même si on peut constater qu'en matière de pollution des poids lourds, même si l'instauration des normes a apporté une évolution substantielle à la diminution des pollutions, il reste encore beaucoup de choses à faire. Certains estiment donc qu'il faudra investir de façon soutenue dans de nouvelles technologies (moteur hybride, beaucoup plus tard l'hydrogène) de façon à avoir une motorisation plus économe en énergie, donc en pétrole.
- Requalifier les infrastructures existantes et mutualiser les protections en cas de cumul d'infrastructures : la requalification des voies existantes, ce sont notamment les autoroutes et les voies de chemin de fer construites à des époques où les impacts environnementaux n'étaient pas perçus de la façon dont ils le sont aujourd'hui. Pour certaines d'entre elles, il est nécessaire de les moderniser pour répondre au mieux aux exigences en matière d'environnement et en matière

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien de sécurité. La mutualisation des protections en cas de cumul des infrastructures, c'est qu'au lieu de faire des protections pour contrer les nuisances de chaque infrastructure, il faut concevoir globalement des protections pour l'ensemble des infrastructures qui passent dans le corridor.

- Améliorer la sécurité des autoroutes et limiter les vitesses en cas de nécessité : c'est une demande, notamment très présente dans le secteur le plus chargé de l'autoroute dans la vallée du Rhône et celle du Languedoc. La limitation de la vitesse est considérée comme un premier élément de réponse à cette préoccupation.

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

Philippe BOVY, CPDP

Ce sont des constatations qui ne sont pas typiquement françaises. La Commission Européenne a publié, le 22 juin à Bruxelles, un rapport qui, pour l'essentiel, rejoint les points de ce constat.

.a Constat

Voyageurs

A ce niveau, on peut dresser plusieurs constats :

- La congestion routière est surtout ressentie aux agglomérations. Les grands tuyaux ont effectivement des problèmes de congestion, de plus en plus nombreux, de plus en plus fréquents. Mais l'essentiel de la congestion en France, dans les trois régions, est une congestion routière d'agglomération. Et sur les grands tuyaux, c'est en périodes de vacances.
- Des transports collectifs trop peu développés : une grande partie du territoire français n'est pas desservie par les transports collectifs.
- Capacité des modes de transport non routier : des capacités existent pour attirer et absorber une partie de la croissance future de la mobilité.

Marchandises

Là encore, divers constats apparaissent :

- Prépondérance du transport routier de marchandises et grande fragilité récurrente, passée et actuelle, du fret ferroviaire : elle est surtout liée à la fiabilité du fret ferroviaire.
- Sous-utilisation des voies fluviales : évidemment, la vallée du Rhône est un des grands couloirs de transport principal qui a la chance d'avoir le Rhône, navigable, avec des réserves de capacité très substantielles.
- Capacité des modes non routiers à absorber la croissance future, en bonne partie. Certains disent même que la totalité de la croissance future des marchandises pourrait, si une politique est mise en place, être absorbée.

Ces demandes portent sur les points suivants :

- Ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux : l'Etat doit intervenir sous forme d'incitation, sous forme de réglementation.
- Développer des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises : cela touche la longue distance sur cet axe européen où plus de la moitié des transports de marchandises sont de courte et moyenne distances, où les choix sont plus difficiles à faire.
- Améliorer fortement la qualité, la fiabilité, les fréquences et le cadencement de l'offre locale des transports publics, et si possible l'étendre à l'interurbain et au régional, de telle façon que l'on puisse permettre à l'usager d'avoir un choix effectif pour les transports, et de lâcher sa voiture.
- Généraliser les plans de déplacement dans les entreprises (un exemple est très connu ici à Grenoble) qui, pour l'essentiel, permettent de réduire les mobilités inutiles.
- Prélever davantage sur la route pour financer les autres moyens de transport : là, il y a certains exemples, notamment la RPLP suisse, la taxation des poids lourds. La taxation des poids lourds est un élément essentiel pour financer l'amélioration du réseau suisse. Il y a aussi la taxe carbone, les péages urbains, tout un tas d'instruments qui sont mis en place dans différents pays d'Europe pour agir, renforcer ce report modal, et surtout donner les moyens financiers aux transports autres que la route.

.4 Les infrastructures routières

.a Constat

Noël LEBEL, CPDP

A ce niveau, il convient de mentionner

- Crainte que l'augmentation de la capacité routière crée un appel d'air au trafic : cela veut dire que cela n'encouragera pas et ne favorisera pas le report modal. Il ne faut donc pas prendre de mesures qui soient de fausses pistes.
- Inquiétude des acteurs économiques : ils estiment que la congestion croissante peut devenir un frein à l'économie, à l'emploi dans le fonctionnement actuel de notre économie ;
- Les alternatives à une augmentation de la capacité sur les autoroutes A7, A9 (A75, A51 et A79, autoroute des Piémonts) : pour les uns, c'est un instrument de désenclavement des territoires. Pour les autres, ce ne sont que des itinéraires de délestage. Mais ils ne sont pas forcément très enthousiastes de les voir passer à proximité de chez eux.
- Interrogation sur la cohérence politique entre changement climatique et pic pétrolier : c'est-à-dire la nécessité d'une part d'atteindre le facteur 4 et l'agrandissement des infrastructures de transport.

.b Demandes

Ces demandes se déclinent selon plusieurs axes :

- Gérer et améliorer le réseau routier existant : chacun pense qu'il y a des réserves de capacité sur le réseau actuel, sans en accroître forcément la dimension de manière à accroître la sécurité, sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers. C'est-à-dire que l'on veut trouver un système à mobilité inchangée, mais qui assure plus de sécurité. Un certain nombre d'illustrations sont données comme la requalification des infrastructures, la régulation des dépassements, d'éventuels couloirs réservés aux poids lourds, et par exemple aux caravanes, la limitation de la vitesse à certaines périodes, et aussi la limitation des accès au réseau autoroutier, comme cela se pratique par exemple en région Ile-de-France.
- Forte demande des élus de l'Ardèche d'une nouvelle infrastructure : ils estiment qu'étant le seul département de France qui ne dispose d'aucune desserte ferroviaire, on ne peut pas les laisser simplement avec un réseau routier qu'ils considèrent comme totalement insuffisant pour répondre à leurs besoins économiques.
- Proposition (retrouvée notamment dans la région Rhône-Alpes) de la mise à 2x2 voies de la RN88 : je rappelle que c'est la route qui va de Lyon à Mende en passant par Saint-Etienne, et qui rejoint l'A75. Cela permettrait à une partie du trafic arrivant par le nord de Lyon de partir vers l'Est et de rejoindre l'A75 pour aller vers l'Espagne en évitant ainsi le corridor vallée du Rhône/arc languedocien. Il y a aussi une proposition d'améliorer les nationales pour éviter les agglomérations, et de réaliser de barreaux routiers pour compléter le maillage du réseau.

.5 Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?**Philippe BOVY, CPDP**

La dernière planche va permettre une envolée lyrique. Au cours des réunions, il est apparu plusieurs points d'organisation de la société :

- souhait d'une relocalisation des activités et d'un développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs ;
- mise en cause du culte de la vitesse : ne pas limiter la vitesse que pour les voyageurs, mais également les marchandises ;
- appel au changement de comportement, au-delà des nouveaux carburants et motorisations : les progrès technologiques, tous les éléments et mesures présentés par l'Etat, permettent, si on les met en œuvre intelligemment, d'atteindre peut-être un niveau de 2,5 fois moins de pollution. Mais le facteur 4 nécessite d'aller plus loin. Les questions sont : est-il possible d'aller plus loin en changeant les comportements de façon évolutive ? Ou faut-il un scénario dit de rupture ? Est-il possible, en continuant comme actuellement, d'arriver à maîtriser ou à aller dans le sens d'une réduction du facteur 4 ?

Ce sont donc les bilans que la Commission a tiré de ce qu'elle a entendu dans la phase des réunions de lancement et des réunions thématiques. Maintenant, il est important de donner la parole à l'Etat qui, lui-même, a entendu un certain nombre de choses. Il a entendu les mêmes choses que nous, et les a organisées par rapport à ses propres préoccupations. Il va donc nous dire maintenant le bilan et ce qu'il attend de nous pour la suite du débat.

.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat

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

Je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable dans ce débat. Jean-Didier Blanchet représente le ministère de l'Equipement et des Transports. Il s'exprimera tout à l'heure. Je voudrais d'abord vous présenter nos excuses pour notre retard. Nous avons été confrontés à un problème de fiabilité ferroviaire. Excusez-nous.

Je ne vais pas reprendre ce qui vient d'être dit, mais plutôt me concentrer sur les questions telles que nous nous les posions au début. Qu'a-t-on entendu sur ces questions ? Quelles sont les questions qui nous sont posées en ce moment ? Cela étant exprimé d'une façon très générale, donc sur l'ensemble de la zone d'étude. Charles Arathoon, de la DDE de l'Isère, dans une autre partie du débat, tout à l'heure, présentera beaucoup plus les enjeux locaux de cette réunion territoriale.

D'où est-on parti ? Si vous avez pu regarder le dossier support tel qu'il a été distribué, vous avez vu qu'on se posait au début ce que nous appelions une question de ciseau. Nous étions confrontés à une augmentation prévisible des demandes de déplacement et des transports de marchandises qui est chiffrée à environ 40 % à horizon 20 ans, et en même temps, ou corrélativement, à une augmentation des émissions des gaz à effet de serre, à peine plus faible du fait des progrès technologiques, de l'ordre de 10 à 30 % ; alors que l'objectif (rappelé plusieurs fois) est de diviser par quatre à échéance de 50 ans. Autant dire que la tendance prise n'est pas la bonne. La question est donc : comment sortir de cette double contrainte de mobilité et d'environnement ?

Cette façon de poser la question n'a pas été contestée globalement - en tout cas, ce n'est pas ce que nous avons entendu - sauf un point qui lui, a fait l'objet d'un débat : le chiffre de 40 % de prévision d'augmentation des transports. Nous avons été critiqués à de nombreuses reprises avec différents arguments, soit concernant l'insuffisance de prise en compte de la hausse des prix des produits pétroliers, soit aussi sur le fait qu'annoncer une telle prévision, était l'accepter. Nous, nous nous contentons de dire, ici, que face à un dossier complexe sur lequel beaucoup de décisions sont à prendre, on table sur des expertises. Elles peuvent être fausses ou justes. Celle-là est assez centrale. Elle nous paraît la plus raisonnable pour construire un dispositif de décision futur. Mais cela n'interdit évidemment pas de la contester.

Ensuite, nous avons reclassé tout ce qui était présenté à l'instant par Noël Lebel et Philippe Bovy en trois grands sujets, qui nous ont paru vraiment émerger dans le débat : le report modal de la route vers les autres modes ; les infrastructures routières ; et la mobilité soutenable. Ce terme, un peu jargonnant, veut dire que nous regroupons là tous les moyens d'améliorer, ou en tout cas de ne pas dégrader, le bilan environnemental lorsque la mobilité se développe.

.1 Le report modal

Tout le monde est d'accord ; presque trop, je dirais. C'est un consensus qui, parfois, nous déstabilise un peu. Quand on regarde d'un peu plus près les chiffres produits par les experts qui se sont exprimés sur le sujet, on peut espérer transférer la totalité de l'accroissement prévisible du fret, mais seulement 10 à 30 % de l'accroissement du trafic routier de voyageurs. En dehors du fait que les chiffres ne sont pas énormes, ils sont de plus soumis à un certain nombre de conditions. Ce dont nous aimerions bien discuter au cours de ces réunions territoriales, c'est de voir quels sont les moyens pour arriver à ces niveaux, voire plus ; sachant que c'est soumis à des conditions et des contraintes locales.

.2 Les infrastructures routières

Autant le sujet précédent était consensuel, autant celui-ci ne l'est pas. Nous avons entendu de vives contestations à l'idée de toute nouvelle infrastructure routière, en particulier dans le canal rhodanien proprement dit. Nous avons aussi entendu des demandes nouvelles au titre de l'aménagement du territoire. Je pense aux réunions qui se sont tenues à Privas, Mende ou Alès où des besoins précis ont été exprimés. Je préfère ne rien dire de plus ici. Je pense que c'est typiquement un sujet qui doit être assis sur une analyse locale, et que nous reprendrons tout à l'heure, je pense, après l'exposé du directeur départemental de l'Equipement.

.3 La mobilité soutenable

Le premier paquet de mesures, ou d'orientations, concerne le progrès technologique. On range là-dedans à la fois les progrès sur les carburants et les progrès sur les véhicules, véhicules « propres » (à consommation faible ou hybride). Nous reviendrons sur les mesures détaillées tout à l'heure. La principale question qui est posée est que, d'après les expertises disponibles, on ne peut espérer de façon à peu près raisonnable, atteindre avec ces solutions technologiques, une division par 2 ou 2,5 (ce qui n'est déjà pas mal) des émissions de gaz à effet de serre à échéance de 50 ans ; alors que l'objectif collectif est de les diviser par quatre. Par ailleurs, à l'intérieur de ces mesures, il faut faire attention. Ce sont des sujets complexes sur lesquels parfois une mesure d'amélioration sur un domaine, entraîne des dégradations dans d'autres. Le sujet est donc moins simple qu'il n'y paraît. Mais là aussi, nous sommes dans un domaine qui ne permet pas d'aller aussi loin que nous le voudrions ; d'où l'importance absolument capitale du dernier bloc.

Ce sont les actions sur la demande de mobilité, et pas sur l'offre. Si on ne rentre pas vraiment de façon déterminée dans ces actions sur la demande de mobilité, on est certain, par avance, de ne pas atteindre le niveau de réduction des émissions que j'ai cité. Les chiffres précédents le montraient de façon assez convaincante. Mais là, on rentre dans des choses complexes. Il y a des actions très diverses, des transports urbains, des plans de déplacement d'entreprises, des mesures de taxation, de fiscalité, de réglementation, etc., donc de l'organisation commerciale et de l'organisation de l'urbanisme. On est sur des choses où on ratisse de plus en plus large. La seule chose sur laquelle nous voulons insister, est que si nous ne rentrons pas là-dedans, nous nous résignons d'avance à ne pas sortir de notre ciseau, tel qu'il était présenté au début de mon exposé.

Au stade actuel, la principale question posée par nous, représentants de l'Etat, est : jusqu'où peut-on aller et comment peut-on faire dans ces trois domaines - mesure de mobilité soutenable, report modal et requalification et développement des infrastructures - pour sortir du ciseau tel qu'il était présenté ?

Merci à Michel Badré. Maintenant, je vous propose, avant que nous ne passions à l'aspect plus local de notre réunion, de répondre à vos questions. Pour le compte-rendu, je vous demanderai chaque fois de vous présenter, de donner votre nom.

.III Echange avec le public

Noël BELIN, Direction de la Stratégie, SNCF

J'ai une petite remarque sur la synthèse qui a été faite. Je la trouve un tout petit peu générale. Je ne la trouve pas assez contrastée par rapport au système ferroviaire. Je voudrais quand même dire - et cela a été dit plusieurs fois - que physiquement, le système ferroviaire est quand même nettement plus économique que les autres modes, et il déploie nettement moins de CO₂. Les chiffres de l'ADEME disent 6 grammes par 2 kilomètres, contre 130 grammes par 2 kilomètres sur le moyen le plus polluant.

Je pense que l'on pourrait quand même, à mon avis, accentuer un tout petit peu plus, ou mettre un peu plus en valeur, les mesures que nous demandons. Elles ne sont quand même pas des mesures gigantesques de changement comportemental. Ce ne sont pas des ruptures gigantesques. Que demandons-nous ? Nous demandons la réalisation des programmes prévus par le CIADT 2003, les contrats de plans Etat/Région, et puis le maillon manquant Perpignan/Montpellier. Ceci est dans le domaine de l'infrastructure. C'est accessible puisque c'est programmé. Simplement, je voudrais qu'on tienne les calendriers. J'ai un peu peur que les départs un peu longs, évitent de tenir le calendrier. Enfin bon, je crois que c'est déjà une première mesure.

La deuxième, ce sont des mesures dites de report modal que tout le monde demande. Il ne devrait pas y avoir trop de difficultés sur les mesures d'ordre réglementaire, d'ordre tarifaire qui existent dans un pays tout proche d'ici. Je crois que ce n'est quand même pas de impossible à tenir.

Je me demande un peu pourquoi on ne met pas plus en avant ces mesures qui permettraient - cela a été dit - pour le fret, de prendre tout l'accroissement du trafic. Sur les voyageurs, je pense qu'on peut aller bien au-delà des 10 à 30 % annoncés. Et avec RFF, nous avons regardé le problème de la saturation de nos lignes. On peut monter facilement à 60 % du trafic.

Noël LEBEL, CPDP

Merci de cette information. Je crois que vous savez que nous avons présenté une synthèse de ce qui a été dit. Nous n'avons pas pu entrer dans le détail, sans cela nous aurions été obligés de faire des exposés un peu longs et ennuyeux. Vous remarquerez quand même que dans la présentation qui a été faite, la LGV Montpellier/Perpignan a été mentionnée. Le contournement Est de Lyon est apparu comme une nécessité incontournable. Et puis, l'idée de créer une taxe de report modal à l'exemple de ce qu'a fait la Suisse, a aussi été évoquée. Les mesures d'exploitation ont été soulignées. Enfin, il y a eu aussi le rappel qu'il ne fallait pas faire un certain nombre d'erreurs qui avaient pu être faites dans le passé. Je crois que cela trace les grandes lignes. Il est évident que dans le cours du débat, dans les contributions des uns et des autres, apparaîtront dans le domaine ferroviaire, des propositions qui se rapprochent de celles présentées. Elles seront rapportées fidèlement comme toutes contributions faites pendant ce débat.

Olivier BOURET, Coordination des Associations pour des Alternatives au Tout Routier (C2ATR)

Dans ce débat, on a du mal à comprendre ce qu'est une contrainte. Par exemple, le facteur 4 (diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050) est-il une contrainte ? Théoriquement, légalement, c'est une contrainte. De là, devrait découler un certain nombre de décisions. Les décisions du CIADT de construire des infrastructures autoroutières sont-elles une contrainte ? Ou cela peut-il être remis en cause, en conséquence de l'objectif du facteur 4 ? Dans cette salle, nous avons eu un débat sur l'A51. On nous a parlé d'un joli projet autoroutier. On nous a dit que si on faisait des routes, cela ne désenclaverait pas les régions traversées. Mais c'est plutôt le contraire. On nous a dit que si on faisait des routes, on ne trouverait pas les 700 millions nécessaires pour les construire. Mais on a trouvé 1,7 milliard pour construire l'autoroute. On sait donc trouver 1 milliard supplémentaire. On a donc du mal à faire le lien avec le débat.

Juste un mot sur le facteur 4. Dans le passé, nous avons eu un facteur 4. En 30 ans, nous avons divisé par quatre la mortalité sur route. C'est à supposer qu'il y a eu des changements de comportement. On peut arriver à la même chose à propos de la pollution.

Noël LEBEL, CPDP

Merci. Je crois que sur ce facteur 4, il y a quand même l'unanimité dans toutes les réunions. Même pour certains, sa prégnance a été une découverte. C'est-à-dire que beaucoup de participants à nos réunions, n'avaient pas conscience que c'était une loi adoptée par le Parlement. Elle était donc une obligation pour les autorités publiques et tous les citoyens. Mais effectivement, c'est quelque chose d'un peu abstrait qui avait du mal à s'incarner. Nous le voyons bien à votre remarque qui va dans ce sens. Passer à cet objectif général du facteur 4 - que fait-on à partir de demain pour y arriver dans 50 ans, avec cette étape intermédiaire à 25 ans ? - est un exercice assez compliqué. Il conduit effectivement à des prises de position divergentes. Certains disent que le facteur 4, c'est bien, mais qu'il y a divers moyens pour y arriver. Les moyens, c'est logique, ne sont pas partagés par tous.

Quant à l'utilité des débats, je ne suis pas membre de la Commission nationale. D'habitude, Philippe Marzolf se tire très bien de cet exercice. Il raconte tout le bienfait des débats publics qui ont été conduits. Je crois qu'une vingtaine ont été conduits. 18 concernaient un projet d'infrastructure particulière. Deux étaient des débats de politique générale. Certains ont conduit à une remise en cause du projet initial, notamment sur la liaison entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, ou sur le port de Nice. L'Etat en tire des conclusions qui répondent aux préoccupations des uns ou plutôt à celles des autres. Forcément, il y a toujours une partie de l'assemblée qui n'est pas satisfaite des décisions prises. Mais cela est aussi une règle. Il n'empêche que, dans l'ensemble, il fait avancer la prise en compte d'un certain nombre de facteurs plutôt sous-estimés. Il faut espérer qu'il en sera de même, et que la continuation de la procédure permettra de l'améliorer et de la rendre plus efficace par rapport aux décisions.

Jean-Pierre BOULET, Direction générale des Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Je ne comptais pas intervenir à ce stade du débat, mais il me semble que j'y suis obligé en réaction à ce qui a été dit par la SNCF. Evidemment, chacun voit midi à sa porte. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec Monsieur Belin.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Je trouve que la retranscription des débats est très, très honnête et très objective. Je ne la critique pas du tout. Simplement, un certain nombre de conditions pour le report modal sont loin d'être gagnées d'avance. Je voudrais parler des possibilités de report modal.

La société ASF est favorable au report des transports routiers, depuis l'autoroute sur le rail. Mais nous allons, avec l'opérateur ferroviaire, à partir de 2007, mettre en œuvre une autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Le Boulou. Cela nous permet d'être une entreprise citoyenne, de participer au report modal. Ce que nous allons perdre en péage autoroutier, nous allons le gagner en redevance ferroviaire sur notre service ferroviaire Perpignan/Luxembourg.

Je me sens plus à l'aise maintenant pour vous dire que le report modal, tel qu'il est exposé avec une possibilité annoncée par les experts (étant juges et parties puisque ce sont des gens de la SNCF et de RFF), c'est-à-dire 100 % de la croissance du transport marchandise, nous n'y croyons pas beaucoup. D'une part, il faut des transports massifiés. Il faut des transports sur de grandes distances pour être économiquement compétitif par rapport à la route. Par ailleurs, il faut que tous les investissements décidés lors du Comité International d'Aménagement et de Développement du Territoire de décembre 2003 soient faits. Or, il faut se replacer dans le contexte politique de l'époque. Je suis désolé de parler un peu de politique. Cela précédait de très, très peu les élections régionales. L'Etat a fait le tour de toutes les régions. Il a retenu la totalité des projets demandés, à l'exception d'un seul (projet ferroviaire Paris/Orléans/Toulouse). Dans ces décisions du CIADT de décembre 2003, un montant d'investissement a été retenu pour des dizaines de milliards. A l'époque, le chef du gouvernement avait pris la décision de mettre en place un financement spécifique avec les bénéfices des sociétés autoroutières. Depuis, la privatisation est passée par là. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport, qui avait été faite pour financer ces projets ferroviaires, va avoir moins de moyens. Certes, on lui en a donné d'autres, mais ils n'étaient pas prévus à l'époque, en particulier la taxe d'aménagement du territoire payée par les sociétés d'autoroute. Mais ce sont des montants beaucoup moins importants que ce qui était prévu au départ. Il faut donc quand même garder les yeux ouverts et ne pas dire « il n'y a qu'à réaliser les investissements décidés en 2003 ». De plus, il y a quand même des problèmes de financement énormes. Vous connaissez tous l'endettement de la France. D'autre part, il faut quand même savoir que l'on ne pourra pas tout faire. L'autre jour, à Montélimar, un autre représentant éminent de la SNCF a reconnu lui-même qu'il fallait faire des choix, et qu'on ne pouvait pas à la fois reporter tout au point de vue transport de marchandise, et aller au-delà des 20 ou 30 % annoncés en termes de voyageur. Il nous a expliqué lui-même que concernant l'utilisation de la rive droite du Rhône, il fallait choisir entre les marchandises et les voyageurs. On ne pouvait pas tout faire.

Noël LEBEL, CPDP

Je n'entrerai pas dans une discussion entre les opérateurs qui ont une mission de service public de la part de leur concédant. Cela vous montre simplement que même au terme de 30 réunions de débat, il reste des divergences d'appréciation. Ce ne sont pas uniquement d'ailleurs des divergences d'appréciation de boutique. Il y a un certain nombre de chiffres sur lesquels, visiblement, la crédibilité annoncée n'a pas pu encore être confirmée par une analyse suffisamment approfondie des mesures à prendre pour arriver à cet objectif. Il reste donc, bien évidemment - et vous le constatez - des divergences d'appréciation et des interrogations. Précisément, nous voudrions essayer de savoir à quelles conditions. La SNCF dit que c'est réaliste. Les ASF disent que cela ne l'est pas. C'est un peu à vous...

Il y a un petit problème de logique quelque part. Il est vrai que si nous ne mettons pas de mesure, et si nous ne faisons pas les travaux du CIADT, il est clair que nous n'allons pas faire de miracle. Si l'on veut travailler pour des générations futures, pour qu'ils aient une vie à peu près saine, qu'on ne soit pas dans des incidents climatiques catastrophiques, il me semble qu'il y a un certain nombre d'efforts à faire pour trouver les financements prévus. Or en 2003, personne ne disait que c'était aberrant. Personne ne disait que c'était dans un contexte d'élection. On est toujours en contexte d'élection. Je crois qu'il faut savoir ce que l'on veut.

Je me réjouis aussi que vous preniez nos trains. Ensemble, on va peut-être réussir. C'est peut-être là-dessus qu'il y a un hiatus. Si vous dites que les camions qui sont sur les rails, sont des camions qui appartiennent à la route, il faut revoir un peu les proportions. Je pense que tout le monde sera d'accord pour qu'on mette des camions sur les trains, et aussi les voitures. Il faudrait faire la même chose pour les voitures, y compris les écotaxes.

Gérard LERAS, Président de la Commission Transport, Région Rhône-Alpes

Je voudrais revenir sur deux ou trois remarques. Excusez-moi de mon retard. J'ai été victime du manque de fiabilité du système autoroutier.

Je pense que Monsieur Boulet soulève un vrai problème. Il s'est manifesté à plusieurs reprises dans la présentation qui a été faite qui tire des conclusions de la première partie du débat. Effectivement, il y a une espèce de nivellement artificiel, sans parler de consensus, qui n'apporte pas, dans des domaines très concrets, les problèmes tels qu'ils se posent vraiment. Les petits mots ou les petites phrases qui, aujourd'hui, posent les problèmes d'une nuisance sonore, sont une réalité, à égalité entre le système ferroviaire et le système routier urbain. C'est quelque chose que je ne trouve pas normal. Des mots ou des parenthèses qui traitent d'accidentologie, en particulier d'accidentologie avec des matières dangereuses, qui mettent à égalité le train et la route, ce n'est pas normal. Et c'est faux. C'est statistiquement mensonger par rapport à ce qui se mesure, et ce qui se mesure depuis très longtemps, surtout que ces choses sont un peu malheureuses.

Ma deuxième observation est relative au concept de rupture de comportement. Pour ma part, et vu ce que je fais depuis deux ans avec l'ensemble des élus que je rencontre dans les collectivités territoriales, vu ce qui se met en œuvre, ce qu'on nous demande dans la région Rhône-Alpes, je pense que, pour une bonne part, cette rupture de comportement a eu lieu. Elle a eu lieu entre autres, pour des raisons financières, mais aussi pour des raisons beaucoup plus nobles. Je pense que contrairement à ce que l'on nous dit ici, des gens sont conscients de ce que représente le réchauffement climatique. En année pleine, nous sommes sur une évolution de l'ordre de 10 à 12 % de la fréquentation dans les TER. On ne peut pas dire, quand on est à deux chiffres sur une évolution de fréquentation, qu'il n'y a pas de phénomène de rupture. Bien sûr, il y a un phénomène de rupture. Actuellement, c'est + 10 ou + 12 % de fréquentation des TER. Quand nous publierons dans deux ans les chiffres de fréquentation routière, ils interviendront comme un facteur de diminution dans la circulation routière.

Je ne redis pas ce que j'ai dit plusieurs fois. Les chiffres présentés dans le rapport sont faux, dans la mesure où ils font l'amalgame voiture/camion. Et dans le domaine des voitures, la croissance annoncée de 40 % est une croissance fautive, contredite par les faits en termes d'évolution récente sur les dernières années.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Je crois que nous avons un véritable problème. Aujourd'hui, ce sont les décideurs qui sont en retard par rapport aux citoyens. Les ruptures sont faites dans les comportements des citoyens, bien plus qu'elles ne sont faites dans le comportement d'un certain nombre de décideurs, d'administrations et d'institutions. Je trouve cela dommage.

Bernard TROULET, C2ATR

Comme Gérard Leras, je considère que quelques commentaires n'avaient pas lieu d'être, entre ferroviaire et routier. Je pense qu'à la tribune, on devrait être un peu plus vigilant sur un certain nombre de choses.

Je réagis aussi au sujet de la prise des décisions des commissions nationales ou spécialisées de débat public. On dit qu'ils sont positifs. Je suis de ceux qui ont participé à celui de l'A51. A mon avis, le respect du débat public, fait par le gouvernement, est extrêmement intéressant : « Continuons à discuter. Parlons toujours. On fera ce qu'on voudra si on est les décideurs. Et on se moque éperdument des conclusions du débat public ». Je souhaite que celui de la vallée du Rhône ne soit pas de la même teneur en termes de décisions multiples que celui de l'A51. Là, on se moque des gens. En tant que bénévole, on passe du temps à réfléchir à un certain nombre de problèmes. Et très tranquillement, les décideurs font ce qu'ils souhaitent.

Troisième niveau : ici, on fait référence au CIADT 2003. Effectivement, à l'époque, l'Etat semblait vouloir mettre la main à la poche. Maintenant, et c'est aussi dans le cadre des documents ici, on ne parle pas de finances. Mais quand on voit les demandes faites, y compris pour l'A51, en disant « nous, Etat, nous ne payons plus rien, et nous ne demandons pas grand-chose ; nous demandons aux collectivités locales de banker », c'est un débat de faux-culs. Je ne suis pas politiquement correct, mais on ne peut pas discuter et faire discuter les gens en disant « c'est un aménagement du territoire. Ce n'est pas à nous, Etat, à banker. Reportons cela sur les impôts locaux ». A partir de là, le débat est faussé. A mon avis, c'est du même tonneau que le débat concernant le financement et l'investissement pour la route, et le fonctionnement et l'investissement pour le ferroviaire. RFF et le ferroviaire se payent leurs dettes. Et l'autoroute, on continue tranquillement d'alimenter et surtout de ne pas prendre de décision face au lobby routier. Il y a donc disproportion de traitement. Il faudrait effectivement que dans le cadre du débat, cela apparaisse. Et moi, je ne le sens pas. On est donc dans une situation où, d'une part, on nous fait causer en sachant que, peut-être, on fera tout autre chose ; et d'autre part, on ne sait pas qui va financer.

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports

Je souhaiterais réagir sur le fait que le transfert annuel de l'Etat à RFF, est de 2,5 milliards d'euros. RFF ne paye la partie de la dette que pour la partie rentable des nouveaux projets. Quand on parle de la LGV Rhin/Rhône, dernière décision en date, la participation de RFF est de l'ordre de 20 %. L'article 4 des statuts de RFF prévoit que l'établissement ne peut accepter de s'endetter qu'à concurrence de ce qu'elle peut rembourser. La dette qui reste (l'ancienne dette) subsiste. Elle fait l'objet d'une subvention annuelle de l'Etat très importante.

Puisque j'ai le micro, je voudrais revenir sur un point polémique entre la SNCF et RFF. Ils ne parlent pas des mêmes pourcentages. Nous, Etat, quand nous disons 10 à 30 % de la croissance routière, c'est précis. C'est dit. Ce sont 10 à 30 % de la croissance routière. Quand RFF et la SNCF parlent de 30 à 60 %, ce sont 30 à 60 % de la croissance totale du fer et de la route. Il n'y a donc pas incompatibilité entre les dires. Ce n'est pas la peine de s'engueuler là-dessus. Cela ne sert à rien.

De toute façon, il me semble qu'il serait utile que les partenaires se rencontrent pour échanger leurs chiffres, comparer, et accorder leurs violons. Je crois que ce n'est pas ici que nous allons faire ce débat. Effectivement, il doit être fait pour répondre aux questions que certains se posent. Il faut effectivement clarifier cet aspect.

Je vous propose une dernière question avant de passer à la deuxième partie. Et à la fin de la deuxième partie, nous aurons encore un échange et des réponses à vos questions.

Marie-Blanche PERSONNAZ, Directrice d'ASCOPARG/SUP'AIR

Quand vous parlez de nuisances environnementales, en particulier au niveau atmosphérique, il semble que l'on considère beaucoup les nuisances très riveraines, c'est-à-dire quelques centaines de mètres autour des routes. Et puis, on passe ensuite au facteur 4, c'est-à-dire aux nuisances globales, planétaires. Il y a quand même une unité territoriale sur les trois régions, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. C'est une unité sur une nuisance régionale, l'ozone. Ces trois régions cumulent à elles seules - avec Paris - pratiquement la totalité des épisodes déclarés à la Commission européenne. C'est quand même une situation très particulière. Aujourd'hui, on a des rappels réguliers de la Commission européenne pour mettre en place des plans, pour justement ne plus dépasser ces valeurs. On ne voit pas très bien ce que l'on va pouvoir répondre à la Commission européenne. Le ministère de l'Ecologie presse les préfets de mettre en place des plans de protection de l'atmosphère. J'aimerais quand même que ce facteur particulier soit pris en compte en ce qui concerne les constats. Effectivement, il y a bien une unité environnementale entre ces trois régions qui est celle-là.

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

Sans traiter le problème, je voudrais juste dire que nous sommes bien conscients de ce que vous venez de dire. La preuve, c'est que vous verrez tout à l'heure dans l'exposé de la DDE, que cela apparaît comme l'un des éléments importants. Il est vrai que la solution n'est pas disponible pour l'instant.

Noël LEBEL, CPDP

Il est également vrai que c'est la première réunion où notre attention est attirée sur cette question.

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

C'était déjà le cas à Marseille.

Noël LEBEL, CPDP

Je n'étais pas à Marseille. Excusez-moi. En tout cas, ce sera dans le compte-rendu du débat.

Je vous propose de passer à la deuxième partie.

Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?

.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public

.1 Réalités incontournables

Noël LEBEL, CPDP

Pour essayer de travailler, de raisonner et de construire, il y a tout d'abord un certain nombre de réalités incontournables qui, de toute façon, détermineraient les solutions que les uns et les autres seraient amenés à proposer.

- Vallée du Rhône et arc languedocien : c'est le couloir de transport multimodal Nord-Sud le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. C'est le seul qui va du Nord au Sud, pratiquement sans traverser de massifs montagneux. Par conséquent, les transports ayant en général horreur des pentes et des dénivelés, les flux naturels les conduisent à emprunter ce corridor.
- Une croissance des populations et des emplois dans les trois régions, et une attractivité qui dépassent nettement la moyenne nationale : les démographes ne pensent pas que cette tendance va s'inverser dans les années qui viennent. On aura donc là une part très importante du territoire qui aura un rythme de croissance et de développement supérieur à celui des autres.
- Une vocation touristique majeure : nous avons vu que c'est cela qui entraîne les pointes d'été (juillet et août). Nous savons que les phénomènes de pointe sont parmi les plus difficiles à traiter et à réguler. Cela reste une zone dans laquelle ces pointes sont particulièrement marquantes.

.2 Des contradictions à dépasser

Vous avez vu dans les exposés que nous avons faits, qu'il y a des avis d'experts divergents. Certains estiment que la mobilité va croître de 40 % d'ici 2025. Une partie pense qu'en réalité, la rupture est déjà là, et qu'on n'atteindra pas ces 40 %. Tant mieux. Il faut maintenant en tirer les conséquences en termes de choix politiques et de mesures d'infrastructure.

L'objectif de transfert de la route vers le rail pour les marchandises semble plus aisé à atteindre que pour les voyageurs. L'échange de vue entre les représentants des ASF et de la SNCF vous montre que ce débat n'est pas seulement un débat de grand public, mais aussi pour les opérateurs de transports. Une divergence d'appréciation demeure. Il faudrait essayer de la dépasser.

Enfin, pas ou peu de réponse sur les modifications acceptables de comportements par les habitants de la région. Jusqu'où peut-on aller pour inciter ces modifications du comportement, en termes de mobilité qui rendrait accessible le facteur 4 dans l'échéance fixée ? Est-ce par le biais de la réglementation ? Par le biais de la taxation ? Par le biais du péage ? On peut imaginer une réglementation de l'utilisation des véhicules. Là aussi, il n'y a pas eu de réponse bien nette sur ce qui était supportable ou sur ce qui ne l'était pas.

.3 Les trois orientations maîtresses du débat

Ces orientations sont les suivantes :

- Comment atteindre des mobilités soutenables pour chacun des territoires ?
- Rechercher les moyens pour parvenir à des reports modaux plus volontaristes de la route vers les autres modes. On voit que s'il y a déjà des résultats acquis, ils sont encore insuffisants.
- Quelle politique d'amélioration ou de requalification des infrastructures existantes ? Ou faut-il créer de nouvelles infrastructures ? Dans ce cas, quels sont les maillons manquants à réaliser ?

Voilà les sujets sur lesquels nous voudrions vous entendre vous exprimer.

.4 Quels enjeux ?

L'Etat a posé une question. Il faut donc que le débat puisse être utile, malgré le doute de certains, pour définir dans cet espace, vallée du Rhône/arc languedocien, une politique de transport soutenable et acceptable au titre des enjeux de la mobilité, de l'environnement et de l'économie. Pour cela, il ne faut pas se contenter de cette liste de mesures proposée par l'Etat. Il faut aussi les organiser. Il faut choisir les mesures prioritaires. Quelles sont celles qui sont acceptables ? A quel niveau ? Il faut aussi les distinguer au niveau territorial. Il est évident que pour traiter des pointes de trafic de touristes qui viennent du Nord pour aller vers le Sud, ce ne seront pas les mêmes moyens que pour les déplacements quotidiens des habitants des régions. Il faut aussi veiller à la cohérence des solutions proposées en regard de l'aménagement du territoire, de la coordination des acteurs et des sources de financement envisagées et durables. C'est effectivement une des interrogations que nous avons la plus entendue durant ce débat. Quels sont les moyens dont nous disposons réellement, qu'ils soient financiers ou de type organisation des collectivités pour arriver à la réduction souhaitée ?

Je passe maintenant la parole à l'Etat qui va, au vu de ce qu'il a entendu, dire comment il voit les regroupements des mesures, et comment il voit se structurer progressivement les données entendues pendant ces réunions.

.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Je vais précéder Charles Arathoon qui parlera tout à l'heure des enjeux environnementaux locaux du transport, pour vous rappeler la longue liste des mesures du dossier-support, selon les trois orientations exprimées : la mobilité soutenable, le report modal (marchandises et voyageurs), et l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.

.1 La mobilité soutenable

Il faut d'abord essayer de la rendre soutenable en essayant de réduire les émissions des véhicules de transport, en faisant appel au progrès technologique, en évoquant à la fois les carburants et les véhicules.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Sur les carburants, vous savez qu'une directive européenne sortie récemment prévoit un objectif, pour 2010, de 5,75 % de biocarburant utilisé en Europe. La France a décidé d'adopter cet objectif pour 2008, et de prendre un objectif de 7 % pour 2007. A cet égard, je voudrais indiquer aussi que la SNCF a d'ores et déjà prévu qu'en 2007, l'année prochaine, 30 % de son Diesel sera issu des biocarburants. Ce sont donc des mesures à assez court terme. La biomasse, c'est un peu plus éloigné parce que cela fait appel à une technologie qui n'est pas encore au point. Par ailleurs, avant d'avoir le carburant liquide, il faut passer par une phase gazeuse. Par conséquent, on dépense de l'énergie électrique pour parvenir à cette transformation. L'hydrogène, même chose, c'est encore plus lointain. On parle de 2050 pour une application généralisée de l'utilisation de l'hydrogène.

Concernant les véhicules, vous connaissez les projets du constructeur japonais Toyota. D'ailleurs, la Prius est déjà en vente, la Prius. Vous connaissez aussi les projets de PSA pour un véhicule urbain à très faible consommation, hybride, utilisant un moteur thermique et un moteur à propulsion électrique (avec une recharge des batteries la nuit avec de l'électricité nucléaire). Ce projet est prévu pour 2010.

C'est l'ensemble de ces éléments qui ont fait dire que, dans une perspective 2050, on peut penser que ces progrès pourraient permettre de diviser par 2 à 2,5 les émissions de gaz à effet de serre. Mais on est encore loin du facteur 4, d'où la nécessité pour rendre la mobilité soutenable de la réduire, tout simplement.

Il en résulte la liste des mesures, figurant dans le dossier :

- L'incitation au covoiturage : en mettant plusieurs personnes dans une voiture, on diminue le déplacement automobile. Pour y inciter, a été suggéré de faire des parkings aux échangeurs, ou encore de mettre des voies spécialisées pour tous les véhicules comportant plusieurs passagers (plutôt en ville dans l'état actuel des choses).
- Les mesures réglementaires et fiscales, avec l'idée d'une taxe carbone qui s'appliquerait au baril de pétrole. On envisage jusqu'à 60 dollars par baril. Ils viendront s'ajouter à ce que compose aujourd'hui le prix du carburant. Il y a aussi tout ce qui concerne les quotas d'émission avec tout ce qui existe dans le domaine de l'industrie qui serait transposé dans les transports. Chaque entreprise aura un certain nombre de quotas d'émission. Certains proposent même que les individus eux-mêmes disposent de ce type de ratio, de manière à créer un marché desdits quotas permettant aux uns d'en acheter et aux autres de les vendre. On signale aussi la réduction des vitesses qui est une mesure facile. Si on passe de 130 à 110, on économise 20 % de consommation.
- La priorité aux transports en commun dans les villes : en ville, ce sont dans les déplacements de courte distance que se fait l'essentiel des émissions (de l'ordre de 60 à 70 %).
- L'étalement des migrations touristiques, avec la possibilité de réserver l'accès autoroutier : il s'agit de prendre une réservation pour pénétrer sur l'autoroute, comme on le fait pour prendre un TGV ou un avion.
- L'autopartage : cela consiste à mettre à disposition des gens, dans les gares, des automobiles comme on le fait pour les vélos.
- L'aménagement du territoire et de l'urbanisme : densifier les centres-villes pour éviter la périurbanisation, et donc les déplacements.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

- L'essor du télétravail, cela va de soi.
- Le changement des systèmes de production et de consommation : c'est tout le chapitre de la logistique qui, grâce à des taxes, la taxe carbone par exemple, changera l'organisation de l'entreprise par rapport au transport, et modifiera cette organisation de la logistique.

.2 Le report modal

.a Améliorer les voies fluviales et maritimes pour attirer vers eux les transports

Dans ce sens, plusieurs actions sont possibles :

- par une meilleure gestion des exploitations ;
- en développant les navettes sur le Rhône qui est mal utilisé actuellement, voire les autoroutes de la mer ;
- et le cas échéant, on a repris les études de jonction entre le bassin Rhône/Saône et le Rhin, avec une liaison possible via la Moselle.

.b Améliorer le ferroviaire

Cela passe :

- par une meilleure gestion des exploitations des infrastructures, et tout ce qui concerne notamment les cadencements ;
- progrès technologique, ERTMS et tout ce qui peut concerner l'information et l'organisation ;
- intensification de l'offre pour attirer davantage de passagers aussi bien sur le TGV que sur les TER ;
- fret ferroviaire, avec les problèmes qui ne conduisent pas, pour l'instant, à une augmentation du trafic ; mais il est indispensable de restaurer l'économie de cette activité de la SNCF avant de lancer une nouvelle croissance ;
- développement du transport combiné rail-route, avec l'existence dans cette région de la liaison Aiton/Orbassano, et avec le projet nouveau, entre Luxembourg et Perpignan, d'un service de ferroutage ;
- franchissements alpin et pyrénéen : je dirais simplement qu'ici, on suppose que Lyon/Turin est réalisé. Par conséquent, on ne parle que des nouveaux franchissements ; notamment lors d'une réunion à Marseille, on a évoqué la possibilité de faire quelque chose au Montgenèvre ;
- LGV Montpellier/Perpignan : elle est fortement réclamée par la région Languedoc-Roussillon ; elle permettrait de combler le chaînon manquant entre ce qui est déjà décidé, s'agissant de la poursuite jusqu'à Montpellier, et puis ce qui est en cours entre Perpignan et Barcelone.
- Mesures réglementaires et fiscales concernant la dissuasion d'utiliser le mode routier. C'est l'instauration de péage sur les routes nationales et autoroutes urbaines gratuites, avec

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
l'utilisation de systèmes tels qu'il en existe en Allemagne, en Suisse qui pourrait peut-être être généralisé. On retrouve là la taxe carbone et les quotas d'émission et les certificats verts, et les péages urbains.

- Report modal en site urbain : péage urbain et priorité aux transports en commun en ville.

.3 L'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières

A ce niveau, il convient de citer :

- La régulation des vitesses : on a eu une expérience sur l'A7 au cours des étés précédents qui a conduit à montrer qu'on fluidifiait le trafic en réduisant la vitesse de base, indépendamment de l'économie des émissions de gaz à effet de serre.
- L'interdiction de doubler des poids lourds ;
- La régulation des accès à l'autoroute ;
- La modulation des péages, en fonction des horaires de la journée ;
- Une meilleure information des usagers.

Concernant les infrastructures, je veux vous dire un mot de ce qui était indiqué dans le dossier, concernant l'A7/A9, ou l'autoroute de Piémont Cévenol. La carte montre qu'on a clairement un problème entre Valence et Orange dans la mesure où on a trois voies sur l'A7, deux voies sur l'A9 qui débouchent sur les trois voies de Valence/Orange, et qui se retrouvent ensuite divisées en deux, A7 à trois voies et A9 à deux voies. On a donc cinq voies au Nord et au Sud, et un tronçon central avec seulement trois voies. C'est bien là que nous avons la congestion. C'est là qu'est suggéré de faire deux voies supplémentaires.

Parallèlement à cela, il y a un projet de voie du Piémont Cévenol. Au départ de Valence, elle va à Aubenas et rejoint ensuite l'A75, et éventuellement Narbonne. C'est un projet repris par le Conseil régional Rhône-Alpes sous la forme d'un axe structurant pour l'Ardèche.

De la salle

C'est une autoroute.

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Ce n'est pas une autoroute. C'est un axe... Je vous expliquerai ce que c'est exactement. Moi, j'ai tout de même vu qu'on prévoit un axe structurant en Ardèche qui est bien apprécié par l'Est, même si ce n'est pas le cas de l'Hérault. On en est là actuellement sur ce point.

On peut aussi penser à aménager les routes nationales parallèles à l'A7 et l'A9, ce qui est revendiqué par de nombreuses personnes.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
J'en ai terminé. Je voudrais simplement dire que tout ceci permettra de construire une politique des transports pour ces trois régions, et en particulier pour l'axe Lyon/Perpignan, concertée avec les collectivités, et s'appuyant sur ce débat public.

Noël LEBEL, CPDP

Maintenant, nous allons entendre des personnes qui sont en charge et en responsabilité ici de ces problèmes de transport. Comment voient-ils ce problème dans la vallée du Rhône ? Nous entendrons d'abord Charles Arathoon, directeur départemental de l'Equipement, et ensuite des élus et des responsables d'associations qui nous feront part de leur point de vue avant de terminer par un nouveau débat avec la salle.

.III Les enjeux du département de l'Isère

Charles ARATHOON, Directeur de la DDE de l'Isère

Il me revient donc d'illustrer, au nom des services de l'Equipement et de l'environnement, au nom de l'Etat et du département, les enjeux de transport et environnementaux dans le département de l'Isère. Mon intervention va s'articuler en trois points : d'abord quelques généralités sur le contexte territorial du département de l'Isère ; ensuite, j'évoquerai les quelques enjeux environnementaux qui sont en lien avec la thématique des transports ; et je conclurai par les projets de développement et d'aménagement des infrastructures de transport dans le département.

.1 Généralités concernant le département de l'Isère

La géographie du département de l'Isère est une géographie qui en fait un territoire contrasté. Le sud du département est très montagneux autour de Grenoble. Le nord du département est constitué de plaines et de vallons, sous influence directe de l'agglomération lyonnaise. En termes de transport, la montagne marque très fortement l'aménagement du territoire dans la partie sud du département, en limitant l'espace disponible pour l'urbanisation, et en contraignant les déplacements le long des axes constitués par les vallées.

Le département de l'Isère se caractérise également par une évolution démographique supérieure à la moyenne nationale. La population a cru de 235 000 habitants en 25 ans, soit un taux de progression proche de 1 % par an. C'est évidemment considérable. Et cela a des conséquences en termes d'urbanisation. Le département de l'Isère, c'est aussi une économie dynamique. Tout ceci crée un besoin croissant d'espace pour accueillir les activités et les habitants, et un besoin croissant de mobilité.

Le besoin d'espace et de mobilité conduit à une forte concurrence en matière d'occupation du sol, qui rend d'autant plus nécessaire l'organisation de l'espace ; ce que les collectivités locales s'attachent à faire à travers les schémas de cohérence territoriale. Vous voyez que les espaces connaissant la plus forte croissance démographique sont aujourd'hui couverts par des schémas de cohérence territoriale, ou schémas directeurs pour certains en cours de validité (Trièves et l'agglomération grenobloise), ou en cours d'élaboration (Nord-Isère).

.2 Enjeux environnementaux

J'évoquerai les enjeux environnementaux en trois points : les nuisances liées aux systèmes de transport ; les risques existant dans le département de l'Isère ; et enfin, je terminerai par les espaces naturels du département.

.a Les nuisances liées aux systèmes de transport

D'abord, la qualité de l'air est un sujet particulièrement sensible sur l'agglomération grenobloise en raison de la topographie en cuvette. Vous avez sous les yeux quelques éléments de la résultante de l'année 2004. L'indice ATMO de l'agglomération grenobloise est mauvais tout en haut. Les trois barres suivantes, c'est médiocre et moyen. Enfin, en bas, la qualité de l'air est bonne ou très bonne. Le système d'alerte a été activé 13 fois en 2004 : 4 fois en raison de particules inférieures à 10 micromètres, et 9 fois en raison de l'ozone.

Cette sensibilité de la qualité de l'air pour l'agglomération grenobloise a amené à mettre en place un plan de lutte contre la pollution. Il prévoit un certain nombre de mesures intéressant la circulation routière. Elles sont connues ici. C'est la réduction de la vitesse à 70 kilomètres/heure sur les voies rapides de l'agglomération depuis les barrières de péage de Crolles et de Voreppe, et surtout au contournement sud de l'agglomération. D'ailleurs, ce dispositif va être étendu dès cet été par une limitation plus générale de la vitesse, à moins 20 kilomètres/heure en dehors des agglomérations. Cette disposition s'ajoutera au dispositif de limitation à 70 kilomètres/heure qui est maintenant bien connu autour de Grenoble. Sur les vitesses, j'ajoute que la vitesse sur la rocade-sud ou sur l'autoroute A480 qui était de 110 kilomètres/heure, a été ramenée à 90 kilomètres/heure il y a quelques années, pour des raisons de sécurité routière d'abord. Mais c'est une disposition qui participe typiquement à la lutte contre la pollution automobile.

Un mot sur le bruit qui est également une nuisance, nuisance particulièrement ressentie sur l'agglomération grenobloise. Là, l'Etat a mis en place, au niveau national, un plan de résorption des points noirs bruit, d'une part, et d'autre part, à travers les contrats de plan Etat/Région, des programmes de protection phonique. C'est le cas sur l'agglomération grenobloise.

.b Risques existant dans l'Isère

Le département de l'Isère est particulièrement concerné, aussi bien par les risques technologiques que par les risques naturels. Vous avez sous les yeux la carte des sites SEVESO (48 dans le département de l'Isère). Ils sont essentiellement répartis dans la vallée du Rhône, entre Vienne et la Drôme, et sur Grenoble, au sud de l'agglomération grenobloise, avec le pôle chimique.

Comme dans tout département, mais peut-être plus que dans d'autres, l'Isère est soumise à un certain nombre de risques naturels. Sur 533 communes, 390 connaissent le risque inondation. 413 connaissent plusieurs risques (avalanche, mouvement de terrain, crue torrentielle). Enfin, 386 sont placés dans les zones 1A et 1B vis-à-vis du risque sismique.

Pour faire le lien avec les transports, l'Isère est bien entendu concernée par le risque d'éboulement. Ce n'est pas seulement un risque. C'est une réalité, comme dans les gorges de la Bourne. C'est un risque majeur sur le secteur de Séchilienne. C'est un problème bien connu dans le département.

La présence de nombreux massifs montagneux fait que le département de l'Isère connaît un certain nombre d'espaces naturels qui sont remarquables : Parc Naturel National des Ecrins, les Parcs Régionaux de la Chartreuse et du Vercors, un certain nombre de site Natura 2000 (étoiles vertes sur la carte), sept réserves naturelles, et enfin de nombreuses ZNIEFF. Ce sont évidemment des éléments pris en considération quand on parle de projet de transport.

Enfin, un enjeu peut-être plus spécifique au secteur montagneux, est le risque de cloisonnement de l'espace par l'urbanisation du fait de la structuration du territoire par les massifs montagneux. C'est tout le sujet du maintien de la biodiversité biologique par le maintien ou le rétablissement de connexions entre les espaces naturels. C'est toute la question des corridors biologiques. C'est une question qui va sans doute se poser de plus en plus quand on voit l'urbanisation de plus en plus continue de secteur comme la vallée du Grésivaudan.

.d Principaux projets de transport du territoire

Projets ferroviaires décidés ou envisagés :

Ces projets sont les suivants ;

- LGV Lyon/Turin avec sa composante voyageurs et sa composante fret : le nord de l'Isère sera traversé par les deux infrastructures ;
- projet de *shunt* à Rives : il permettrait de gagner quelques minutes sur la desserte de Grenoble, à partir du nord ;
- aménagement du sillon alpin entre Chambéry et Valence : c'est un projet important et absolument indispensable pour permettre de développer les dessertes ferroviaires. L'objectif est le doublement complet de la ligne d'une part, et son électrification, d'autre part. Le programme est d'ores et déjà engagé sur l'actuel contrat de plan, avec le saute-mouton de Moirans, et le doublement entre Moirans et Saint-Marcellin qui permettront d'améliorer les dessertes ferroviaires.

Projet routiers et/ou autoroutiers :

Ceux-ci portent sur

- liaison Ambérieu/Coiranne (A48) : elle est inscrite au décret de décembre 2005 ;
- amélioration de la liaison A48/A49 au niveau de Voreppe ;
- projet à plus long terme qui apparaît au niveau de Grenoble : c'est la TNS (Tangentielle Nord-Sud). C'est un projet de contournement autoroutier de l'agglomération, sous les contreforts du Vercors pour lequel nous n'avons, aujourd'hui, qu'un périmètre d'étude qui permet de réserver pour le cas où, un jour, cette infrastructure serait décidée pour éviter l'agglomération grenobloise ;
- projet d'autoroute A51 entre Grenoble et Gap : il a fait l'objet d'un grand débat l'année dernière, à l'issue duquel le ministre a pris la décision de poursuivre l'étude d'un projet d'autoroute passant par l'est de Gap ;

- à l'échelle grenobloise, il y a des projets plus localisés, par exemple la mise à l'étude de l'élargissement de l'autoroute A480 le long du Drac.

Noël LEBEL, CPDP

Merci Charles Arathoon. Maintenant, nous allons donner la parole à des responsables locaux, des acteurs du territoire qui vont nous faire part de leurs points de vue.

.IV Propositions des acteurs du territoire

Gérard LERAS, Président de la Commission Transport, Région Rhône-Alpes

Mon intervention comprend deux parties. La Commission particulière m'a demandé de revenir rapidement sur les mesures soumises au débat public par l'Etat ; quelques remarques rapides donc sur le positionnement régional par rapport à cela.

Grosso modo, sur la philosophie des propositions qui ont été faites, un certain nombre de choses sont intéressantes. Par exemple, au niveau de la Région, on essaye de voir comment on peut appliquer les concepts de développement durable à quelque chose qui ait un lien avec l'urbanisme dans ces différentes facettes (zone activité industrielle, activité tertiaire, zone d'habitat, zone de formation scolaire, universitaire), et de reconcevoir, entre autres, les aides que la Région apporte dans un certain nombre d'opérations. C'est un chantier que la Région ouvre pour elle-même. Il est très compliqué, mais elle exprime une volonté claire dans ce domaine.

Le principal de ce qui est dit dans les mesures dégagées par l'Etat, à ce niveau du débat, c'est l'aspect taxe carbone. C'est le fait qu'on arrête, au niveau des transports routiers, de produire de plus en plus de CO₂, et que l'on internalise un certain nombre de coûts. C'est en particulier le problème de mettre en place quelque chose qui soit du type RPLP, la redevance suisse sur les poids lourds, qui donne rapidement des résultats. Vous avez ici les courbes constatées depuis 2000, et la mise en œuvre de la RPLP : la courbe de l'évolution du trafic ferroviaire, la courbe de l'évolution du trafic routier. Nous n'en sommes qu'à une première étape puisque vous savez que dans la RPLP, il y a des progressions de fiscalisation qui se font en fonction des ouvertures des différentes infrastructures. Par exemple, on aura une augmentation importante à l'ouverture du Lötschberg et à l'ouverture du Saint-Gothard. C'est un système qui génère immédiatement des déplacements, des phénomènes de bascule entre le mode routier et le mode ferroviaire. Ce sujet est très important. Il génère aussi le moyen de financer les infrastructures ferroviaires. Une partie extrêmement importante des tunnels ferroviaires suisses est financée par la RPLP.

Concernant la liaison Rhône/Saône/Moselle, évoquée dans le catalogue, la position de la Région (adoptée en délibération) est qu'il faut se livrer à des études d'opportunité, en particulier avec un problème précis qui est que concrètement, le canal Saône/Moselle serait immédiatement parallèle, et traverserait les mêmes zones industrielles que la voie ferrée Luxembourg/Lyon. Notre problème éthique est bien de faire du report modal de la route sur le rail, mais de ne pas créer des conditions de mise en concurrence entre le fleuve et le rail. C'est une difficulté que nous avons identifiée. Ce n'est pas la seule. La Région n'a pas du tout dit qu'elle est contre le canal de la Saône/Moselle. Elle dit simplement que les choses doivent peut-être être étudiées de près avant de s'aventurer.

Le gros problème qu'il y a dans le catalogue, c'est que les deux premiers éléments du catalogue (mobilité soutenable et report modal) sont purement et simplement annihilés par « l'amélioration »

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien des infrastructures existantes. Vous savez que la Région a délibéré. Cela a été présenté à Lyon, devant la Commission particulière. La Région a délibéré contre toute augmentation de capacité de l'A7, de l'A9, et contre l'autoroute du Piémont Cévenol. Elle a aussi délibéré pour que soient menées des opérations de dessertes correctes du territoire. Mais en aucun cas, elle n'a pas dit qu'il s'agissait de faire une nouvelle voirie de Valence vers Béziers. Elle a tout simplement dit qu'il fallait desservir l'intérieur du territoire. De même, nous sommes en train de voir comment procéder à l'amélioration de l'utilisation de la rive droite ferroviaire. Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, nous en sommes seulement à un rapport d'étape. C'est un premier rendu. L'objectif est de mettre en place quelque chose de long, de sept, huit ou neuf allers-retours sur la rive droite, et encore pas pour l'ensemble de la vallée du Rhône. Quand on me dit qu'avec de telles décisions, on remettrait en cause l'organisation du fret sur la rive droite, cela fait sourire. Bien sûr, c'est une toute petite part des sillons disponibles. Il n'y a pas de remise en cause de la fonction principale de la rive droite du Rhône.

Sur cette carte, vous avez ce qui existe, en termes routiers. Vous avez ici les projets de l'Etat, entre autres, avec l'ouverture d'un axe autoroutier parallèle à la vallée du Rhône, qu'on prolongerait pour le contournement de Valence, pour longer l'A48 au nord de Bourgoin. Autrement dit, c'est quelque chose qui est organisé pour ramener de la circulation supplémentaire dans la vallée du Rhône. Ce n'est pas quelque chose qui traite ou qui tente de diminuer la circulation. Ce projet est un projet qui tente à créer de nouvelles possibilités d'accès aux véhicules venant du Nord.

Un autre axe est important. C'est l'axe qui vient d'Ambérieu et Bourgoin avec le contournement de Chambéry. Et il y a le deuxième tunnel au Fréjus. C'est un axe qui est en route, par la décision qui a été prise de faire un soi-disant tube de sécurité de huit mètres de large au tunnel de Fréjus. La Région a exprimé sa défiance par rapport à ce projet. Elle estime que c'est un projet de nouvelle circulation qui ne veut pas dire son nom.

Bien sûr, il y a l'axe Grenoble/Sisteron autoroutier, contre lequel la Région a délibéré. Nous l'avons déjà dit durant le débat public.

Ce que la Région souhaite voir réaliser, est complètement différent. C'est alternatif. Sur le plan ferroviaire, il y a le sillon alpin ; le Lyon/Turin ; le contournement Est de Lyon. Il est un impératif pour faire des flux nord-sud. Et il y a un problème de connexion est-ouest en termes de ferroutage. Nous pensons que la connexion entre le transalpin et le nord-sud doit se faire à Ambérieu. Mais nous pensons aussi qu'il est important d'organiser une zone au niveau de Porte-les-Valences pour assurer une connexion correcte rail-fleuve.

Enfin, il y a la perspective de l'accès ferroviaire par le Mont-Genèvre. C'est quelque chose qui pourrait être en pointillé. Effectivement, c'est du plus long terme d'abord parce que les tonnages entre Marseille et Turin sont beaucoup plus faibles. Actuellement, les flux transalpins sont alimentés à 70 % du Nord, à 30 % du Sud. Il faut être honnête et dire de manière précise que les flux venant du Sud remontent plus vite que les flux venant du Nord. Un rééquilibrage peut donc se faire. On a quand même une situation de départ qui fait que le Lyon/Turin est justifié. Deuxièmement, on ne parle que de l'aspect du Montgenèvre. Il n'a pas été étudié. Une estimation à la louche de 800 millions d'euros a été faite par la région PACA pour le débat public Grenoble/Sisteron. Il y a surtout une impossibilité d'utiliser la voie ferroviaire actuelle sur une partie importante au nord de Sisteron. Il y a donc un module quasi complet entre Sisteron et Briançon à faire qui n'existe pas à ce jour. De ce point de vue, il est un peu prématuré de parler à échéance brève du Montgenèvre.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
En ce qui concerne le routier, la Région souhaite l'aménagement des deux nationales RN75 et RN85. C'est un élément essentiel et incontournable, alternatif à l'autoroute. Je ne redis pas ce que j'ai dit tout à l'heure sur le secteur ardéchois. Je voulais vraiment faire le lien entre le nord et le sud, et l'est et l'ouest, à travers les Alpes.

Noël LEBEL, CPDP

Merci à Gérard Leras de nous avoir présenté les propositions de la Région qui, effectivement, se sont traduites dans les délibérations qu'elle a votées récemment.

Maintenant, nous allons passer au niveau du département et de l'agglomération de Grenoble.

Marc BAIETTO, Premier vice-président du Conseil général, chargé de l'Aménagement du territoire, de l'Economie et des Transports

Je vais essayer de parler au nom des deux institutions que vous avez invitées ce soir, le département et l'agglomération. Je voudrais d'abord souligner sans doute un élément important de la politique conduite sur l'Isère, la cohérence des acteurs, que ce soit la Région, le Département, l'agglomération. Tout le monde s'est exprimé et partage la même position sur ce qu'il convient de mettre en œuvre pour répondre au défi du déplacement dans notre région.

Le deuxième point, c'est qu'un certain nombre de mesures - Charles Arathoon n'en a pas parlé tout à l'heure, mais c'est une mesure partagée par le département et l'Etat - ne nous coûtent rien. Ce sont des mesures qui demandent des autorisations, par exemple, la création d'une voie spécialisée réservée aux transports publics sur autoroute. Certes, ce sont 4,5 kilomètres pour commencer, mais c'est un début. Il convient que là-dessus, il y ait peut-être une revisite d'un certain nombre de dispositifs qui avaient peut-être leurs raisons d'être il y a 15 ou 20 ans, et qui aujourd'hui demandent à être revisités. Nous avons commencé par une bretelle d'autoroute partagée entre les vélos et la voiture. C'est la bretelle du Rondeau. On a poursuivi par l'aménagement de l'accès au pont d'Oxford avec une voie de 500 mètres permettant la priorité aux bus ; par la création d'une voie sur la RN90 avec une réduction de vitesse à 70 kilomètres/heure. Nous ne sommes donc pas là dans des mesures qui sont à la fois relativement simples à mettre en œuvre (pardon pour les techniciens qui y ont travaillé pendant quatre ans) et symboliques. Prélever sur une bordure autoroutière une voie pour en faire une voie de transport public, c'est quelque chose qui a un sens lourd. C'est la même chose pour la bretelle vélos de tout à l'heure.

Un certain nombre de choses ne sont pas acceptables dans les propositions qui figurent dans le dossier-support. Vous nous parliez d'éviter les erreurs. Dire qu'on va faire un axe nord-sud alternatif - c'est ainsi que c'est présenté, ou j'ai mal lu - qui va traverser l'agglomération grenobloise qui est déjà saturée, et dire qu'on va injecter de la circulation supplémentaire dans cette agglomération, si ce n'est pas recommencer le tunnel de Fourvière, je ne sais pas ce que c'est. Clairement, Grenoble Alpes Métropole dit non à toute solution cachée, pas cachée, permettant ou amenant à faire de Grenoble un itinéraire alternatif. Là-dessus, les choses sont très claires.

Nous pensons que - je vais redire ce qu'a dit Gérard Leras, mais il ne m'en voudra pas - l'aménagement des routes nationales et surtout l'utilisation de la voie ferrée entre Grenoble et Veynes nous paraissent les meilleures solutions. C'est quelque chose que nous attendons.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Dans les coins, a également été évoquée l'importance que nous attribuons à l'amélioration du sillon alpin, et au-delà de l'amélioration du sillon alpin, au branchement des lignes ferroviaires du sillon alpin sur la ligne LGV à hauteur de Valence, pour qu'on ait de véritables alternatives en termes de transport ferroviaire en direction du Sud. Ce sont des exemples sur lesquels nous disons aujourd'hui que nous ne pouvons pas nous en tenir aux propositions qui sont faites, et qui considèrent que l'A51 d'une part, le développement ferroviaire, d'autre part... Ce sont des points sur lesquels je souhaitais attirer l'attention de la Commission.

Enfin, je vais dire deux mots de la réflexion prospective qui est présente dans ce que vous amenez à la réflexion. Aujourd'hui, au niveau de l'agglomération grenobloise, deux réflexions sont engagées. L'une, qu'on peut appeler d'un terme barbare, de « chrono-aménagement » ou « d'autoroute apaisée », veut réfléchir et nous amener à prendre conscience qu'il y a entre les vitesses que l'on prend pour amener sur des villes centres et la perte de substance en termes urbains, commerciaux, économiques, des pôles qu'on souhaite d'équilibre dans une région urbaine. Aujourd'hui, l'autoroute nous apparaît, dans la formulation, comme étant l'une des raisons qui explique l'appauvrissement commercial des territoires périphériques. Ce n'est pas pour rien que les grandes surfaces sont dans la périphérie grenobloise. Nous pensons que l'une des réponses, est de permettre la revitalisation sur les fonctions les plus simples. Il me semble qu'il y a des espaces à reconquérir. Nous travaillons, nous réfléchissons avec l'Etat, sur la capacité à réduire la vitesse des infrastructures routières.

La deuxième réflexion est du même ordre. C'est lier les futurs investissements en matière de transport public, à l'expression d'une volonté forte sur l'urbanisation le long de ces axes. On a laissé passer des rendez-vous, certes. Le passé n'est pas toujours glorieux. Mais comment éviter les erreurs du passé ? Nous, nous tentons l'aventure sur ce lien urbanisme/transport en affirmant que nous ne réaliserons les futurs axes tramway que là où il y aura une affirmation d'une densification urbaine.

Juste deux remarques : un hypermarché est, dans le contexte de la taxe professionnelle unique, le seul moyen d'améliorer les recettes de la commune. Le foncier bâti produit une matière fiscale qui n'est pas complètement inintéressante. Là, on a un problème qui est lié à la fiscalité. Aujourd'hui, on a une fiscalité qui n'est pas allée au bout de sa réflexion. La TPU a évité la concurrence. Elle devrait permettre un aménagement du rationnel de l'espace. Mais aujourd'hui, le foncier bâti contribue à une certaine désorganisation de cet espace. La deuxième difficulté : entre les tenants de « la petite maison dans la prairie » qui amène à construire à 50 ou 60 kilomètres du lieu de travail, sans se poser les conséquences sur l'économie du ménage, et les tenants d'un habitat qu'on voudrait à l'opposition d'un urbanisme des années soixante, on est aujourd'hui confronté à une difficulté, faire admettre un niveau de densification de l'habitat susceptible de justifier les investissements collectifs lourds. Je voudrais dire ici que je déplore, à titre personnel et à titre des responsabilités qui sont les miennes, une absence de densité dans la ville. L'enquête ménage que nous avons conduit en 2000/2001 sur la région urbaine (sur un échantillon de 250 communes), montre qu'en dessous d'une certaine densité, la voiture est reine. Quelque transport commun que l'on fasse passer, il ne concurrence pas la voiture. Il faudrait mieux mailler le territoire en transport public, mais il faut d'abord que le territoire soit suffisamment dense pour que le transport public soit efficace.

Pour terminer, je poserais deux questions. La première, je la pose avec la casquette de conseiller général, directement concerné par l'axe rhodanien. Je vais me faire le porte-parole de mes collègues élus le long de la vallée du Rhône. Ils craignent que ce qui est apparu dans le débat, ruine quelque peu le fonctionnement de leur territoire. L'autoroute sert de cabotage entre des pôles économiques

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ou des pôles urbains. On fait facilement Vienne/Roussillon par l'A7. Ils craignent que les propositions ou idées avancées ici ou là, conduisent quelque part à interdire ce type d'usage au profit de longs transits.

Deuxièmement, les budgets des collectivités ont doublé. Quand je dis cela, je parle de la collectivité iséroise qui a doublé son budget de transport public de 65 millions d'euros à 140 millions d'euros. On n'a pas tout à fait atteint les plafonds, mais on s'en approche dangereusement. Soit, on revoit les structures de nos budgets ; c'est-à-dire que l'on diminue la part consacrée à d'autres politiques, on priorise au nom du climat, de la santé. Soit, il nous faudra trouver de nouvelles recettes.

Simplement, je trouve que la taxation routière est toujours un peu dangereuse. Il faudra que la route continue à produire, vu les investissements que nous allons à réaliser. J'ai peur que quelque part, le débat sur « on va chercher auprès de la voiture le financement des infrastructures de transport public » soit quelque part une merveilleuse incitation à continuer à développer la voiture.

Noël LEBEL, CPDP

Merci pour cette traduction concrète des problèmes urbains. Je donne maintenant la parole à André Coing, président des Transports Coing. C'est donc un transporteur de métier. Il va nous faire part de son point de vue.

André COING, Président des Transports COING

Mon entreprise est implantée au Fontanil. Elle compte 105 personnes, dont 85 chauffeurs. Nos transports sont à 80 % de longue distance.

Quand nos dirigeants parlaient d'Europe au départ, je me demande s'ils connaissaient la géographie. Ne se sont-ils pas aperçus que nous serions, le jour de la mise en place de cette Europe, un pays transité à 100 % ? J'ai milité à la Fédération Nationale des Transports Routiers pendant une quarantaine d'années. A l'époque, on parlait déjà entre nous (mais je pense que c'était beaucoup trop tôt) du report modal des camions au départ de plates-formes, par exemple à Charleville, par exemple à Colmar, qui puisse drainer toute la circulation de l'Europe du Nord ; et que tous les étrangers puissent transiter sur le train en faisant une plate-forme à Irun, au Perthus pour distribuer ces pays par un transit sur le train. On en a parlé, mais j'ai l'impression que c'était beaucoup trop tôt et qu'on n'était pas sensibilisé par la circulation. C'était une idée qu'on avait. Aujourd'hui, j'ai constaté que l'on allait faire un Luxembourg/Perpignan. De quelle façon ? Je ne sais pas. J'espère que ce sera dans le sens qu'on avait réfléchi à l'époque. Mais je pense que cela ne drainera pas grand-chose. Il faut un Y qui puisse drainer tout le nord de l'Europe et qui puisse distribuer l'Espagne, la Grèce, l'Italie qui passent tous par la France. Ceci est pour transiter les étrangers.

Et puis, il y a eu l'accident du Mont-Blanc. Le tunnel est resté fermé pendant trois ans et demi. J'ai tout de suite pensé qu'il fallait doubler le tunnel du Fréjus. Pourquoi doubler le tunnel du Fréjus alors qu'on arrive par deux voies, et qu'on passe à une voie, et que du côté italien on arrive à une voie et on passe par une voie ? On aurait doublé le tube du Fréjus à cette époque, on n'aurait pas eu de problème de circulation, ni de régulation avant le tunnel pour faire passer les camions en respectant les espaces. Aujourd'hui, on veut faire un Lyon/Turin qui va coûter 17 milliards d'euros, alors qu'il ne sera opérationnel qu'en - je n'ose pas dire l'année - 2030, peut-être. Faire un deuxième tube au Fréjus, quand on regarde et qu'on connaît la circulation quotidienne, qui passe par l'autoroute pour aller vers l'Italie ? Les Rhônalpins, les Rhônalpins dans le business, c'est tout.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
En semaine, on voit très peu de voitures passer le tunnel du Fréjus. On voit des camions. On en verrait beaucoup plus si on n'était pas obligé de les réguler, et si on pouvait les faire passer par deux voies en descendant et en revenant.

Je ne suis pas contre le Lyon/Turin, mais ce serait à une échéance beaucoup plus lointaine. Si on fait le Lyon/Turin, ceux qui vont venir de Montélimar ou de Valence, vont remonter à Ambérieu pour prendre la voie ferroviaire. Je pense que c'est une ineptie, une erreur. Peut-être que dans 40 ans, on aurait fait ce projet. Pourquoi pas ? Mais pas pour l'instant. Pour l'instant, ce qui nous préoccupe, ce sont des délestages. C'est de trouver des moyens de faire circuler, de faire circuler par l'autoroute, bien sûr. Je pense que c'est le moyen de transit le plus rapide, le plus sécurisant, et cela n'empêche pas que toutes les communes environnantes le long de l'autoroute puissent vivre. Peut-être vivent-elles mieux qu'auparavant.

Et puis on a fait aussi - je ne suis pas pour, je vous le dis tout de suite ; je ne le prendrai pas - Aiton/Orbassano, 180 kilomètres. On a fait des investissements, des infrastructures pour mettre des camions sur 180 kilomètres. Ce n'est pas pensable. J'en reviens aux deux tubes du Fréjus. Cela aurait fait une circulation fluide comme on ne peut pas imaginer. Et on met des camions sur 180 kilomètres. Economiquement, je dis que c'est faux.

L'A51 : on parle de doubler l'A7. Je pense que l'A51 doit doubler l'A7. Elle est faite pour cela. On veut en faire une de l'autre côté, mais je pense qu'elle est faite pour cela.

L'A480 : il faut certainement la mettre à trois voies, et on en parle depuis longtemps.

Le tunnel sous la Bastille : j'ai été le premier - je fais partie de la Chambre de Commerce ; je suis élu - à dire pas de camion sous le tunnel de la Bastille. Mais faites-nous vite un tunnel pour nous permettre de faire nos inter-usines, nous transporteurs, et de fluidifier la circulation. On aurait préféré que le tunnel se fasse avant le tram. Je suis pour le tram. Je suis pour le transport en commun. Je suis pour l'aménagement du territoire dans ce domaine. Mais il ne faut pas oublier que tous les matins, des camions livrent le lait, la viande. Vous avez des camions qui vous font manger. Et on ne les évitera pas. Je suis pour mettre les camions sur le fer à partir du moment où on économise. Si on avait fait ces plates-formes, on aurait économisé des autoroutes. On aurait économisé des doublages. Imaginez qu'aujourd'hui, le transit des étrangers représente 60 % de la circulation des poids lourds. Et puis, il y a le barrage de Saint-Egrève.

Bien sûr, je vous ai parlé de circulation. C'est mon métier. C'est notre métier. C'est notre métier qui approvisionne la France entière.

Noël LEBEL, CPDP

Merci de nous avoir fait part de votre point de vue de transporteur. Nous allons terminer cette phase de prise de parole par l'intervention de Jean Sivardière, président de la FNAUT.

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

Je vous remercie de m'avoir invité. Contrairement à l'intervenant précédent, je pense que le problème n'est pas un problème de circulation aujourd'hui. C'est un problème d'avenir de notre pays et de la planète dans 40 ans. C'est de cela qu'il faut partir. Autrement dit, il faut essayer de

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
comprendre ce qu'il va se passer à long terme dans les domaines environnementaux ; d'abord l'indépendance pétrolière du secteur des transports, extrêmement fragilisée, et d'autre part, le problème du réchauffement climatique qui, selon les experts que j'ai pu entendre, est beaucoup plus grave qu'on ne le dit, en particulier parce qu'il y a un risque d'emballement du réchauffement climatique. J'ai fait partie de la Commission facteur 4, mise en place il y a quelques mois, par le gouvernement. Le rapport de cette Commission a été remis hier. Je partirai d'un des conclusions de ce rapport.

Ce rapport dit que la technologie est importante, bien entendu, pour essayer d'atteindre le facteur 4. Mais elle ne suffit pas. Pourquoi ? Le progrès technologique, par nature, est aléatoire. On cherche, mais on ne trouve pas forcément. J'ai été chercheur pendant toute ma carrière professionnelle. Je sais bien que ce n'est pas parce qu'on cherche, qu'on trouve. Parfois, on trouve des choses que l'on ne cherchait pas. Je prends un exemple de la difficulté de la recherche dans le domaine des transports. Récemment à Bordeaux, il a fallu presque cinq ans pour mettre au point l'alimentation par le sol des tramways. C'est une belle réussite. Simplement, il faut savoir que le principe de cette innovation était connu depuis une centaine d'années. Si déjà, il faut cinq ans pour supprimer les caténaires des tramways, alors qu'on connaît le principe, on sait bien que la voiture à hydrogène n'est pas pour demain. Un prototype innovant n'est pas un produit industriel commercialisable. Des années et des années se passent entre le prototype et le produit commercial.

Ensuite, l'innovation technologique peut avoir des effets pervers. Par exemple, pour le biocarburant, les experts de la commission dont je fais partie, nous ont très clairement expliqué que si on voulait vigoureusement développer l'introduction des biocarburants pour remplacer le pétrole, très rapidement la culture susceptible de mener à des biocarburants, viendrait en compétition avec la production alimentaire. On peut trouver bien d'autres exemples.

Enfin, le progrès technologique, dans le secteur des transports, est très souvent annihilé par la croissance des trafics. Actuellement, on constate que la consommation moyenne de pétrole des voitures neuves, diminue très lentement parce que les voitures en question sont de plus en plus massives, avec l'introduction des 4x4 et grosses berlines. Par conséquent, tout ce que je viens de dire montre bien que la technologie, on en a certainement besoin. Je ne dirais pas le contraire. Mais ce n'est pas forcément la panacée.

Cela veut dire qu'il faut compléter les progrès technologiques, pour une large part, par des changements de comportement. Quel genre de changement de comportement ? Tout à l'heure, sur les transparents qui nous ont été montrés, j'ai vu qu'on nous parlait du covoiturage. Là, je crois qu'il faut être sérieux. Le covoiturage, j'en parle en connaissance de cause. J'en ai fait pendant un an. C'est une méthode de déplacement extrêmement contraignante. Si on ne fait pas cela avec un voisin qui travaille dans la même entreprise, c'est infernal. De toute manière, il y a toujours un des deux qui est en retard le matin, et l'autre, c'est le soir. Il veut s'arrêter à Carrefour pour faire les courses. Vous, vous avez envie de rentrer chez vous. Pour moi, le covoiturage rime avec bricolage. C'est une solution vraiment marginale. Il ne faut pas du tout la présenter comme une grande solution.

Par contre, ce qui est plus sérieux, c'est la réduction des vitesses. Je crois qu'on pourrait dès maintenant ramener la vitesse à 120 kilomètres/heure sur les autoroutes par exemple. C'est la moyenne européenne. Cela n'aurait rien de scandaleux, et on pourrait très bien l'expliquer au public.

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Ensuite, bien sûr, il faut développer les transports collectifs. On est encore loin du compte. Quand on compare le taux d'utilisation des transports collectifs dans les villes suisses et dans les villes françaises, il y a parfois des écarts de 1 à 4, ou 5.

Par contre, ce qui peut être fait vite, en dehors de la réduction de la vitesse, c'est l'utilisation plus large de la bicyclette. On a toujours un petit sourire quand on parle de bicyclette. Mais il faut savoir que dans des villes moyennes, ou même de grandes villes comme Copenhague ou Amsterdam, il y a autant de cyclistes que d'usagers des transports collectifs. Dans ces villes, les déplacements se répartissent en trois tiers pour ce qui est des déplacements motorisés (un tiers pour le vélo, un tiers pour la voiture, un tiers pour le transport collectif). On sait faire. Tous les outils nécessaires techniques sont connus. Il n'y a pas besoin d'inventer des tapis volants, des moteurs linéaires, ou je ne sais quoi.

Cela étant, je voudrais insister sur le choix des infrastructures pour les déplacements à longue distance. Je crois que là, il faut sortir des perspectives anachroniques qui consistent à vouloir créer de nouvelles autoroutes ou à élargir les autoroutes existantes. D'abord, si on parle de facteur 4, ce n'est pas en élargissant les autoroutes de la vallée du Rhône ou en faisant des autoroutes parallèles par le Piémont Cévenol, ou à travers les Alpes, qu'on arrivera à atteindre ce facteur 4. Cela me semble évident. Je ne comprends pas que le ministère de l'Équipement ose encore présenter des projets de ce type aujourd'hui. Je trouve que c'est totalement contradictoire avec la perspective du facteur 4.

Pourquoi les autoroutes sont-elles anachroniques ? Ce sont pour des raisons d'aménagement du territoire. On nous dit que l'on va aménager le territoire avec les autoroutes. Depuis 20 ans que François Plassard a fait des études dans ce domaine (un rapport des Ponts et Chaussées qui a entériné ce genre de considération), on sait bien que l'autoroute n'irrigue pas le territoire. Au contraire, elle l'assèche. Elle met brutalement en contact des petites villes avec les grandes villes qui les absorbent. Pourquoi ? Parce que dans la grande ville, le marché de l'emploi est plus large. Les commerces sont mieux achalandés. C'est moins cher. On va donc de la petite ville à la grande ville. Cela s'est observé par exemple au sud de Clermont-Ferrand, lors de la mise en service de l'A75. On a fait des enquêtes chez les commerçants du centre-ville de Clermont-Ferrand. On a examiné les chèques. On s'est aperçu que les chèques étaient souvent émis par des habitants de villes situées à 50 kilomètres au sud de Clermont-Ferrand. Les commerçants de ces petites villes font une sale tête parce qu'ils espéraient bien que l'autoroute allait leur amener la prospérité. C'est tout le contraire qui se produit.

Cette perspective de construire des autoroutes est anachronique. On oublie que les nouvelles infrastructures routières sont de plus en plus coûteuses. Comme l'espace manque, on est amené à faire des tunnels urbains ou des autoroutes de montagne qui sont extrêmement coûteuses. Comme disait mon maître à penser, Alfred Sauvy, on ne dépense son argent qu'une fois. Une fois qu'Alfred Sauvy avait dit cela, il avait à peu près tout dit. Je pense que ce n'est pas faux. Comment voulez-vous financer de grands investissements ferroviaires si on commence à dépenser des fortunes dans les autoroutes comme l'A51 ? Je rappelle qu'en termes d'argent public nécessaire, l'A51 est presque aussi chère que le TGV Bretagne. Pour desservir quoi ? Gap, quelques stations de ski. Alors qu'avec le TGV Bretagne, il y a une desserte possible de quelques millions d'habitants.

Et un danger des autoroutes, c'est aussi de dé-rentabiliser l'investissement ferroviaire. A quoi bon envisager le projet Lyon/Turin qui en soi est un excellent projet, si en même temps, on réalise l'A48, la rocade de Chambéry et le deuxième tube du Fréjus, baptisé galerie de sécurité ; comme si on avait besoin d'une galerie de huit mètres pour faire de la sécurité. Le tunnel routier de Sainte-

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Marie-aux-Mines dans les Vosges va avoir une galerie de sécurité de cinq mètres (mais pas de huit mètres). Dans une galerie de huit mètres, on peut faire croiser deux poids lourds. C'est plus large que le tunnel du Mont-Blanc.

Pour toutes ces raisons, je crois qu'il faut complètement revoir le choix des infrastructures, y compris les choix déjà faits lors du CIADT de décembre 2003. Si on prend le facteur 4 comme objectif sérieux, il faut non seulement abandonner tous ces projets d'élargissement dans la vallée du Rhône, mais en même temps revoir les projets autoroutiers qui ont été actés lors du CIADT de décembre 2003.

Je voudrais dire un mot sur la voie d'eau. La voie d'eau est-elle une alternative intéressante à la route ? J'ai envie de répondre oui et non. Sur le principe, je suis tout à fait d'accord. En pratique, vouloir développer le trafic fluvial sur le Rhône, entre Marseille et un hinterland industriel, me semble tout à fait sérieux. Après tout, on voit bien ce qu'il se passe entre Le Havre et l'agglomération parisienne. Le trafic se développe. Par contre, les canaux interbassins sont extrêmement contestables. Pourquoi ? Tout simplement parce que sur les axes interbassins, en règle générale, le trafic fluvial est toujours faible. Quand on voit une carte du trafic fluvial en Allemagne, on s'aperçoit que 90 % du trafic se fait sur le Rhin et ses affluents. Les canaux interbassins drainent très peu de trafic. C'est vraisemblablement ce qu'il se passerait entre la Saône et le Rhône. Monsieur Estrosi, ministre de l'Aménagement du Territoire, nous dit textuellement qu'il veut relier la mer du Nord aux Indes grâce à ce canal. Les Hollandais savent faire depuis le 16^e siècle ! Pour aller de la mer du Nord aux Indes, on passe simplement par la mer. On ne passe pas par Vesoul.

Un mot sur le merroutage : transporter les camions sur les bateaux est, *a priori*, une idée très séduisante. Mais il faut bien voir que les bateaux ont une capacité relativement limitée. Si on voulait vraiment absorber massivement le trafic routier par le cabotage maritime, il faudrait qu'il y ait une circulation très intense. En plus, il faut bien voir que cela ne supprime pas le camionnage. Le proche acheminement vers les ports se fait forcément par camion parce que les distances qui restent à parcourir, sont courtes. Je pense donc que la voie d'eau est une solution intéressante, mais qu'elle n'a pas la puissance de la solution ferroviaire. Je crois que si l'on veut vraiment une alternative à la route, il faut essentiellement miser sur le ferroviaire.

Des grands projets ferroviaires, d'accord. Mais cela ne suffit pas. Il faut un accompagnement politique, en quelque sorte. Je prends l'exemple du Lyon/Turin. Si on se contente de faire un tube, on aura une infrastructure très performante, bien entendu, bien plus performante que la ligne historique. Mais cela peut très bien être un fiasco du point de vue du transfert modal parce que l'on n'aura pas maîtrisé la route. Que veut dire maîtriser la route ? Cela veut dire abandonner, une fois pour toutes, les investissements routiers concurrents. Cela veut dire maîtriser le phénomène de fraude sur la route. Il y a quelques années, le Conseil National de Transport, dont je fais partie, a sorti un document sur la fraude en transport routier. Plus d'un tiers, et peut-être même 40 % des transporteurs routiers fraudent, simplement pour survivre. La fraude se fait sur les vitesses, sur les charges, sur les temps de conduite. Tout cela abaisse artificiellement la rentabilité du chemin de fer, comparé à la route.

Je vais conclure en disant que la bonne solution pour le transport longue distance des marchandises, c'est le modèle suisse ; c'est-à-dire une taxation routière, dont l'essentiel du produit est affecté au transport ferroviaire.

Merci. Nous terminons ainsi les points de vue exprimés par les responsables locaux. Nous revenons maintenant vers la salle pour avoir vos réactions.

.V Echange avec le public

Christophe LERIDAN, habitant de Grenoble

Je dirais d'abord que le trafic routier stagne, à cause de la hausse du pétrole. Tant mieux. Cela fera peut-être arrêter de produire des pommes de terre aux Pays-Bas, les faire éplucher en Italie, et les faire revenir par camion en Belgique pour faire des frites. Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. On ne parle pas trop de la baisse du trafic. Sur le réseau (*inaudible*), le trafic a baissé de 1 % en 2005. Sur le réseau routier français, il a cru de 1,2 % en kilomètre parcouru. Mais le réseau lui-même a cru de 3 %. Si on n'avait pas fait ces 3 % de kilomètre en plus, le trafic n'aurait pas augmenté. Tout cela pour dire qu'il faut arrêter de construire des autoroutes. On construit de plus en plus d'autoroutes qui ne sont pas rentables, et qui doivent être financées par les fonds publics. En matière de maillage routier, on parle toujours de pousser le maillage à l'extrême en construisant l'A51, l'A79, l'axe Toulouse/Lyon.

Je remarque que l'on n'a pas du tout ce même raisonnement quand il s'agit des axes ferroviaires. Au contraire, on a tendance à en fermer beaucoup. La politique a été de concentrer le trafic ferroviaire sur un tout petit nombre d'axes. On a notamment fermé la ligne voyageurs Lyon/Mende/Toulouse. Les lignes qui survivent encore, sont dans un état alarmant selon un rapport d'audit sur l'état du réseau ferroviaire français. Tout le réseau secondaire est menacé de disparition. Clairement, il risque de devenir un cul-de-sac ferroviaire. Si on continue comme actuellement au niveau des investissements, il n'y aura plus rien à l'ouest de la vallée du Rhône, entre Paris, Limoges et Toulouse. Cela fait quand même beaucoup.

Je vais parler du « tout TGV ». Il est poussé jusqu'à l'absurde. Parfois, on se demande quel est le jeu de la SNCF. On semble oublier que la SNCF, ce ne sont pas que des TGV. Il y a aussi des trains Corail et des TER. Jusqu'à présent, c'est la même entreprise. Il y a aussi le détournement des voyageurs. Pour faire Grenoble/Aix-en-Provence, le voyageur doit passer par Valence, puis changer à Aix-en-Provence TGV, et prendre le car pour Aix-en-Provence. C'est à peine plus court qu'en passant par Veynes. Cela fait deux changements au lieu d'un.

La localisation des gares TGV est une vraie absurdité. Heureusement, la FNAUT a obtenu que la gare de Valence TGV soit sur la ligne TER entre Valence et Romans. La gare d'Avignon TGV est à un kilomètre de la ligne classique. Je ne sais pas pourquoi on a fait cela. Il y a vraiment du gaspillage d'argent public, alors qu'on aurait pu avoir une véritable synergie entre les TER, les TGV et trains Corail. On gaspille l'argent public. Il faut faire des navettes entre la gare TGV et la gare centrale. Elles mettent un temps fou. Parfois, elles ne prennent même pas tous les voyageurs. Les voyageurs attendent donc une demi-heure pour finir le trajet Avignon TGV/Avignon ville.

Je terminerai par le fait que le réseau secondaire ferré est sous-développé. Pour ce qui nous concerne à Grenoble, c'est le sillon alpin. Certes, il va enfin y avoir des travaux. Il va enfin y avoir le contournement de la voie entre Moirans et Saint-Marcellin. Je rappelle que l'électrification du sillon alpin est considérée comme rentable depuis 1965. Cela fait 41 ans, 41 ans que cela n'est toujours pas fait ; alors qu'on nous bassine avec les projets autoroutiers qui n'ont aucune rentabilité, et pas de justification.

En fait, je vais faire une réflexion à propos de la fiscalité concernant les automobiles. Dans les propositions, j'ai noté qu'il y avait des quotas d'émission pour les entreprises, les individus ; la taxe carbone ; des choses liées aux biocarburants, et aussi des mesures de dissuasion pour l'utilisation du transport routier. En fait, je trouve que ce sont des mesures, certes valables, mais plus dans une optique de répression. Je trouve qu'il manque une dimension de mesures fiscales constructives par rapport à un objectif de non-utilisation de la voiture.

Je vais citer l'exemple que je vis. Ma voiture est ruinée. Elle va donc aller à la casse. Comment je fais pour venir travailler ? Je fais du train-vélo. Le problème que j'ai, c'est que mes finances ne sont pas suffisantes pour avoir une super voiture au gaz, avec des réductions d'impôt. Par conséquent, j'ai le projet de m'acheter un vélo pliant. En fait, à la SNCF, on est submergé par les VTT qui bouchent les accès aux trains. Mon problème est comment vais-je acheter mon vélo pliant ? J'ai regardé ce qui existe sur le marché. Il y a des minivélos à 150 euros. Moi, j'ai besoin vraiment de mon vélo tous les jours.

J'aimerais demander à l'Etat et aux représentants de l'Etat de chercher des mesures pour des gens qui ne peuvent profiter des mesures fiscales orientées vers l'utilisation de la voiture. Je me sens tout à fait concernée par ce sujet. J'aimerais vraiment qu'il y ait des propositions pour les petits revenus, et pour les gens qui se sentent responsables comme moi. Je ne sais pas si cela existe déjà, mais j'aimerais que ce soit vraiment pris en considération.

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

L'Etat ne peut qu'écouter avec beaucoup d'intérêt ce qui vient d'être dit. Il est vrai que dans notre dossier, l'aspect vélo n'est pas assez développé. Ce que vous venez de dire concerne un sujet très important. Nous n'avons rien à répondre. Nous sommes là pour écouter.

Agnès ROBY, habitante de Voiron (travaille à Grenoble)

Ah non ! Vous pouvez me répondre que l'Etat va s'engager à chercher des solutions !

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

Je comprends très bien ce que vous dites. Il se trouve que moi aussi, j'utilise mon vélo tous les jours pour aller travailler. Mais ce n'est pas une réponse que je vous apporte là.

Noël LEBEL, CPDP

Par rapport aux places disponibles dans les trains pour les vélos, quelle est la réponse de la SNCF ? Il y a des pays où il y a de très nombreux vélos qui sont mis dans les trains. Il semblerait qu'il y ait quelques difficultés chez nous pour y arriver.

Noël BELIN, Direction de la Stratégie, SNCF

Nous sommes effectivement submergés par les vélos. Tant mieux !

Oui, mais si vous ne répondez pas à la demande. Cela ne va pas à encourager les pratiques dont ont besoin les personnes, comme Madame qui vient d'intervenir. Avez-vous des solutions à venir, prévisibles ?

Noël BELIN, Direction de la Stratégie, SNCF

Nous sommes face à des solutions qui vont dans le bon sens. Il faut pouvoir financer. Ce sont quand même des investissements particulièrement lourds. On n'aménage pas des voitures voyageurs pour accueillir les vélos, d'un coup de baguette magique. On y travaille. On travaille avec le Conseil régional pour développer le vélo. On a aussi un plan pour les personnes à mobilité réduite. Cela dit, ce n'est pas demain matin que l'on va tout faire comme cela. Si Madame a un problème immédiat de voiture demain matin, j'ai peur que la réponse ne soit pas pour demain matin.

Gérard LERAS, Président de la Commission Transport, Région Rhône-Alpes

Sur ce sujet, si on veut changer complètement la part modale vers le vélo, il faut faire un plan très complet, qui concerne évidemment l'Etat mais aussi les collectivités locales. Il y a des mesures d'infrastructure. Il y a des mesures d'incitation à l'utilisation du vélo, probablement des mesures fiscales. C'est un vrai sujet. Cela peut être la vraie conclusion du débat.

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

Pour répondre, je vous propose une autre solution : avoir deux vélos, un pour aller de votre domicile à la gare de départ ; et un deuxième disponible à la gare d'arrivée pour aller jusqu'à votre lieu de travail. C'est une formule très couramment utilisée en Suisse ou aux Pays-Bas. C'est une possibilité.

Noël LEBEL, CPDP

J'ai utilisé cette solution en 1968, à Nîmes et habitant Montpellier. Comme j'étais paresseux, j'avais un Vélosolex. Il n'est pas resté très longtemps à la gare de Montpellier.

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

Maintenant, on essaie de développer des vélos-stations. Il y en a une à Grenoble. Aux Pays-Bas et en Suisse, c'est comme cela. Beaucoup de gens ont deux vélos. Quant à l'incitation fiscale, je pense qu'il faudrait effectivement une incitation fiscale à l'utilisation de la bicyclette pour les déplacements domicile/travail. Actuellement, la fiscalité est à l'avantage de l'utilisation de l'automobile. Il y a des remboursements de kilomètres parcourus, alors qu'il vaudrait mieux faire disparaître cette anomalie fiscale, et au contraire encourager la bicyclette. L'autre formule est la formule du chèque déplacement. Il peut être adopté dans le cadre de plan de déplacement d'entreprise. Il permet à l'employeur d'encourager un salarié à se déplacer autrement qu'en voiture, et en particulier en bicyclette. Il y a des solutions.

Gérard LERAS, Président de la Commission Transport, Région Rhône-Alpes

On bosse beaucoup là-dessus dans la Région en ce moment. En mars 2006, on a délibéré. On ne fait plus d'aménagements de gare. C'est totalement intégré. Jusqu'à présent, ce n'était pas le cas quand une commune faisait du travail sur l'aspect vélo. C'est devenu automatique. Désormais, il n'y a pas d'études d'aménagement en gare, quelle que soit la taille de la gare, sans que la problématique des vélos soit prise en compte.

Il y a effectivement un problème d'adaptation des trains. Il y a un vrai problème de capacité dans les wagons. Mais pour le moment, on a du mal à mettre le paquet là-dessus. Il y a un tel problème de capacité voyageurs à certaines heures, sur certaines lignes, qu'on est obligé, concrètement par rapport à l'action sur le vélo, de faire d'abord le quantitatif passager, avant de voir l'aspect vélo. Il y a aussi un autre problème. Il y a du matériel neuf qui rentre actuellement. Mais il a été commandé il y a trois ans. Et il n'a pas été conçu en intégrant cela. Ce matériel va continuer à entrer encore quelque temps. On a donc du matériel neuf qui n'est pas très adapté.

Sinon, on a trois systèmes : la personne met son vélo dans le train ; la personne a deux vélos ; et un système de parc à vélos public important. Les résultats obtenus sur Lyon avec Vélo'V sont considérables. Ils sont très au-delà des prévisions initiales. Je pense que là aussi, il peut y avoir une incitation fiscale très directe. Quand vous achetez un billet TER, on paye 28 % du prix de revient. Par contre, 72 % sont mis par la collectivité. Si on développe des parcs à vélos publics, on peut envisager des formules de ce genre. Je pense que là, on a beaucoup à travailler.

Nous, nous sommes en train de travailler sur différentes formules, étudier le bilan énergétique, entre autres. Je pense que la réponse ne sera pas dans une solution parce que cela dépend complètement de l'échelle des villes, des gares, etc. Je crois que nous aurons des situations différentes. En tout cas, nous ne pouvons pas rester là où nous en sommes aujourd'hui.

Paul AMBLARD, habitant de Grenoble

Tout à l'heure, vous avez présenté un document sur la mobilité soutenable. Sous ce titre, vous avez présenté des solutions permettant de diminuer les déplacements. Il y avait une ligne, malheureusement la toute dernière ligne du document, qui parlait de changement des systèmes de production et de consommation. En l'occurrence, cela me semble fondamental. Que pense faire l'Etat face aux forces économiques pour éviter que la tulipe hollandaise aille se faire emballer en Afrique pour revenir chez nous ? C'est un grand problème. En l'occurrence, il y a vraiment beaucoup à faire pour éviter les échanges *via* les transports.

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

La mesure principale est la taxe carbone. C'est renchérir l'utilisation du pétrole, et les entreprises vont donc avoir une manière différente pour optimiser leur système productif. Je pense que la manière la plus adaptée dans une économie de marché, c'est de jouer sur les prix. Si on met l'équivalent de 60 dollars par baril sur le prix du pétrole, ce sera important par rapport à la situation actuelle. Cela révisera les circuits de transport.

Xavier RHONE, RFF

Il y a eu plusieurs questions concernant les infrastructures. Mais je pense que je ne répondrai ni sur le Lyon/Turin, ni sur l'état du réseau. Je pense que ce n'est pas le thème de la soirée.

J'ai une remarque sur le sillon alpin, sur lequel Messieurs Leras et Baïetto ont fait des allusions. Effectivement, il faut bien considérer que l'aménagement du projet ferroviaire n'est pas un projet détaché de l'axe vallée du Rhône. Le sillon alpin est le premier affluent de l'axe vallée du Rhône. Tout à l'heure, Monsieur Blanchet faisait remarquer qu'entre Valence et Avignon, on avait un problème autoroutier en nombre de voies. Je dirais que chaque fois qu'on crédibilise le chemin de fer entre Montélimar et Grenoble, ce sont des gens en moins sur l'autoroute A7. Je pense que c'est vraiment un élément important. On va donc faire un premier saut qualitatif avec la mise en capacité de l'axe Grenoble/Valence. Ce sont quand même 280 000 millions d'euros qui vont être dépensés d'ici 2010. Mais il faudra poursuivre la deuxième étape qui est celle de l'électrification et du raccordement de Valence TGV. En faisant cela, on soigne aussi Lyon/Grenoble. Je pense que c'est important. On parle trop peu de l'axe Lyon/Grenoble. Et il y a effectivement des besoins.

Lorsqu'on a présenté un certain nombre d'aménagements qui étaient proposés en termes d'infrastructures, on a beaucoup évoqué les aménagements d'axes. Je viens de parler de l'axe du sillon alpin. Je ne m'y opposerai pas bien entendu. Mais je pense qu'il faut bien voir qu'en matière ferroviaire, les problématiques de capacité sont beaucoup plus souvent dans les nœuds que dans les axes. Aujourd'hui, il est peut-être plus important d'investir dans les nœuds, plutôt que dans les lignes, sur des quais supplémentaires en gare de Lyon Part-Dieu, sur la signalisation à l'approche de Lyon, sur la gare Jean Macé à Lyon qui permettra aux habitants de Vienne de venir plus facilement à Lyon par le ferroviaire. Voilà des solutions qui sont souvent un peu trop négligées parce que le réseau ferroviaire couvre l'ensemble du paramètre ferroviaire, alors que le réseau routier est segmenté, et que les questions d'approche directe des villes sont prises en charge par d'autres réseaux. On a donc des problèmes de nœuds à Lyon, à Grenoble qu'il faudra traiter. Et puis sur un axe Lyon/Grenoble, il faudra des gares qui soient bien aménagées comme Rives et Bourgoin, ce que nous n'avons pas actuellement.

La troisième idée que je vais évoquer, est celle du cadencement sur lequel plusieurs personnes se sont déjà manifestées. On espère pouvoir approcher le cadencement du réseau ferroviaire en 2008, avec une première étape en collaboration avec la région Rhône-Alpes. Il est important de dire que ce cadencement du réseau ferroviaire doit forcément être prolongé par un cadencement de l'ensemble du réseau de transport public. Si on veut pouvoir faire Avignon/La Côte-Saint-André par les transports publics, il faut qu'il y ait la capacité de sortir du réseau ferroviaire et d'aller au-delà. Le jour où on veut faire Marseille/Beaurepaire, c'est la même chose. Toutes ces destinations aujourd'hui, sont mal servies par les transports publics, faute d'un trajet terminal, souvent assez court (20 à 30 kilomètres). Il faut pouvoir le proposer en mettant en complémentarité les différents réseaux de transports publics qui s'ignorent aujourd'hui.

Noël LEBEL, CPDP

C'est un sujet qui a été signalé à plusieurs reprises.

Il est clair que sur tout le débat que vous nous avez présenté, on est parti d'un choix d'infrastructure pour arriver à un problème de comportement et de déplacement. Je suis assez effaré que toutes les solutions reviennent chaque fois à des infrastructures, c'est-à-dire à un problème de transport, et qu'on ne parle jamais de déplacement, ou très peu, dans les solutions proposées. Je parle du tableau qui nous a été distribué. C'est un tableau essentiellement infrastructurel. Je pense que l'Etat en tant qu'autorité réglementaire a des moyens d'agir qui ne sont pas limités au fisc de la taxe carbone. Tous les problèmes d'urbanisme qui ont été abordés, particulièrement par Monsieur Baïetto, sont majeurs. La cohérence de la réglementation d'urbanisme sur les Schémas de Développement Commercial, sur les PLU, sur les SCoT, et le renforcement des règles de cohérence de transport et de déplacement, c'est l'Etat qui peut jouer. Ce n'est pas fiscal. L'Etat peut aussi jouer sur l'assistance aux collectivités pour mettre en place ce qui semble être des mesurées locales, mais qui en fait, ont des conséquences très importantes. Je pense que les voies ralenties sur les autoroutes, c'est très important. Je ne comprends pas qu'on revienne chaque fois à « combien faut-il mettre de voies sur l'autoroute ? » ; alors que clairement, l'Etat peut mettre en œuvre des solutions en tant qu'autorité réglementaire. Qu'elle les fasse !

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

Je crois que d'abord, Monsieur Leras tout à l'heure a dit (et je suis tout à fait convaincu) qu'il n'y a pas une solution unique qui permet de tout régler. Sur tous les aspects d'organisation, et en particulier d'urbanisme, de nombreuses autorités sont en cause. Il y a effectivement l'Etat lui-même sur certains points, mais pas tant que cela. Il y a très souvent les collectivités (ville, département ou région). Cela nécessite que tout le monde travaille ensemble. Souvent, ce qui me frappe dans ces débats, c'est entendre tel ou tel acteur qui a tendance à dire que ce sont les autres qui doivent régler le problème. Il me paraît tout à fait évident que cela ne peut être que toutes les autorités publiques ensemble, et aussi tous les citoyens ensemble. Sur le point particulier de l'urbanisme, on n'arrive pas en même temps à ce que l'Etat, les Régions, les Départements et les villes aient des politiques cohérentes, sur des politiques de transport, sur un plan de développement du vélo, ou sur l'organisation de l'urbanisme à travers les DTA, les SCoT, les PLU qui sont déjà trois niveaux différents. C'est pourtant ce qu'il faut arriver à faire.

Jean-Paul MENARD, Les Amis du Rail Azuréen

Je rappelle que je m'exprime à titre personnel. Ma question porte sur deux sujets, le transport ferroviaire et le transport routier dont on a beaucoup parlé. Sur la carte que vous nous avez présentée, il n'a pas été fait mention d'une possibilité de raccordement entre la ligne à grande vitesse Paris/Marseille et la ligne Valence/Grenoble qui va être réaménagée très prochainement.

Noël BELIN, Direction de la Stratégie, SNCF

Cela a été évoqué tout à l'heure par Monsieur Leras.

D'accord. Bon, j'évoque tout de suite les problèmes de transport routier. Ici, comme ailleurs dans la région, dans les Alpes-Maritimes, il y a beaucoup de poids lourds. Il y a trop de poids lourds. Là, il y a une véritable overdose. Monsieur Coing, je ne partage pas du tout ce que vous avez dit tout à l'heure. Je pense même qu'il faudrait que vous, transporteur routier, vous vous remettiez en question. Il faut revoir l'organisation du transport des marchandises. Il faut envisager une réforme de structure de la profession à laquelle vous appartenez depuis de très longues années ; ceci dans une optique multimodale. Maintenant, il faut inverser les priorités de la route vers le rail, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises. Il faut donc essayer de rapprocher les techniques routières de la technique ferroviaire. C'est une absolue nécessité.

Dans le département des Alpes-Maritimes, on constate une croissance continue du trafic routier entre l'Espagne et l'Italie. Il y a de plus en plus de poids lourds, notamment des poids lourds étrangers, essentiellement espagnols et italiens. C'est la raison pour laquelle les associations qui se battent ici ou ailleurs, demandent des solutions alternatives. En particulier, le projet du Montgenèvre est une des solutions alternatives qui permettraient un acheminement du fret entre l'Espagne et l'Italie du Nord, par la ligne Marseille/Briançon.

D'autre part, en ce qui concerne le vélo, je voudrais préciser que dans le département des Alpes-Maritimes, le réseau de pistes cyclables est en train de s'agrandir. On vient d'aménager une piste cyclable le long de l'aéroport de Nice. Cela commence à faire la joie des amateurs de vélo.

J'allais oublier un point très important. J'ai découvert, sur le site Internet de la CPDP, une question relative à un projet de gare nouvelle - encore une - dans le secteur de Montélimar. J'ai dit récemment, lors de la réunion publique de Montpellier, que je ne souhaitais plus voir, ici ou ailleurs, de « gares betteraves » ! Il faut que maintenant, la desserte TGV soit assurée dans les centres-villes. Et cela fera certainement avancé le prochain débat public concernant la LGV Nîmes/Perpignan.

Noël LEBEL, CPDP

Merci. Simplement, je crois que les transporteurs étrangers sont aussi respectables que les transporteurs français. Je crois que le problème n'est pas de stigmatiser les uns et les autres. Globalement, les flux de transport, avec les opérateurs de transport qui viennent de divers pays, ont tous leur légitimité. Mais il faut que l'ensemble des transporteurs soit concerné par les orientations que l'on souhaite donner.

Je termine en donnant la parole à Monsieur Leras.

Bernard TROULET, C2ATR

Peut-on faire une remarque ?

Noël LEBEL, CPDP

Vous pouvez, mais cela fait plus de trois heures maintenant... Je crois qu'il est temps de...

On n'est pas nombreux. Il y a beaucoup de techniciens. On n'a pas pu s'exprimer correctement.

Noël LEBEL, CPDP

J'en prends acte. Encore deux questions et une intervention de Monsieur Leras.

Olivier BOURET, Coordination des Associations pour des Alternatives au Tout Routier (C2ATR)

Ce n'est pas une question. C'est vous qui avez posé des questions. J'en prends juste une seule. Accepteriez-vous de nouvelles autoroutes ? Chez nous, la réponse est non.

De la salle

Inaudible, hors micro.

Noël LEBEL, CPDP

Chaque fois que c'était possible, nous avons essayé de faire répondre par une personne qui avait la capacité et la compétence pour le faire. Le but de la discussion n'est pas d'échanger des points de vue. C'est d'essayer d'échanger des solutions.

Gérard LERAS, Président de la Commission Transport, Région Rhône-Alpes

Je voudrais revenir sur deux questions qui ont été posées. Tout à l'heure, j'ai dit quelque chose qui me paraît vraiment important quand on regarde les chiffres de près et en permanence (c'est ce que je fais puisque je préside le travail sur le fret). Il y a vraiment une différence objective de situation entre ce qui concerne les déplacements voyageurs et le fait que des choses ont déjà changé au niveau de la circulation automobile. Cela se lit dans les chiffres : hausse de fréquentation des TER, baisse de fréquentation de l'autoroute A47 depuis la mise en place en décembre un nouveau service entre Lyon et Saint-Etienne. Par contre, je pense qu'il faut avoir les pieds sur terre par rapport au transport de marchandises. Tous - moi le premier - nous avons profondément le rejet de ce qu'il se fait avec les yaourts, les patates, etc. Mais, ces phénomènes ne sont pas des phénomènes proportionnellement essentiels par rapport à ce qui génère le transport de marchandises. Sur la question des patates et des yaourts, partent d'Almeria (les serres du secteur andalou), en période de pointe, par jour, 1 000 camions qui vont dans l'ensemble de l'Europe du Nord. Ce n'est pas des produits qui vont revenir. Mais cette circulation est générée par un développement complètement productiviste, et scandaleusement libéral aussi quand on connaît les conditions de production.

Le plus important n'est pas là. Le plus important est dans le fait qu'une partie considérable de la circulation de marchandises dans le quart sud-est est générée par des flux qui viennent d'Asie du Sud-Est, en particulier d'Afrique. On est en plein développement de flux importés. Vous lirez les journaux demain. Aujourd'hui, un nouveau porte-conteneurs a été mis en circulation. Entre 10 et 30 porte-conteneurs nouveaux vont desservir les côtes françaises tous les ans jusqu'en 2010. 90 % du trafic est un trafic maritime. Par exemple, pour un téléviseur chinois arrivant à Fos, le prix du

11^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
transport maritime représente 1,5 % du prix de revient. Pourquoi ? Parce que des masses considérables sont transportées. Je pense qu'il faut combattre cela. Je pense que la relocalisation de l'économie et la lutte contre la mondialisation, telle qu'elle se fait aujourd'hui, sont l'essentiel. Pour moi, c'est plus important que tout. Nous n'avons pas commencé à attaquer ce problème ; ce qui n'est pas le cas pour les voitures. Je tiens vraiment à faire cette différence. Dans un cas, on est devant un chantier relativement nouveau. Dans l'autre cas, on a déjà commencé à trouver des débuts de réponse. Cela me paraît important quand on discute de l'avenir des transports.

André COING, Président des Transports COING

Je voudrais simplement faire un constat. J'ai parlé de transport et d'autoroute, très peu. Mais j'ai surtout parlé de pouvoir et d'avoir la possibilité de mettre des camions sur le train.

Noël LEBEL, CPDP

Nous l'avons bien noté. Merci à tous. Vous verrez peut-être la mi-temps du match si vous rentrez vite chez vous. Pour ceux qui veulent continuer le débat, demain nous serons à Valence, jeudi à Saint-Etienne, et la semaine prochaine à Nice pour la clôture. Je suis sûr que certains d'entre vous seront présents pour la dernière réunion territoriale à Nice. Merci.