

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

## *Mende, le 27 juin 2006*

### VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN 9ÈME RÉUNION TERRITORIALE

Mende, le 27 juin 2006 1

#### **Introduction**

**Rappel des règles et des modalités du débat public** **2**

Philippe MARZOLF 2

Président de la Commission particulière du débat public 2

.I Le débat public, la CNDP 2

.II Les questions du débat public : une problématique générale 2

.III Les moyens de participation 3

**1ère partie : les enseignements de la première partie du débat  
et les orientations exprimées** **4**

.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP 4

.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public 9

.III Echanges avec le public 10

**2ème partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de  
chaque territoire ?** **18**

.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP 18

.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné 19

.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat 22

.IV Propositions des acteurs du territoire 26

**Index** **48**

## **Introduction**

# **Rappel des règles et des modalités du débat public**

**Philippe MARZOLF**

**Président de la Commission particulière du débat public**

Mesdames et messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, le président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce soir, je suis accompagné de deux commissaires de la Commission, Anne Devailly et Noël Lebel.

Comme vous avez pu le voir sur le programme, on va découper cette soirée en un tiers, deux tiers. Pendant le premier tiers, on vous expliquera les enseignements que l'on a déjà tirés du débat public et les orientations qui en ressortent et on aura un premier échange avec vous. Dans une deuxième partie, on parlera plutôt des enjeux de votre territoire, des demandes de votre territoire et de l'acceptabilité des mesures que l'Etat va proposer.

## **.I Le débat public, la CNDP**

Le débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est l'Etat, c'est le gouvernement qui a saisi la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante. C'est un débat public organisé par la CNDP sur une co-saisine des deux ministères, le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

La CNDP qui a été mise en place en 2002 est chargée en France de veiller à l'information et à la participation du public à l'élaboration de tous les grands projets d'infrastructures du territoire. Elle a constitué une Commission particulière qui est constituée d'un président et de six membres.

Nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique. Deux points importants. Indépendance : nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs. Deuxième point, la neutralité : nous n'avons pas d'avis à donner. Ce n'est pas notre avis qui sera dans le compte-rendu que nous ferons de ce débat. Ce sera votre avis, à vous le public, et tout ce que l'on aura entendu au cours de ces quatre mois. C'est important. Les enseignements que nous allons vous montrer, c'est ce que l'on a entendu des premières réunions qui se sont déroulées. On a un rôle de facilitateur et de mémoire du débat.

## **.II Les questions du débat public : une problématique générale**

Trois questions sont posées au débat public par l'Etat :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental ? Est-ce que vous vous déplacez bien ? Est-ce qu'il n'y a pas de problème ?
- Quelles sont les orientations souhaitables qu'il faudrait mettre en place pour une politique des transports soutenable en respectant les trois axes du développement durable (économie, écologique, social), et les projets de développement des territoires des 3 régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon ?

- Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures proposées par l'Etat, dont vous avez pu trouver la liste sur la table à l'entrée ?

### **.III Les moyens de participation**

La réunion publique est un moyen de participation mais ce n'est pas le seul. Plus de 30 réunions publiques vont être organisées. Actuellement, on en a organisé une vingtaine et on a dénombré 2 400 participants.

Il y a également un système de questions-réponses avec déjà plus de 520 questions qui ont été posées. Vous pouvez poser une question directement sur Internet, par courrier à la Commission ou même à la sortie de la réunion et une réponse sera apportée par l'Etat après relecture par la Commission.

Il y a un forum sur Internet avec différentes thématiques : le ferroutage, le financement, etc.

Il y a des contributions écrites. On a déjà reçu 74 contributions écrites.

Vous avez pu voir à l'entrée des cahiers d'acteurs, une particularité du débat public organisé par la CNDP. Ce sont des acteurs qui ont fait une contribution de 4 pages que la Commission prend à sa charge au niveau de l'impression et de la diffusion. Ces cahiers d'acteurs sont diffusés au même niveau que les documents du maître d'ouvrage.

Une trentaine de réunions publiques seront organisées depuis le début du débat 27 mars jusqu'à la clôture 26 juillet : réunion d'ouverture, réunions de lancement, dix réunions thématiques (transports et développement du territoire, transports et enjeux globaux, transports et enjeux locaux, mobilité des marchandises et des personnes, réunion de synthèse des réunions thématiques), des auditions publiques (pour entendre individuellement les acteurs) et une quinzaine de réunions territoriales pour débattre de l'acceptabilité des mesures.

## **1<sup>ère</sup> partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

### **.I Le bilan issu de la 1<sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP**

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

Nous avons classé les constats et les demandes selon cinq thèmes :

- des transports pour aménager le territoire ;
- des impacts environnementaux préoccupants ;
- une priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs ;
- les infrastructures routières ;
- vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

**Anne DEVAILLY, CPDP**

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

##### *.a Constats*

Les réunions ont permis de dégager plusieurs constats.

Le premier constat concerne les erreurs du passé qui, tout le monde est d'accord, ne doivent pas être renouvelées. Les exemples le plus souvent cités sont Lyon-Fourvière (le passage des grands axes directement dans la ville) et le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin.

Le deuxième constat concerne des territoires plus spécifiques, notamment la Lozère mais également l'Ardèche, des territoires qui, grosso modo, ne se trouvent pas sur les grands axes, qui se trouvent en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers.

Troisième constat, les transports doivent aider à structurer et si possible à desservir l'ensemble du territoire, c'est un peu une conséquence du deuxième point, et donc ne pas se limiter aux grands flux des principaux corridors. Cela veut dire que cela passe par un lien plus fort entre la planification territoriale et le système de transport, notamment grâce à la coordination des autorités organisatrices de transport (AOT) ou à des schémas de cohérence territoriale (SCOT). Cela passe également par la directive territoriale d'aménagement (DTA) que doivent mettre en place les collectivités et l'Etat.

##### *.b Demandes*

En région PACA, 3 projets sont jugés prioritaires : soutenir la compétitivité du port de Marseille, réaliser la LGV PACA et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.

En Rhône-Alpes, les dossiers jugés prioritaires par les habitants de cette région sont le contournement ferré complet de Lyon par l'Est et l'utilisation de la rive droite du Rhône pour les TER (à l'heure actuelle, elle sert uniquement pour les marchandises). En revanche, il n'y a pas de

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
demande d'agrandissement de l'A7, mais au contraire une demande de report des trafics de transit sur des axes alternatifs.

Enfin, en Languedoc-Roussillon, les réunions ont eu lieu à Perpignan, à Montpellier, à Nîmes et à Alès. Il a été noté dans ces réunions l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. En revanche, des divergences sont apparues sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier. Il n'y a pas de demande d'autoroute des piémonts si ce n'est pour une partie des acteurs à Alès.

## **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

### **.2 Des impacts environnementaux préoccupants**

#### *.a Constats*

Dans ce débat, il y a eu des prises de conscience des impacts environnementaux préoccupants.

D'abord, les enjeux globaux : un consensus international annonce un risque de réchauffement climatique entre 2 degrés (si l'on réduit les émissions de gaz à effet de serre) et 6 degrés (si l'on ne fait rien) d'ici 2100. Ce sont des variations très importantes, quand on sait qu'entre l'ère glaciaire et aujourd'hui, il y a 5 degrés de différence. Autre enjeu global, la cherté du pétrole due au pic de production. Les experts disent qu'en 2015, 2020, 2025 (on ne sait pas exactement) la production sera à son maximum.

Il y a également de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier mais également parfois ferroviaire :

- Santé : les études épidémiologiques ont montré que la pollution due aux transports est un facteur de risques aggravant (il y a 18 000 morts/an dus à la pollution des transports).
- Bruit : les normes ne correspondent pas vraiment au vécu des populations par rapport aux infrastructures, elles le ressentent psychologiquement complètement différemment même si les normes sont respectées.
- Sécurité : la cohabitation véhicules légers-poids lourds est accidentogène avec des risques d'accidents plus graves quand les poids lourds sont en cause, et un risque pour les transports de matières dangereuses, ce qui est parfois le cas aussi avec le ferroviaire. Dans la vallée du Rhône pour vous donner un ordre d'idée, au droit de Valence Sud-Montélimar, il y a près de 600 camions de matières dangereuses qui passent tous les jours sur l'autoroute.
- Des risques naturels (inondations), d'atteintes au paysage, de biodiversité : ce sont des attentes qui ne sont pas satisfaites pour l'instant.

#### *.b Demandes*

Les demandes par rapport à ces impacts environnementaux préoccupants, c'est d'abord de faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route. Ce n'est pas toujours facile, mais c'est vraiment une demande forte.

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Deuxième demande, se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation de pétrole pour les voitures et de la pollution des véhicules. Là, il y a une demande d'investissements soutenus dans les nouvelles technologies pour réduire ces impacts.

Il y a également une demande de requalification des infrastructures existantes. Dans la vallée du Rhône du Rhône, l'A7 a été construite il y a 40 ans : donc, elle n'est pas aux normes environnementales des autoroutes actuelles. Il y a également une demande de mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. C'est vrai que, dans la vallée du Rhône, vous avez une multitude d'infrastructures : une ligne TGV, deux lignes ferroviaires, une autoroute, deux nationales.

Dernière demande par rapport à cette thématique, améliorer la sécurité sur les autoroutes notamment en limitant les vitesses en cas de nécessité.

**Noël LEBEL, CPDP**

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

*.a Constats*

#### **Les voyageurs**

La congestion sur les autoroutes A7 et A9 est ressentie surtout autour des agglomérations aux heures de pointe et pendant les vacances : c'est donc au moins autant un phénomène urbain qu'un phénomène de corridor.

Les transports en commun sont en général peu développés, trop peu interconnectés entre eux et ne couvrent pas suffisamment le territoire (pas de possibilité de choisir un autre mode de transport que la voiture pour se rendre à son travail, pour les loisirs, etc.)

Il y a une interrogation sur la capacité des modes non routiers à attirer et à absorber une partie de la croissance future. Vous savez que l'Etat fait des prévisions de croissance soutenue du trafic dans les 20 années qui viennent. La question est de savoir si les modes non routiers auront la capacité d'absorber suffisamment de croissance de ce trafic.

#### **Les marchandises**

Pour les marchandises, c'est évidemment dans le grand corridor que les questions les plus importantes se posent car il s'agit d'un corridor d'intérêt européen, national et local. La prépondérance du transport de marchandises par la route et les difficultés d'un système ferroviaire qui arrive difficilement à faire face à la demande qui lui est faite posent un certain nombre de questions. Est-il vraiment réaliste de penser que l'on arrivera à faire ce transfert modal ?

On constate que le mode fluvial a de grandes possibilités, qu'il est en croissance depuis quelques années, mais il reste encore sous-utilisé et il y a certainement des possibilités pour transférer sur le fluvial de grandes quantités de marchandises.

Enfin, les modes non routiers pourront-ils absorber la croissance future attendue ? C'est là une des interrogations que nous avons entendue.

*.b Demandes*

Quelles sont les demandes qui résultent de ces constats ? La première, c'est que l'on ne peut pas laisser le marché décider seul des choix modaux. Il faut que la puissance publique intervienne soit par la réglementation soit par l'incitation soit par la fiscalité de manière à influencer sur les choix individuels en matière de modes de transport.

Il faut développer les modes de transport massifiés pour les marchandises. Pour que le transport de marchandises soit rentable par d'autres modes que la route, il faut qu'il se fasse par des entités soit des wagons soit des barges soit des bateaux qui transportent une quantité suffisante de marchandises sur de longues distances.

Il faut améliorer la qualité, la fiabilité, la fréquence de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics dans les agglomérations et entre les agglomérations pour permettre de substantiels transferts modaux.

Il faut généraliser les plans de déplacement dans les administrations, les collectivités, les entreprises pour réduire les mobilités inutiles. Nous avons eu des présentations de plans de déplacement d'entreprise qui étaient tout à fait intéressants et prometteurs.

Enfin, une mesure fiscale, il faut prélever davantage de ressources financières sur la route pour financer les autres modes, à l'image de ce qu'a fait un pays comme la Suisse, soit en instaurant des péages urbains, soit en instituant une taxe carbone, avec cette demande tout à fait particulière qui est que ce financement supplémentaire dégagé par cette taxation ne devrait pas tomber dans la grande escarcelle du budget de l'Etat, mais qu'il devrait pouvoir, pour partie au moins, revenir directement dans la zone de perception et de collecte pour favoriser les transports collectifs locaux.

**Anne DEVAILLY CPDP****.4 Les infrastructures routières***.a Constats*

Le premier constat, c'est la crainte que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d'air au trafic et ne joue contre le report modal. Plus on augmente la capacité des tuyaux, plus on augmente de manière quasi-automatique le débit.

Le deuxième constat vient des acteurs économiques qui craignent que la congestion croissante ne soit un frein à l'économie et donc à l'emploi.

Le troisième constat tient à une perception différente que l'on peut avoir de certains axes : l'A75 par le Centre, l'A51 Grenoble-Sisteron, l'A79 autoroute du piémont. Pour certains, ces infrastructures sont des projets de désenclavement du territoire, pour d'autres, ce sont des itinéraires de délestage qui seraient importants pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Enfin, le quatrième constat est l'interrogation forte du public sur la cohérence politique à trouver entre la volonté de respecter les engagements face au changement climatique et l'agrandissement des tuyaux.

**.b Demandes**

La première demande vise à améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité en tenant compte des différents usages (les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers). Cela passe par différents outils : la requalification des infrastructures, la régulation des dépassements, éventuellement des voies réservées aux poids lourds ou aux véhicules particulières chargées, des limitations de vitesse, des limitations d'accès au réseau autoroutier en période de forte charge de trafic.

La deuxième demande tient à des territoires spécifiques notamment l'Ardèche, avec une volonté très forte des élus de ce territoire d'une nouvelle infrastructure pour desservir le département par la rive droite du Rhône.

Enfin, un point particulièrement sensible ici, c'est la mise à 2x2 voies de la RN88 vers Mende pour rejoindre l'A75 et/ou une requalification des nationales à proximité des agglomérations et éventuellement un agrandissement des simples barreaux routiers ou autoroutiers pour desservir certains territoires.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP****.5 Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?**

Beaucoup de participants, dont le Conseil régional Rhône-Alpes dans sa délibération, ont parlé de souhaits de relocalisation des activités pour éviter les transports inutiles.

Il y a également une demande de lutte contre l'étalement urbain et de développement d'un habitat mieux relié aux transports en commun. Il y a des demandes fortes de réflexions dans ce domaine.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse. On veut se déplacer toujours plus vite pour aller de plus en plus loin. Il y a peut-être à évoluer dans nos comportements.

En tout cas, il y a un appel au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations qui, les experts nous l'ont dit, seront insuffisants pour atteindre le facteur 4 (je rappelle que c'est l'engagement de la France de diviser par 4 ses émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050). Les nouvelles technologies permettront de réduire les émissions de 2 à 2,5, donc il va falloir faire autre chose.

Par rapport à cela, c'est soit une évolution, mais à ce moment-là, cela pose le problème de mise en cohérence des logiques du citoyen qui veut moins d'impacts sur l'environnement et moins d'impacts en général et des logiques du consommateur qui veut des produits toujours moins chers (qui sont fabriqués de plus en plus loin et donc qui utilisent beaucoup plus les transports). De toute façon, il y a une réflexion sur les transports inutiles qui est à faire.

Ou alors d'autres préconisent une rupture, c'est-à-dire un changement du modèle économique.

Voilà tous les enseignements que la Commission a pour l'instant retirés des réunions thématiques qui ont eu lieu. Après cette première présentation, je vous propose de passer la parole aux représentants de l'Etat qui vont vous expliquer, eux aussi, le bilan qu'ils font de la première partie du débat et ce qu'ils attendent de la deuxième partie de ce débat.



## **.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public**

### **Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Merci. Je vais donc, à partir de tout ce qui vient d'être présenté et que l'on a entendu nous aussi dans les mêmes termes, vous dire ce que l'on ressent comme étant les questions qui se posent actuellement et l'état d'avancement du débat. Je précise tout de suite que, par rapport à ce que l'on peut dire à Lyon, à Valence ou à Montpellier, les problèmes ne se posent pas à Mende dans les mêmes termes. Donc, mon exposé va vous paraître peut-être un peu décalé par moments, mais je crois que c'est l'une des difficultés et l'un des intérêts de ce débat : on doit gérer à la fois des problématiques du style couloir rhodanien proprement dit et celles du département de la Lozère ou de l'Ardèche où les questions se posent différemment. Je crois qu'il est bon que tout le monde ait entendu tout.

### **.1 Le débat public**

Quelles étaient les questions que l'on se posait au début, dans le dossier support qui se trouve à l'entrée de la salle ? On disait que l'on se trouvait confronté à un « ciseau » entre une augmentation de la demande de mobilité que l'on a située à + 40 % à échéance de 20 ans, et une augmentation des émissions des gaz à effet de serre de + 10 à + 30 % à la même échéance. On avait dit : cela pose problème parce que, à la fois, on est gêné pour répondre à la demande de mobilité et on n'est pas en phase avec l'objectif de réduction des émissions à l'échéance 2050, le facteur 4 dont on vient de parler. Dans le débat, personne ne conteste cette façon de poser le problème. Par contre, des gens parfois et même assez souvent ont contesté le fait que l'on écrive que l'augmentation de la demande de mobilité était de + 40 % à 20 ans et ont dit que le fait d'écrire cela voulait dire qu'on l'acceptait alors qu'en réalité il fallait infléchir cette tendance. Nous, on a répondu à cela que l'Etat, avec un minimum de sens des responsabilités, face à des décisions à prendre, ne pouvait pas se fourrer la tête dans le sable et était obligé de dire que, puisque l'augmentation avait été de 20 % au cours des 5 dernières années, cela ne paraissait pas totalement absurde de dire qu'elle risquait d'être de 40 % à échéance de 20 ans.

Le débat s'est focalisé sur 3 thèmes :

- le report modal de la route vers les autres modes ;
- les questions relatives aux infrastructures routières ;
- la mobilité soutenable. Le terme fait un peu « jargon ». Ce qui est derrière, c'est : comment peut-on faire pour que l'augmentation de mobilité ne se traduise pas par des impacts environnementaux de plus en plus insupportables ?

### **.2 Quelles orientations pour l'avenir ?**

#### *.a Le report modal*

C'est très consensuel. Tout le monde dit : il faut le faire. Ensuite, il y a des débats sur ce qui peut être reporté vers le fer principalement en matière de marchandises ou de voyageurs. Je vais peut-être passer vite là-dessus parce que je pense que ce n'est peut-être pas l'enjeu le plus lourd pour cette réunion d'aujourd'hui, mais bien entendu on pourra y revenir dans le débat si besoin est. Cela dit, il faut savoir que, sur l'ensemble de la zone, c'est vraiment une question lourde qui fait l'objet de beaucoup de discussions.

C'est un sujet controversé entre des gens qui nous disent : « nous avons absolument besoin de nouvelles infrastructures dans des zones mal desservies » ou « nous avons besoin d'élargir ou d'augmenter la capacité d'infrastructures existantes » et puis d'autres qui disent avec la même énergie : « il ne faut surtout pas faire cela parce que les impacts sont négatifs et ils le seront de plus en plus. »

Le but du débat, c'est précisément d'arriver à mieux sérier les questions et à mieux voir ce qui est vraiment nécessaire, ce qui est vraiment insupportable, sachant que les impacts de ces infrastructures sont a priori positifs sur la mobilité et négatifs sur l'environnement, mais que tout cela peut être modulé en prenant cela intelligemment.

### *.c La mobilité soutenable*

Il y a là-dedans deux familles de mesures. La première concerne le progrès technologique que ce soit sur les carburants ou sur les véhicules. L'impact est a priori positif sur le plan environnemental mais il n'est pas à la hauteur de ce qui est nécessaire, puisque d'après les expertises disponibles, on peut espérer, pour un trafic routier à peu près constant, diviser par 2 ou 2,5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, mais pas par 4. Cela veut dire que l'on n'est pas vraiment dans les clous. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire, au contraire, il faut certainement le faire, mais cela ne suffit pas tout seul.

On arrive donc au dernier groupe d'actions, qui sont peut-être les plus complexes à aborder parce qu'on touche à un tas de domaines. Ce sont en général des actions qui ont des effets à long terme. Quand on parle de modifier l'urbanisme ou l'organisation commerciale, même si des décisions très énergiques sont prises maintenant, elles auront des effets dans 20 ou 30 ans et pas l'année prochaine. Mais on est sur des problématiques à 20 ou 30 ans, donc c'est bien ce genre de questions qui méritent d'être posées, toujours pour définir une politique qui soit globalement conforme aux objectifs complexes que l'on a au départ.

## **.3 Les questions posées au public**

Le but pour nous, c'est de savoir jusqu'où l'on peut aller dans ces 3 orientations, report modal, développement soutenable, requalification ou nouvelles infrastructures, pour sortir de ce ciseau, et j'ajouterais parce que l'on est à Mende, en prenant en compte des problématiques locales qui sont différentes à Lyon et à Mende mais qui cependant rentrent bien dans une politique concertée entre tous les niveaux de collectivités : Etat, région, département. Les problématiques locales vous seront présentées tout à l'heure beaucoup plus en détail par le DDE de la Lozère dans la deuxième partie de la réunion. C'est pour cela que je m'arrête là pour laisser de la place à des questions plus concrètes après.

## **.III Echanges avec le public**

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Tout de suite, on va passer à un premier échange avec vous sur les enseignements des réunions thématiques et sur les trois orientations : mobilité soutenable, report modal et infrastructures routières. Quand vous prenez la parole, donnez votre nom pour le verbatim.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

La question du temps, des échéances et des urgences n'a pas du tout été évoquée, il me semble, dans ce qui a été dit jusqu'à présent. On évoque quand même des échéances qui sont proches par rapport à des objectifs définis qui ne sont pas maximalistes. On se retrouve donc dans une situation d'urgence. Il y a besoin de fixer des calendriers et non pas de rester sur des évocations floues.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le calendrier a été fixé par l'Etat : à partir de 2020-2025, que faut-il faire d'autres comme politique pour améliorer ces transports ? Sur l'acceptabilité des mesures, on va plutôt demander : quelles sont les mesures acceptables à court terme, à moyen terme ou à long terme ? Monsieur Badré, vous voulez rajouter quelque chose ?

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Dans une présentation rapide, on ne rentre pas dans tous les détails, mais votre question porte sur l'une des difficultés du sujet. Vous le verrez dans la liste des 40 et quelques mesures que l'on a mises dans le dossier. Certaines sont des mesures avec un pas de temps très long : pour faire une nouvelle infrastructure, entre le moment où on la décide, le moment où elle est faite et le moment où elle est en service, cela se compte en décennies. Par contre, d'autres mesures peuvent être prises très vite : des mesures de régulation des trafics ou de meilleure gestion d'installations existantes. Il n'y a pas de raison d'attendre 20 ans, sachant que l'on télescope à la fois dans ce débat du court terme et du long terme. Quand on parle de changement climatique, on est déjà dedans, il faut que tout le monde le sache, c'est déjà parti depuis 50 ou 100 ans, mais en même temps, cela évolue assez lentement. Donc, le fait de dire que l'on réfléchit à l'urbanisme et que, sur une période de 20 ou 50 ans, on améliore les choses, ce n'est pas du tout idiot par rapport à une problématique de ce genre. Il y a d'autres points où l'on est sûr de la congestion immédiate, où l'on est sûr des impacts environnementaux immédiats. Quand on parle du bruit à Valence, il ne s'agit pas de leur dire que l'on va régler le problème dans 30 ans : ce n'est pas cela qu'ils attendent. Donc, on est tout le temps dans cette espèce de superposition d'échéances de court terme et de réflexions à long terme.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le débat public doit justement servir à prioriser tout cela. Quelles sont les actions à faire tout de suite, à moyen terme et à long terme ? D'autres réactions ?

**Daniel RIXTE, chef de projet en aménagement et développement du territoire**

Je suis acteur du développement local. Je souhaiterais dans un premier temps rappeler qu'une façon de lutter contre le facteur déclenchant de ces préoccupations, qui est l'augmentation du taux de CO2 dans l'atmosphère, est de maintenir la fixation des taux de carbone au niveau des forêts primaires tropicales. Je tenais à le rappeler : cela fait partie des choses importantes à rappeler. On est vraiment sur un débat à l'échelle planétaire et pas uniquement un débat à l'échelle nationale.

Ensuite, il y a un élément qui me surprend de façon récurrente dans tous les débats que l'on peut suivre ici aujourd'hui et de façon générale dans les médias nationaux voire internationaux. Est-ce que la tentative de maîtrise et d'intervention du cycle du carbone est compatible avec une bonne

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
gestion du cycle de l'eau ? Cela fait une quinzaine d'années que l'on parle de façon de plus en plus active des biocarburants et jamais ou très rarement on ne mentionne le fait que les biocarburants sont le fruit d'une production agricole. Certes, on a des terres en jachère, mais la production agricole dans nos pays est encore souvent sur des schémas de développement productivistes avec des forts intrants. On intervient premièrement sur la qualité de l'eau. Or l'eau à mon avis est un enjeu aussi important pour notre écologie et notre vie au quotidien à l'échelle planétaire et à l'échelle locale (la Lozère est le pays des sources, donc on est bien placé pour faire passer ce message). On intervient deuxièmement sur la quantité d'eau puisque ces facteurs de production sont consommateurs d'eau. Il faut évidemment trouver des solutions. Ce sont des cercles vicieux, qu'il faut essayer de transformer en cercles vertueux. Quelles mesures de régulation, de suivi a-t-on en parallèle, en compensation, envisagées par rapport au développement des cultures d'oléagineux pour une consommation à des fins de production de biocarburants ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

M. Badré va essayer de vous répondre.

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Je suis à la fois très content et un peu ennuyé de vos questions parce qu'il se trouve que je suis moi-même forestier d'origine. Donc vos deux questions me font réagir très fort, mais il faudrait un créneau d'une heure et demi pour que l'on en discute et je crois que ce n'est pas le sujet.

Pour répondre brièvement sur la deuxième question, vous avez tout à fait raison, on ne peut pas se contenter de dire : « puisqu'on peut faire des carburants avec des cultures et avec des oléagineux en particulier, on résout notre problème et tout va bien ». Il faut intégrer qu'effectivement, et c'est vrai pour toute la moitié sud de la France, on a un problème d'eau en ce moment pour les cultures agricoles. Si l'on se met tout d'un coup à faire au lieu du maïs à usage agricole des cultures pour faire des biocarburants, on aura le même problème d'eau. Il n'y a pas de mystère et l'évolution climatique fera que ce problème d'eau risque d'être de plus en plus intense. Un pays comme le Brésil ne l'a pas ou ne l'a pas du tout dans les mêmes termes parce qu'ils ont beaucoup plus de surfaces et qu'ils n'ont pas de limitation d'eau en ce moment en tout cas. Par contre, les deux problématiques sont complètement liées. C'est bien pour cela que l'on dit, c'est écrit dans notre dossier support, que les biocarburants ne sont pas une solution miracle, mais sont un apport à la résolution du problème avec des limites qui sont notamment ce problème d'alimentation en eau. On peut aussi signaler, sur la biomasse par exemple, qui est aussi un apport important, que là on a des conséquences. Pour faire du carburant avec de la biomasse (bois ou paille), il faut passer par une phase gazeuse avant de le rendre liquide. Pour cela, il faut de l'énergie. L'énergie, c'est de l'électricité. L'électricité, il faut la produire. Donc, on n'est jamais sur une solution unique qui permet de régler le problème, sinon je crois qu'il y a longtemps qu'on l'aurait fait.

**Martine ROUVIER, fonctionnaire, adjoint administratif au Tribunal de Grande Instance de Mende**

Tout à l'heure, j'ai vu Monsieur le Directeur de l'Équipement qui m'a rassuré en me disant qu'on ne tombait pas une ferme. Mon frère, Jean-Claude Rouvier, a reçu deux personnes de la Chambre d'Agriculture le mardi 13 juin 2006. Un plan lui a été adressé le samedi 24 juin 2006. Le choix du tracé entraînerait la disparition d'un corps de ferme, d'une étable, d'une salle de traite, de bâtiments,

9<sup>ème</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien de hangars, de chambres, d'un jardin et d'une maison de famille. Je voudrais savoir si l'on peut retravailler rapidement l'étude de ce tracé.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le mieux, c'est de voir avec le DDE comment cela peut s'organiser.

**Martine ROUVIER, fonctionnaire, adjoint administratif au Tribunal de Grande Instance de Mende**

Je voudrais savoir si un choix de tracé est fixé à long terme, à court terme et quand.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Lhuissier, pouvez-vous répondre rapidement à ces trois questions ?

**Bruno LHUISSIER, Directeur Départemental de l'Equipement de la Lozère**

Rien n'est fixé pour l'instant. J'ai simplement dit à Madame que nous commençons les études et que des réunions d'information auront lieu la semaine prochaine : le 4 à Mende, le 5 à Chanal, le 6 à Costaros, le 7 à Châteauneuf et le 10 à Langogne. Votre frère pourra venir et il aura toute l'information utile. On n'a pas aujourd'hui de tracé fin. Je crois qu'il doit y avoir confusion par rapport à la demande de la Chambre d'Agriculture qui se renseigne sur toute une aire d'étude. Le Président de la Chambre d'Agriculture qui est derrière moi le confirme.

**André MIRMAN, Président de la Chambre d'Agriculture de Lozère**

Précisez-le. Ce n'est qu'une estimation, sans savoir où sera le tracé.

**Bruno LHUISSIER, Directeur Départemental de l'Equipement de la Lozère**

Tout à fait, nous avons défini une aire d'étude et, dans cette aire d'étude, la Chambre d'Agriculture enquête auprès de tous les agriculteurs.

**André MIRMAN, Président de la Chambre d'Agriculture de Lozère**

On a reçu la mission d'enquêter sur un fuseau. Ce n'est pas du tout pour savoir où sera exactement l'empreinte de la 2x2 voies.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quelle est la largeur de ce fuseau ?

300 mètres.

**Daniel BARLET**

Le dossier support du débat est très intéressant, je lui trouve néanmoins trois faiblesses importantes. Premièrement, il a 20 ans de retard au moins. Deuxièmement, il est circonscrit à une zone géographique trop réduite même si c'est une zone importante en termes de transport. Troisièmement, il prend le problème complètement à l'envers. Quelle est la problématique, même si ce n'est pas dit aussi crûment ? Il y a une augmentation prévue inéluctable des transports. Comment faire face dans notre zone limitée à cette augmentation des transports ? C'est là, il me semble, que se trouve l'erreur principale. La bonne démarche eut consisté à dire : à partir de ce problème, le fait que les transports dans notre zone ne soient plus soutenables, quelles mesures peut-on prendre d'abord en termes de modèle de développement pour essayer de faire en sorte que ces transports n'augmentent pas aussi vite ? Je dois dire que j'ai été un peu choqué tout à l'heure par les propos du représentant du ministère du Développement durable qui nous a dit plus ou moins que cette augmentation des transports était quelque chose qui, de toute manière, se produirait. Je crois que si l'on ne veut pas s'enfermer dans une juxtaposition de petites problématiques locales, il faut se dire : que pourrions-nous faire à partir de cette contrainte qui est très forte notamment dans la vallée du Rhône pour dire qu'il y a des choses qui ne peuvent plus continuer comme cela en termes d'augmentation des transports ?

Pour aller un peu plus loin, il me semble aussi qu'il manque dans le dossier le fait que cette augmentation des transports n'est pas resituée en termes de développement. En clair, qu'est-ce que cela veut dire ? Au cours des 20 dernières années au moins, nous avons vu un développement de plus en plus extraverti avec une augmentation des transports internationaux, notamment du transport maritime. C'est peut-être à partir de là qu'il faut raisonner aujourd'hui. On a dit, et il y a un certain consensus là-dessus, qu'il fallait aider au développement des ports. Moi, je suis d'accord, mais on ne s'est pas trop interrogé à mon avis sur ce développement exponentiel du transport maritime qui va finir par poser problème et qui, de toute manière, doit trouver un débouché terrestre. Autrement dit, le type de développement que nous avons connu jusqu'ici était fondé essentiellement sur ce que les économistes appellent un avantage comparatif en termes de coût de la main d'œuvre. Il faudrait peut-être s'orienter vers une réflexion sur un développement recherchant des avantages comparatifs en termes de protection de l'environnement.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Et vous avez des pistes de solution ?

**Daniel BARLET**

Je n'ai pas de piste de solution.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le report modal peut être une solution.

**Daniel BARLET**

Oui, mais il ne faut pas que le report modal conduise à s'enfermer dans ce caractère inéluctable de l'augmentation des transports.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous préconisez de travailler sur la maîtrise de la demande.

**Daniel BARLET**

Il faut travailler sur la maîtrise de la demande et sur l'appareil productif. Plusieurs personnes ont dit que l'on était dans le long terme. Le long terme, me semble-t-il aujourd'hui, passe par une politique qui conduise les entreprises à remettre en cause leur manière de produire. Pour prendre un exemple anecdotique, quand on nous dit que, dans une boîte de petits pois à 1 euro, les petits pois sont fabriqués ici, la boîte est fabriquée à 500 kms d'ici et la mise en boîte se fait encore à 500 kms de là, c'est là qu'il y a problème. J'insiste sur le long terme parce qu'il est évident qu'en termes de réorganisation de l'appareil productif, cela ne va pas se faire en un an.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On nous a beaucoup parlé de crevettes qui étaient pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc et réexpédiées au Danemark pour être consommées. Il s'agit de limiter les transports inutiles, mais aussi les transports à vide. Monsieur Badré, vous voulez réagir ?

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Cela me paraît normal puisque je vous ai choqué. Je voulais essayer de m'expliquer un peu plus sur ces 40 % et leur caractère inéluctable ou non inéluctable. Je suis peut-être passé trop vite tout à l'heure. Je voudrais bien dire ce qu'il y a derrière ce raisonnement. Nous, les représentants de l'Etat, nous sommes là pour préparer un système de décisions qui appartiendront pour partie à l'Etat pour partie aux collectivités sur la base des réactions de tout le monde et de l'acceptabilité sociale de ce qui sera fait. Le dossier support que nous présentons au début du débat est un dossier d'expertise. On a rassemblé tout ce qui existait comme prévisions d'experts à droite et à gauche et on les a mises dans le dossier en essayant de faire un tri. On dit par exemple que les prévisions d'experts en matière de transport semblent autour d'une ligne médiane qui annonce une perspective d'évolution de la demande de transport de l'ordre de 40 % à échéance de 20 ans. Des gens nous ont dit dans la réunion : « d'abord dire cela, c'est dire que vous l'acceptez et ensuite vous intégrez mal les possibilités de rupture. Si le pétrole coûte 300 dollars le baril au lieu de 60 ou 70, cela aura un effet. » Nous, nous disons « peut-être, cela peut arriver, toute prévision peut s'avérer fautive, simplement, ne pas mettre sur la table au début le fait que les prévisions d'experts sont de cet ordre-là conduirait à embarquer tout le monde dans un système de réflexion qui serait probablement trompeur ». Par exemple, si l'on disait « dormez tranquilles, bonnes gens, le pétrole va augmenter et, naturellement, le trafic ne va pas augmenter, donc, ce n'est pas la peine de parler de nouvelles infrastructures, ce n'est pas la peine de parler non plus de mesures pour restreindre la demande de mobilité, tout cela va se réguler tout seul grâce au prix du pétrole »... Moi, je dormirais mal les nuits suivantes si l'on avait dit cela parce que je penserais que l'on s'embarque dans un système de

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
décision irresponsable. Alors que, en annonçant que la prévision centrale est celle-là et que c'est à partir de cela que nous devons tous réfléchir, il me semble que l'on est tous responsable. Après, que l'on soit critiqué, c'est normal, on est payé pour cela.

Sur le débat général, on entend souvent dire : « une croissance de 5 % pendant 200 ans, c'est totalement irréalisable et insupportable. Même 3 % pendant 50 ans, c'est déjà insupportable. » On a de toute façon en arrière-plan un débat sur la croissance qui est complexe, mais ce n'est pas notre débat ici. Notre débat a cela en fond de paysage, mais il est à notre portée à nous et il consiste à dire : « dans un débat qui est limité géographiquement (mais quand même 3 régions ce n'est pas rien), qui est limité à des enjeux de transport, d'urbanisme, d'organisation commerciale, qu'est-ce que l'on peut faire ? » Parce que, si nous ne faisons rien, je vous renvoie au dilemme du prisonnier. Deux prisonniers qui sont ensemble et qui sont interrogés sans savoir ce que va dire l'autre : tous les deux ont intérêt à mentir et aucun des deux n'a intérêt à construire une stratégie commune pour en sortir. Nous en sommes un peu là. Aucun d'entre nous, aucun acteur économique, aucun pays n'a intérêt (au sens étroit du mot) à se lancer en premier dans une politique réellement durable. Et bien nous, c'est ce que l'on essaye de faire. On se concerta pour bâtir quelque chose qui n'étrangle pas les Lozériens qui nous disent qu'ils ont besoin de voies de circulation, les gens de Valence qui nous disent qu'ils en ont marre du bruit et ceux de Lyon qui nous parlent en positif ou en négatif des contournements routiers ou ferroviaires de Lyon. La concertation entre tout le monde là-dessus, c'est sortir de ce dilemme du prisonnier où tout le monde a intérêt à jouer perso et à attendre que les autres se cassent la figure avec lui. Nous, c'est ce que l'on veut éviter.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres personnes veulent-elles intervenir ?

### **Dominique BRON, psychiatre libéral**

Je voudrais revenir sur l'intervention de Mme Rouvier. Elle pose le problème de savoir si le débat public vient en aval ou en amont de décisions à prendre puisqu'elle dit que, sur le thème en question, il y a des choses concrètes qui se passent. Cela pose la question de la crédibilité du débat public qui est une forme de moratoire sur les projets. On demande l'avis de la population, on laisse la population s'exprimer (cela ne va pas durer des années) et à partir de là, on avance des choses. Cela pose pour moi la question de l'articulation de ces débats et des actions de l'Etat. Est-ce que l'Etat accepte un débat, mais a déjà tellement pris de mesures en amont que le débat va être dépassé avant d'être terminé ?

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je peux vous répondre en partie, puis je laisserai les représentants de l'Etat répondre de leur point de vue. Je suis vice-président de la CNDP. L'année dernière, j'ai animé le débat sur la LGV PACA. Il y a eu un débat sur l'A51 Grenoble-Sisteron. La logique aurait voulu que la politique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et je dirais l'arc méditerranéen soit fait avant de faire ces débats publics sur ces projets. Après, nous la CNDP, on n'est pas maître du moment de la saisine choisi par le maître d'ouvrage ou par l'Etat. Par contre, il y a eu un comité interministériel, le CIADT, de décembre 2003 qui a décidé des infrastructures. Monsieur Blanchet, vous voulez certainement compléter.



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

On travaille dans ce débat sous l'empire de la loi Barnier qui date de 1995 et qui crée des débats publics tels qu'on les vit aujourd'hui. Ce sont des débats publics de projet en général, mais ici on est dans un débat de problématique, qui est bien en amont par rapport à des projets sur telle ou telle infrastructure.

Concernant le projet de la RN88, c'est une décision fort ancienne, bien antérieure à la loi Barnier de 1995, à tel point que cette décision a été confirmée dans le CIADT de 2003. Dans notre problématique, nous avons supposé que tous les projets faisant partie de la décision du CIADT de 2003 sont réalisés. C'est à ce moment-là que l'on pose le problème de savoir ce qu'il faut faire au-delà de cette date. On se projette dans le futur à 20 ans et on s'interroge sur ce qu'il y a lieu de faire dans ce cadre. Cette réflexion ne veut pas dire que tout ce qui a été décidé avant s'arrête, bien au contraire. La RN88 est vraiment un projet important pour la Lozère et il faut faire les procédures qui vont bien pour que cela se passe de manière harmonieuse et concertée et que les gens ne soient pas traumatisés par la visite d'une Chambre d'Agriculture qui vient se renseigner sur ce qui existe sur le terrain.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mais vous avez raison, Monsieur, on a déjà eu ces remarques comme quoi il y a eu des débats avant, des décisions ont été prises et là, on nous demande de réfléchir encore plus loin alors que ces décisions marquent déjà les infrastructures.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

On pourrait se retrouver dans la situation amusante suivante : en 2020, il faudra détruire ce que l'on a fait et qui n'est pas encore construit.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Cela, on ne l'a encore jamais vu, à part les voies ferrées, mais sur les routes et les autoroutes, on n'a encore jamais vu cela.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

On l'a vu sur les barrages, on le voit sur les HLM et sur les lignes SNCF.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Très bien. Je vous propose de passer à la deuxième partie de la réunion.

## **2<sup>ème</sup> 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 : CPDP**

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'abord, il y a des réalités incontournables. La vallée du Rhône et l'arc languedocien est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et l'une des plus chargée d'Europe en termes de voyageurs et en marchandises.

En plus, il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations et des emplois plus importante que dans le reste de la France car ces trois régions ont une attractivité plus forte que les autres régions.

En plus, la vocation touristique de ces régions entraîne des surcharges de 60 à 80 % en période estivale.

Il y a des contradictions à dépasser. Il y a eu dans le débat des avis divergents sur les prévisions de trafic dans les 20 ans. Une partie du public conteste l'hypothèse qui figure dans le dossier support d'une croissance du trafic de 40 % dans les 20 ans en disant qu'il y aura rupture à cause des enjeux dont on a parlé tout à l'heure.

Il y a une volonté de report modal. Mais on a parlé essentiellement du report modal pour les marchandises qui semble plus facile à faire que le report modal pour les voyageurs.

On n'a pas beaucoup de réponses sur les modifications acceptables de comportements des habitants. On parle de re-densifier les villes, d'arrêter l'étalement urbain, de remettre des villes autour des axes de transport. Pour l'instant, on n'a pas entendu énormément de choses sur ces sujets-là.

Donc, les trois orientations : développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires (progrès technologiques et travail sur la maîtrise de la demande de mobilité), des reports modaux volontaristes voyageurs et marchandises et amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures. Tout ceci pour aider l'Etat à définir une future politique des transports avec un triple enjeu : mobilité, environnement, économie.

Ce que l'on a besoin d'entendre pour prendre acte de ce que, vous le territoire vous voulez, c'est : quelles sont les mesures prioritaires acceptables, à court, moyen et long terme ? C'est veiller à la cohérence des solutions proposées par rapport aux projets d'aménagement du territoire, à la coordination nécessaire des acteurs. On n'arrête pas d'en parler dans toutes les réunions : les autorités organisatrices de transport ne sont pas vraiment coordonnées. Enfin, il faut trouver des sources de financement qui soient pérennes et durables pour ces mesures. Je vous propose de réécouter les représentants de l'Etat qui vont vous présenter les différentes mesures sur lesquelles on attend des réactions de votre part et le développement durable qui vous parlera des enjeux territoriaux.

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

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

Je vous rappelle que, dans le dossier, on énumère 44 mesures dans six familles différentes. On les a regroupées maintenant en 3 orientations. On va commencer par la mobilité soutenable parce que c'est ce qu'il y a de plus compliqué à réaliser d'après ce que l'on a pu entendre jusqu'à présent.

#### **.1 La mobilité soutenable**

Sur la mobilité soutenable, il y a 2 éléments essentiels : le progrès technologique et les actions sur la demande.

##### *.a Le progrès technologique*

A long terme, pour résoudre le problème qui est devant nous, c'est-à-dire une mobilité qui, par hypothèse, augmente de 40 % d'ici 20 ans, on peut anticiper, compte tenu des progrès technologiques actuels, de l'ordre de 10 à 30 % d'augmentation des émissions de gaz à effets à serre, ce qui est tout à fait dans le mauvais sens par rapport à l'objectif du facteur 4 ou à l'objectif défini récemment par la mission parlementaire sur le changement climatique de moins 25 % d'ici 2020. Donc, vous le voyez, on est en dehors des clous, si je puis dire. Dans des études que l'on a faites à plus long terme, on obtient le facteur 2 à 2,5 qui était évoqué tout à l'heure par Philippe Marzolf, ceci grâce à l'utilisation de carburants moins polluants et de véhicules plus respectueux de l'environnement.

On a dit un mot tout à l'heure des biocarburants. C'est quelque chose qui est déjà dans une directive européenne avec un objectif de 5,75 % de biocarburant dans le carburant vendu d'ici 2010, objectif qui a été avancé à 2008 pour ce qui est de la France en portant à 7 % le chiffre pour 2010. Sachez que, depuis le début du débat, la SNCF a décidé d'avoir 30 % de son gazole d'origine biocarburant à partir de 2007. Sur la biomasse, c'est plus lointain parce qu'on ne sait pas encore très bien transformer la paille ou le bois en carburant liquide. Quant à l'hydrogène, c'est beaucoup plus lointain encore puisqu'on parle de 2050.

Concernant les véhicules propres, ce sont les véhicules hybrides. Vous connaissez ceux qui existent déjà et qui sont fabriqués par Toyota. Vous connaissez aussi les projets de PSA pour avoir un véhicule qui ne consommerait que 3,4 litres/100 kilomètres à partir de 2010.

Tout ceci nous permet de penser que l'on pourrait arriver au facteur 2 à 2,5. C'est pour cela que, rejoignant la question de tout à l'heure, il faut s'attaquer à la demande. Bien que la mobilité constitue presque un droit constitutionnel (c'est répété dans la récente publication de la Commission : la mobilité des biens, des services et des personnes fait partie du développement industriel et commercial, par conséquent, c'est difficile de l'entraver), nous avons pensé qu'il fallait parler d'une certaine action sur la demande.

##### *.b Actions sur la demande*

La première manière d'agir sur la demande est l'incitation au covoiturage, c'est-à-dire l'utilisation par plusieurs personnes d'un même véhicule.

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Ensuite, vous avez toutes les mesures fiscales, avec l'idée de taxe carbone, c'est-à-dire de taxe qui vient s'ajouter au prix du baril de pétrole, pour modifier les comportements des voyageurs dans leur mobilité et des entreprises pour leurs transports de marchandises. Même chose avec les quotas d'émissions de CO2 ou la réduction des vitesses. Si l'on passe de 130 kms/h à 110 sur les autoroutes, on économise 20 % d'énergie.

Dans le domaine urbain, c'est tout ce qui concerne l'utilisation des transports en commun en ville.

C'est aussi, dans les régions touristiques, de faire en sorte d'étaler les migrations touristiques, de réserver l'accès aux autoroutes comme on le fait pour les TGV ou les avions (on pourrait par exemple faire payer plus cher ceux qui n'ont pas réservé).

Il y a ensuite toutes les mesures qui concernent l'aménagement du territoire et l'urbanisme : densifier les centres-villes pour diminuer les déplacements domicile-travail. C'est plus difficile à réaliser.

Et puis, une bonne façon aussi de ne pas se déplacer, c'est le télétravail.

Enfin, le changement des systèmes de production/consommation, c'est tout ce qui concerne la logistique et la façon dont les entreprises gèrent leur production. Si l'on peut par des taxes modifier les comportements, c'est une façon de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au transport.

## **.2 Le report modal**

Je vais essayer d'aller un peu plus vite parce que le temps passe.

### *.a Amélioration du fluvial et du maritime*

Pour attirer vers le fluvial et vers le maritime les transports, il faut une meilleure gestion et exploitation des infrastructures fluviales, favoriser les navettes fluviales de conteneurs qui sont déjà en plein développement sur le Rhône et les autoroutes de la mer (c'est un peu plus difficile en ce qui nous concerne mais il en existe qui fonctionne très bien entre l'Espagne et l'Italie et qui évitent à des camions espagnols de passer sur nos autoroutes). Et puis, il y a l'idée d'une infrastructure nouvelle prolongeant le bassin Rhône-Saône au nord avec une liaison vers la Moselle.

### *.b Amélioration du ferroviaire*

Là aussi, il y a des mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures, il y a des progrès technologiques (trains plus longs, freins électroniques qui permettent de réduire les intervalles entre trains, etc.), il y a une intensification de l'offre TGV ou TER.

Il y a l'amélioration du fret ferroviaire. Ce qui se passe actuellement est un assainissement de l'économie du fret au sein de la SNCF : pour assainir, on réduit l'activité et on la rend plus rentable. On devrait ensuite avoir de nouveaux progrès du trafic.

Même chose pour le développement du combiné rail-route qui se développe mais de manière un peu chaotique. Récemment, il y a eu des baisses, mais c'est reparti un peu semble-t-il.

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Sur les autoroutes ferroviaires, il y a un projet qui va démarrer en 2007, un service quotidien entre Perpignan et Luxembourg. Ce n'est pas encore une autoroute ferroviaire, c'est 40 camions par jour dans chaque sens, alors qu'une autoroute ferroviaire, c'est 1 500 camions par jour.

Et puis, il y a des mesures d'infrastructures des franchissements alpins et pyrénéens et la LGV Montpellier-Perpignan qui vient compléter le dispositif qui a été adopté en CIADT en 2003.

### *.c Dissuader l'usage de la route*

De même que l'on cherche à attirer vers les modes ferroviaire et fluvial, on peut essayer de dissuader de passer par la route, d'abord en instituant un péage généralisé sur les autoroutes nationales et les autoroutes urbaines (avec les moyens électroniques et le GPS, on peut repérer les déplacements de poids lourds sur les routes nationales et par conséquent instaurer un tel péage pour qu'ils payent leurs coûts externes sur ces routes nationales). On retrouve la taxe carbone pour renchérir l'utilisation du transport routier et, en ville, ce sont les péages urbains avec, parallèlement, la priorité aux transports en commun. Le gros des déplacements, ce qui est émet beaucoup de gaz à effet de serre dans le transport, c'est le déplacement des automobiles en ville, c'est 70 % des émissions. Donc, il est important de veiller à cette priorité aux transports en commun en ville.

### **.3 Les infrastructures routières**

Une meilleure exploitation, la régulation des vitesses. Il y a déjà eu des exemples dans la vallée du Rhône : quand le trafic devient très chargé, on réduit la vitesse de base à 110 kms/h voire à 90 kms/h.

Interdiction de doubler des poids lourds qui sont souvent gênants pour les automobilistes : c'est une manière de fluidifier le trafic. Les poids lourds sont gênants, mais ils ne représentent que 20 % du trafic. 80 % du trafic est constitué de véhicules légers : ce sont eux qui causent la congestion en été et le week-end.

La modulation des péages en fonction de l'heure de la journée et une meilleure information aux usagers.

Enfin, en matière d'infrastructures, on a des projets qui sont assez contestés pour certains d'entre eux, notamment pour le premier, c'est-à-dire l'élargissement à 2 x 5 voies des autoroutes A7 et A9. On pourrait ne mettre que 4 voies bien que cela plaise moins aux exploitants parce qu'il est beaucoup plus difficile en cas d'accident ou d'incident d'exploiter une autoroute à 4 voies. Il y a aussi le projet concurrent d'une autoroute qui passerait à travers l'Ardèche et le Piémont des Cévennes. Et puis, il y a tout ce qui concerne l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9 et en particulier la RN88 sur laquelle je reviens. On a fait des calculs de trafic en tenant compte de l'existence de cette voirie et cela représente 4 300 véhicules/jour en moyenne annuelle et 8 000 en été qui sont reportés de la vallée du Rhône sur la RN88 et l'A75.

Je voulais simplement vous rappeler en conclusion qu'il s'agit dans notre débat public d'éclairer le gouvernement sur :

- la perception du système de transport et futur dans les 3 régions ;

- l'acceptabilité des différentes mesures proposées, de manière à ce que l'on puisse définir une politique pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui soit à la fois appuyée sur l'avis du public et concertée avec les collectivités locales concernées.

### **.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat**

**Bruno LHUISSIER, DDE**

Je vais très rapidement vous présenter le territoire, puis les enjeux du territoire, et l'articulation entre ces enjeux et le grand débat.

#### **.1 Un territoire d'avenir**

La Lozère est un département de montagne, le plus élevé en altitude moyenne en France, un département totalement en zone de revitalisation rurale, un département qui a perdu la moitié de sa population en un siècle, mais qui connaît depuis quelques années un renouveau démographique. Ce renouveau reste fragile. En effet, 73 000 habitants, c'est une masse critique, et la population est assez âgée. La Lozère est un département où il fait bon vivre : 5,2 % de chômage, peu de délinquance. L'industrie est peu présente, l'artisanat est très développé, le commerce reste très actif.

La Lozère, pour beaucoup de Français, ce sont ses paysages. Effectivement, les paysages et le patrimoine environnemental de la Lozère sont exceptionnels. 32 % de son territoire est placé en site Natura 2000. Il y a un parc national, le parc national des Cévennes, qui est le seul parc national habité. Il y a deux projets de parcs naturels régionaux. La Lozère est le pays des mille sources : elle distribue de l'eau à tous ses voisins, elle n'en reçoit pas, elle en stocke peu. Et donc, bien qu'étant pays des mille sources, elle a des réserves en eau qui restent très fragiles.

La Lozère se situe à l'écart des grands corridors écologiques bien que concernée un peu par la vallée du Lot. Elle est en fait à l'intersection de grands territoires identitaires peu cloisonnés : l'Aubrac, la Margeride, les Causses, les Cévennes. Les infrastructures s'insèrent entre ces grands espaces, notamment la RN88, traversant des zones avec des enjeux environnementaux localisés. Cette configuration rend envisageable l'aménagement d'infrastructures, mais nécessite de prendre des précautions.

La Lozère est aussi à l'écart des grandes zones de bruit et de pollution. On retrouve les grands espaces identitaires. Les croix signalent les espaces emblématiques au niveau national : l'Aubrac, la Margeride, les gorges du Tarn, etc.

L'agriculture est très présente. 2 800 agriculteurs, ce n'est pas beaucoup, mais l'agriculture représente 15 % de l'emploi en Lozère. L'élevage est extensif (c'est important, je reviendrai là-dessus), les productions sont de qualité (les génisses fleurs d'Aubrac, le Pélardon). L'agriculture a un rôle de protection de l'environnement. Les espaces de la Lozère sont des espaces ouverts qui ont été façonnés par l'homme. Là où l'agriculture se retire, les espaces se ferment, les paysages se ferment, la biodiversité diminue, les risques d'incendie augmentent.

Cette carte schématise les grandes utilisations de l'espace : les bovins au nord, les ovins au sud, les forêts à l'est. L'espace forestier couvre 43 % de la surface du département et il est notoirement sous-exploité. On y reviendra.

La Lozère est un territoire d'accueil, a une tradition dans le domaine médicosocial, notamment dans l'accueil et le traitement du handicap. Il y a 3 000 emplois dans le domaine médicosocial en Lozère avec un pôle d'excellence rural à Montrodat avec un projet d'accueil de handisport. Le médicosocial constitue aujourd'hui l'un des socles du développement économique de la Lozère.

La Lozère est un département pionnier du tourisme vert. Très tôt, dans les années 60, 70, la Lozère a été pratiquée par les amateurs de tourisme vert, qui doit aujourd'hui connaître un nouvel élan avec l'écotourisme notamment animalier (des loups, des bisons, des vautours, mais aussi tout ce qui touche aux loisirs de nature (la pêche, la randonnée).

Concernant les infrastructures, la Lozère est au carrefour de deux grands axes : l'A75 nord-sud et Lyon-Toulouse est-ouest, mais elle est loin de tout. Le ferroviaire existe, mais ne représente pas aujourd'hui une alternative aux déplacements. Lyon est à 3 heures par la route, mais à 4 heures 15 par le train quand on a les bonnes correspondances. Toulouse est à 3 heures 30 par la route, mais à 7 heures 30 par le train. L'A75 qui transverse l'ouest du département a très nettement marqué ce territoire : on observe aujourd'hui que du point de vue économique l'ouest du département a bénéficié de cet axe.

La Lozère est à l'écart des grandes zones de pollution et de bruit qui sont dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, mais n'est pas totalement épargnée. Des études ponctuelles qui ont été faites montrent que la Lozère est notamment concernée par les pics d'ozone. Les seuils d'alerte ne sont pas dépassés mais les valeurs guides le sont. Donc, en Lozère, on ne peut pas se désintéresser du débat qui a lieu dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. On est concerné aussi par les risques de pollution par la cohabitation d'infrastructures routières avec le Lot.

Les risques naturels sont présents en Lozère : risques d'inondation, risques de chutes de bloc, risques d'incendie. Au total, les espaces de la Lozère qui peuvent paraître inépuisables sont en fait très contraints quand on prend en considération les espaces préservés, les risques, la ressource en eau qui reste fragile et la nécessité de préserver les terres agricoles pour l'agriculture extensive. En fait, la Lozère doit gérer son espace comme beaucoup de départements.

## **.2 Les enjeux pour la Lozère : renforcer l'attractivité du département**

### *.a Améliorer l'accessibilité et l'accueil*

L'accessibilité, c'est bien sûr les infrastructures routières. On sait que le fer n'apportera pas la réponse dans l'immédiat. Cette accessibilité est nécessaire ne serait-ce que pour préserver l'activité agricole, l'activité commerciale qui sont nécessaires au maintien du patrimoine environnemental de la Lozère. On ne peut pas mettre la Lozère sous cloche.

La Lozère peut apporter sa contribution au débat à travers le développement de taxis à la demande, le développement des navettes pour les aéroports, le développement du covoiturage.

L'aménagement de la RN88, c'est l'enjeu stratégique. Il est supposé être réalisé à l'échéance que se donne le grand débat. Les options qui sont prises d'une démarche d'intégration, d'une démarche de développement durable et d'une option à 110 kms/h montrent la volonté d'aménager tout en préservant l'environnement.

Sur le numérique, la Lozère se dote d'infrastructures numériques, sous l'impulsion forte de l'Etat et des collectivités territoriales. C'est un enjeu important pour attirer et fixer les populations en Lozère

*.b Soutenir les projets structurants*

Il s'agit d'accompagner les points forts de la Lozère : le médicosocial, le commerce, le télétravail, l'agriculture. Il y a de la place en Lozère encore. La Lozère peut aussi éviter l'entassement des populations dans les grandes métropoles.

Sur les espaces naturels, le développement de la filière bois constitue pour la Lozère une contribution possible, avec un projet en cours de cogénération et de réseau de chaleur à Mende.

Sur l'agriculture, il y a la volonté de développer en Lozère la valorisation des produits sur place. Cela peut être une contribution non seulement au maintien de l'agriculture, mais aussi à la diminution des transports de marchandises entre la Lozère et les départements voisins.

### **.3 Les enjeux au regard du débat public**

*.a La RN88*

Quel rôle peut jouer cette infrastructure ? Comment peut-elle contribuer au développement tout en s'intégrant bien dans l'environnement ?

*.b La mutualisation des moyens de déplacement*

C'est une gageure dans un département comme la Lozère où l'activité est très éclatée. Cela peut être une terre d'expérimentation.

*.c Les énergies renouvelables : le développement de la filière bois*

J'en ai parlé.

*.d Le télétravail*

Je conclurai en disant que la Lozère qui est restée très longtemps à l'écart des grands axes de communication a de ce fait préservé des espaces remarquables. Aujourd'hui, elle est à une époque de renouveau, de développement. La Lozère peut-elle dans ce contexte être une terre d'expérimentation, un exemple pour le développement durable ?

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour cette présentation bien complète qui permet de cadrer tous les enjeux. Nous allons maintenant débattre de l'acceptabilité des mesures proposées par l'Etat. Je vais demander aux différents intervenants de monter sur scène.

### **Daniel RIXTE, chef de projet en aménagement et développement du territoire**

Une mesure qui me paraît essentielle sur le report modal n'apparaît pas. J'imagine qu'elle a dû être abordée dans le débat public. Sur le point 2.4 report modal en site urbain, on voit « priorité aux transports collectifs en ville », cela paraît une évidence. Je suis surpris que l'on ne parle pas du vélo qui est un mode de déplacement individuel qui permet de réduire d'un facteur de 4 à 5 l'espace urbain (on se déplace 4 à 5 fois plus vite avec un vélo qu'à pied). Je suis abasourdi que ce ne soit



9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
pas une mesure retenue tellement il est évident que le vélo en espace urbain est un facteur de report modal élémentaire.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a déjà eu des réactions et des demandes d'intégrer le vélo comme mode doux de déplacement intéressant. Je pense que l'Etat l'a entendu.

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

Vous avez tout à fait raison. Vous avez devant vous deux personnes qui font du vélo : Michel Badré va au bureau en vélo tous les jours, moi je fais du vélo toutes les semaines comme sportif. Personnellement, je n'aime pas beaucoup respirer les gaz des voitures. Quand on aura chassé les voitures des centres-villes, on fera beaucoup plus facilement du vélo, mais je reconnais que c'est une boutade et qu'il faudrait parler davantage du vélo. Il faudrait aussi faire davantage des pistes cyclables dans les villes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est anecdotique. Il y a peut-être des mesures à généraliser.

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

C'est plus qu'anecdotique. On a parlé du partage concernant les voitures, on a cité l'expérience à Lyon de vélo-partage qui est certainement quelque chose de très intéressant. Développer des choses de ce genre, cela me paraît tout à fait dans l'axe de ce qu'il faut faire. Ce qui est sûr, c'est que c'est vraiment une politique d'ensemble : faire des pistes cyclables, s'arranger pour que, dans les entreprises, il y ait un endroit pour garer son vélo. Des choses de ce genre, cela ne se fait pas du jour au lendemain. Cela dit, quand on voit ce qui a été fait aux Pays-Bas, cela a un impact qui n'est pas du tout négligeable.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il faut une politique volontariste, vous avez raison.

**Un intervenant**

Je voudrais juste rebondir sur la conclusion qui me paraît excellente : faire de la Lozère une terre d'expérimentation et un exemple pour le développement durable. Le numérique me paraît à cet égard un domaine très intéressant. Nous n'avons pas un seuil critique de population. Ce seuil critique se situe autour de 100 000 habitants. Ces 100 000 habitants, nous ne les aurons pas si nous ne passons pas au tertiaire et en particulier à ces citadins en mal de campagne qui aujourd'hui recherchent non seulement une qualité de vie, mais aussi d'autres façons de travailler. Et cela, nous pouvons leur proposer à une condition : que l'on surprenne en prenant le contrepied de l'image actuelle de la Lozère tout en conservant ses atouts. Dans le cadre de mon association, nous

9<sup>ème</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
proposons de faire de la Lozère un territoire expérimental de très haut débit. Je sais qu'actuellement le haut débit est la priorité du Conseil général et je suis très heureux de voir l'implication de nos élus sur ce problème. Simplement je dirais : faisons un pas de plus et osons proposer la Lozère comme un territoire expérimental de très haut débit pour lui donner cette visibilité numérique susceptible d'attirer de nouvelles populations.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Et donc là vous pensez que le numérique développera le télétravail ?

### **Un intervenant**

Bien sûr. Actuellement, on ne pense pas que l'on peut aller travailler en Lozère. Si nous avons un projet fort qui ferait de ce département symbole de la ruralité un département symbole de la ruralité moderne, cela peut changer énormément la donne.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'accord. Monsieur Pourquoiier, je vais vous passer directement la parole. Quel est l'avis du Conseil général de la Lozère sur cette politique des transports dans les 20 ans qui viennent ?

## **.IV Propositions des acteurs du territoire**

### **Jean-Paul POURQUIER, Président du Conseil général de Lozère**

D'abord, je vous remercie d'avoir accepté d'organiser à Mende cette réunion dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

La vision de la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien met en cause le rééquilibrage entre les divers modes de transport et de développement de l'intermodalité. Le développement du ferroviaire passagers ou fret, le développement du transport fluvial ou maritime, pour soulager la route sont d'évidence des axes de réflexion incontournables. Le point de vue que j'exprimerai au nom de la Lozère sera plus limité et aura pour objet de mettre en exergue une solution alternative à la problématique soulevée qui nous concerne directement.

Il est d'abord utile de rappeler que l'axe autoroutier A75, A71 constitue déjà une alternative aux déplacements nord-sud du couloir rhodanien et connaît des trafics croissants au fur et à mesure de son aménagement. En matière de réseaux ferrés, les lignes nord-sud existantes Nîmes-Clermont-Ferrand ou Béziers-Bessargues permettraient de développer les transports de fret, mais aussi de passagers si l'entretien de ces lignes était réalisé et si la volonté de le faire existait réellement. Cela passe au préalable par le maintien de ces lignes dans le réseau national.

La contribution de la Lozère portera donc pour l'essentiel sur un point déterminant. L'accumulation des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien a contribué largement au développement des territoires traversés. Les commodités techniques d'aménagement des territoires dans une géographie de plaine s'ajoutant aux commodités des transports et de surcroît à la proximité de la montagne ou de la mer amènent progressivement des phénomènes de concentration urbaine et la démultiplication des besoins en infrastructures dans une spirale sans fin.

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

L'engorgement et la saturation physique autant que morale guette ainsi des zones a priori favorisées. La qualité de vie se trouve ainsi progressivement compromise par l'excès même de développement. On peut alors comprendre que les habitants des zones concernées redoutent l'émergence de nouveaux projets d'infrastructures lourdes. Leur crainte est d'autant plus légitime qu'il est maintenant bien établi que la fuite en avant dans les capacités de transit ne connaît pour l'instant pas de fin et que la congestion guette.

Dans le même temps, des territoires entiers, avec une qualité de vie exceptionnelle, mais encore trop enclavés souffrent de désertification, de vieillissement et voient leur jeunesse partir vers ces concentrations urbaines contribuant ainsi à alimenter la spirale sans fin. Des territoires entiers appellent de leurs vœux ces infrastructures nouvelles que d'autres rejettent. Qui plus est, la traversée de ces territoires au sud du Massif central par l'aménagement autoroutier de la RN88 à 2x2 voies offre une alternative intéressante aux besoins de transports qui utilisent la vallée du Rhône et l'arc languedocien en direction du sud-ouest français et de la péninsule ibérique. La RN88 couplée à l'A75 dont la jonction se réalise en Lozère permettra la liaison entre Lyon et Barcelone par Béziers, permettant de faire 50 kms de moins que par l'A7 et l'A9.

La logique d'aménagement du territoire rejoint ici la logique de la satisfaction des besoins de transports. La dilution plutôt que la concentration du trafic, l'offre d'une véritable alternative dans les itinéraires de desserte du territoire national ou de transit international, l'aspect sécuritaire de cette alternative au plan national de la gestion de possibles situations de crise ou de défense nationale rejoindraient en effet la valorisation des potentialités du territoire.

La souplesse offerte au plan interrégional de la dynamique urbaine et foncière grâce aux nouveaux territoires enfin desservis de manière convenable permettra de desserrer les contraintes et d'alléger la pression sur les territoires rhodanien et languedocien.

Par ailleurs, en matière d'aménagement du territoire, la RN88 à 2x2 voies sur l'axe Lyon-Toulouse se justifie d'autant plus qu'aucune liaison ferroviaire transversale n'existe dans le sud du Massif central.

L'aménagement de la RN88 ne peut donc que figurer en bonne place dans la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Cet aménagement constitue d'évidence un volet de la solution de cette problématique. La RN88 entre St Etienne et Toulouse offre en effet plusieurs alternatives d'itinéraires nationaux ou internationaux.

Pour être à la hauteur de ce que l'on attend d'un tel itinéraire, son aménagement devrait être aménagé en route expresse à 2x2voies dans les sections difficiles et en tracé autoroutier dans toutes les sections qui le permettent. Ainsi, le niveau de service offert permettrait une véritable alternative à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien et ferait de cet axe un axe majeur de désenclavement d'envergure européenne reliant en transversale le nord au sud de l'Europe. Une démarche innovante a été engagée par le syndicat mixte d'étude et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon en partenariat avec l'Etat. Elle consiste à concevoir cet aménagement routier au travers d'une charte engageant les départements traversés comme un élément de valorisation des patrimoines naturels et humains traversés. Autant d'arguments garants du respect des 3 piliers du développement durable qui se trouvent ainsi associés autour du projet d'aménagement de la RN88. C'est dans cette approche globale de développement durable couplée à une vision nationale de désenclavement et d'aménagement du territoire et en se projetant à l'échelle des voies de communication d'intérêt européen qu'il faut envisager la prise en compte du projet de mise à 2x2 voies à caractéristiques autoroutières de la RN88 et ce en tant que solution alternative à la problématique de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien objet de ce grand débat national.

Je vous propose que l'on écoute tout de suite Monsieur Jean-Jacques DELMAS, Président de la Communauté de communes de la Haute Vallée d'Olt

**Jean-Jacques DELMAS, Président de la Communauté de communes de la Haute Vallée d'Olt**

Merci, Monsieur le Président. Merci d'avoir organisé ce débat et de permettre à la population et aux acteurs économiques de ce département de s'exprimer.

Depuis deux mois j'ai suivi aussi bien sur votre site que dans les comptes-rendus et le journal que vous avez réalisé le débat que vous avez initié. Je m'aperçois que les propositions sont de trois types :

- Des propositions à très long terme ;
- Des solutions à moyen terme ;
- Des solutions à plus court terme qui, toutes, doublent les infrastructures existantes dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, l'autoroute des piémonts étant aussi comprise dans cette problématique de route d'aménagement. Doublement des routes, mais aussi de toutes les infrastructures ferroviaires et fluviales qui sont dans ce couloir rhodanien et languedocien.

J'ai l'impression que les solutions qui sont apportées sont des réponses locales et conduiront à terme à la concentration plus importante de la population avec comme conséquence mécanique une augmentation de plus en plus importante du trafic local. En définitive, les propositions qui sont faites continuent de favoriser les infrastructures là où elles existent, concentrant encore plus celles-ci dans un territoire déjà très peuplé.

Pour moi, l'objectif du débat public, c'est de savoir comment répartir sur tout le territoire concerné activités et population. En effet, au-delà de la vallée du Rhône et l'arc languedocien, il existe des territoires très proches qui se sont désertifiés et qui ont perdu de l'activité et donc de l'attractivité. La question est bien de combiner une réponse qui est à la fois répond à long terme à une meilleure répartition spatiale de la population et des activités et qui, parallèlement, apporte des solutions dans une perspective 2020 au problème d'augmentation de trafic dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen.

Ces questions, nous nous les sommes posées depuis de nombreuses années à travers le syndicat mixte d'étude et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon et depuis 5 ans dans un partenariat avec l'Etat, ministère de l'Équipement et ministère de l'Environnement, en associant les acteurs économiques et les associations de défense de l'environnement. Nous sommes arrivés à l'élaboration d'une charte du développement durable qui essaye de concilier l'aménagement progressif de la RN88 tout en tenant compte des préoccupations de gestion et de qualité de l'environnement, en articulant aménagement de la route avec le projet de développement des territoires desservis. Quel est le parallèle possible entre cette réflexion et celle que vous avez dans le débat ?

Du point de vue routier, quand nous regardons la carte du CIADT de décembre 2003, on s'aperçoit que le chemin pour aller de Lyon à Toulouse en passant par le Puy, Mende, l'A75 et Béziers représente une solution bien plus intéressante qu'il n'y peut paraître : temps de transport équivalent,

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
coût de péage plus avantageux. Par ailleurs, cet axe est déjà aménagé en 2x2 voies sur les 2/3 de son tracé, quasiment en totalité sur l'A75 et une partie entre Lyon et Le Puy. Le seul tronçon manquant est celui qui reste entre Le Puy et l'A75.

En définitive, cet axe apporte à notre avis 3 réponses qui sont des préoccupations majeures de l'Etat :

- Il permet un désenclavement des territoires situés au sud du massif central.
- Il règle un problème sérieux de sécurité dans les traversées des villes : en effet la RN88, sur tout son tracé poids lourds, traverse en plein cœur de ville Le Puy, Langogne, Mende, par une voie de 6 mètres de large. La déviation de ces 3 villes doit être la priorité d'aménagement pour ne pas aboutir inévitablement à une catastrophe. En effet, si je cite le cas de Mende, un véhicule qui prendrait feu dans l'avenue Foch, là où la RN88 passe entre deux rangées d'immeubles situées à 8 mètres l'une de l'autre, aucun véhicule de secours ne pourrait intervenir, et je n'ose imaginer si le véhicule était un poids lourd transportant des matières dangereuses.
- Enfin, il peut absorber une partie d'augmentation du trafic sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien d'ici 2020 ; on cite entre 10 000 et 15 000 véhicules/jour jusqu'à 25 000 en été. Par ailleurs, nos territoires sont desservis par des axes ferroviaires Paris-Clermont-Ferrand-Nîmes et Paris-Clermont-Ferrand-Béziers, sur lesquels on pourrait imaginer faire transiter un tonnage important de fret. Pourquoi ne pas imaginer une plateforme multimodale à la jonction entre la RN88 et l'A75 ?

En conclusion, je pense que le système de transport à construire n'est pas celui qui crée des infrastructures de transport nouvelles aux points de concentration de la demande, mais celui qui permet de diffuser et de répartir les trafics. Pour éviter cette course permanente aux infrastructures qui entraînent une capture des flux qui conduisent nécessairement à la saturation et nécessitent à nouveau des infrastructures supplémentaires, il faut rompre cette chaîne infernale. La création de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien répond malheureusement à cette logique de course infernale en avant. La RN88, des voies ferrées Clermont-Nîmes et Clermont-Béziers sont une rupture à cette logique. Notre démarche de charte de développement durable est donc bien dans une vision prospective de cet aménagement du territoire : délestage d'une partie du trafic de la vallée du Rhône et l'arc languedocien tout en sécurisant les traversées des agglomérations et en étant des axes de développement durable et donc d'aménagement du territoire.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour votre intervention. Tout à l'heure, on a entendu d'autres chiffres de report sur la RN88.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

C'est le total.

Vous parliez du total des voitures et le report, c'était 4300 ou 8000 en été.

**Jean-Jacques DELMAS, Président de la Communauté de communes de la Haute Vallée d'Olt**

Les études prospectives se trompent souvent. Si je prends le cas de l'A75, on s'est trompé du simple au double au niveau du trafic.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y en a moins ?

**Jean-Jacques DELMAS, Président de la Communauté de communes de la Haute Vallée d'Olt**

Il y a deux fois plus de trafic que prévu.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mais il y a moins de camions.

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

Il y a moins de poids lourds.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Des réactions par rapport à ce que l'on a entendu ?

**Joseph BOUNIOL, retraité, Association « Non à la 2x2 voies »**

Une simple réflexion par rapport à l'argumentation de nos élus locaux en faveur de l'aménagement de la RN88. C'est le report du trafic de la vallée du Rhône. Alors qu'à Valence, on se plaint du bruit, est-ce qu'un jour à Mende, si cela se réalise, on ne se plaindra pas du bruit ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Qu'en pensez-vous ?

**Joseph BOUNIOL, retraité, Association « Non à la 2x2 voies »**

Moi, je n'habite pas Mende.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Si des gens habitent Mende, on aimerait bien avoir une réaction par rapport à cette question.

**Dominique, Conseiller général, Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Lyon-Toulouse**

Je suis concerné puisque j'habite Mende, je suis conseiller général et je m'exprime aussi au nom du Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Lyon-Toulouse, qui regroupe les 3 régions, 8 départements et l'ensemble des préfectures traversées par cet axe Toulouse-Lyon. Notre syndicat a déposé une contribution écrite sur ce dossier. Je veux simplement en souligner quelques points.

Premier point, nous prenons acte que, dans le cadre des modèles développés pour les études de trafic, la RN88 est supposée réalisée à 2x2 voies de bout en bout à l'horizon 2020. Ce point est pour nous capital parce que l'Etat, pendant longtemps, contestait l'intérêt d'un aménagement de la RN88 notamment dans sa partie centrale entre Rodez et Le Puy au motif simplement qu'elle supportait un faible trafic. Ce faisant, les conséquences, c'est que le sud du Massif central est resté à l'écart du développement économique. Il faut donc que ce sud du Massif s'insère dans des relations avec les réseaux de pôles économiques nationaux et européens et on sait bien aujourd'hui que la seule A75 est insuffisante. Pourquoi ? Parce qu'on a besoin d'une organisation du territoire articulant les axes nord-sud avec les axes transversaux ; l'avantage de la RN88 est d'être un de ces axes transversaux. Un tel maillage correspond à l'organisation territoriale nécessaire pour concrétiser un certain potentiel de développement qui est actuellement bridé. Je crois que personne ne peut douter ici du risque grave de saturation d'axes routiers sur lesquels se superposent de multiples trafics. Les difficultés de la vallée du Rhône et l'arc languedocien résultent de la convergence de 2 phénomènes : l'accroissement quantitatif de la demande de mobilité et la concentration des pratiques de déplacement là où les offres de transport sont plus performantes. Je pense que toute politique qui serait fondée sur le renforcement supplémentaire des infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ne fera qu'accroître encore la concentration du trafic sur ces axes, ce qui à terme ne pourra qu'amplifier le phénomène de saturation que l'on cherche à régler.

La vision que l'on peut avoir aujourd'hui de l'organisation souhaitable est celle d'un système maillé sur lequel le niveau de service est à peu près homogène, ouvrant des itinéraires alternatifs équivalents. Il faut aussi utiliser au maximum ce qui existe, c'est-à-dire l'A75 et l'A75 ne sera utilisée que si l'on a des barreaux transversaux qui permettent une diffusion du trafic. Dans un tel dispositif, les infrastructures ne sont pas seulement une réponse à une demande encore plus concentrée de consommation de mobilité, elles deviennent des outils d'aménagement du territoire et contribuent à diffuser le développement économique tout en évitant les excès des nuisances. Dans cette optique, l'aménagement de la RN88 que nous souhaitons peut offrir à des voyageurs qui utilisent la vallée du Rhône une alternative plus agréable et permettre aux entreprises et aux habitants de pouvoir s'installer sur ces territoires. La RN88 doit contribuer avec d'autres itinéraires est-ouest à diffuser ce trafic pour l'orienter sur l'A75. C'est cette conviction qui anime les élus et les responsables économiques membres du syndicat, élus et responsables économiques des territoires traversés par la RN88 et leur demande pressante aujourd'hui est celle d'une réalisation rapide car on considère que cette dernière conditionne le développement de toute notre région.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour votre intervention. Monsieur a une réaction.

Tout à l'heure, vous avez dit que le représentant de l'Etat au niveau départemental présentait la problématique du territoire. Moi je crois qu'il présente la thèse officielle de l'Etat, ce qui n'est pas critiquable en soi, mais qui gagne à être présenté comme tel. Moi, je crois qu'on a une amorce de débat peut-être, mais sur les faits, sur la situation, sur les analyses qui peuvent être faites, je crois qu'il y a en Lozère comme ailleurs deux types d'analyses qui s'opposent. Je vois que vous avez 4 invités. Je suppose que sur les 4, 2 se sont exprimés sur une thèse et que les 2 autres vont pouvoir développer la thèse contraire qui n'est peut-être pas majoritaire mais qui est en tout cas bien présente.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Développez-la vous-même. Nous ne cherchons pas forcément un équilibre. Il y a un représentant du Conseil général, un représentant de la ville, une association, un industriel. Si vous avez une autre thèse, exprimez-la de la salle. La salle a la parole.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

Je soulignerai que les élus ont d'autres espaces pour s'exprimer. Je crois qu'ils s'expriment ici, il n'est pas question de les réduire au silence, mais quand vous invitez les gens, ayez en tête ces notions-là. Il y a d'autres porte-parole des courants d'opinion de la population.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Tout à fait. C'est 2 x 7 minutes, soit 14 minutes plus monsieur 5 minutes. Cela fait 19 minutes sur 3 heures de débat. S'il y a d'autres thèmes, nous sommes là pour écouter. C'est le moment de les exprimer.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

Cela va être un peu en vrac. Par rapport à la RN88, une thèse a été développée, mais elle n'est pas partagée. Des études qui ont été faites ne confirment pas du tout ce qui est présenté comme la thèse. Pour prendre un exemple, par rapport au transfert de circulation de l'axe rhodanien vers la RN88, on évoque des chiffres qui sont ceux de la circulation que l'on a totalement sur la RN88 actuellement. Lorsqu'on parle d'un report de 4300 à 5000 véhicules/jour, c'est la circulation qu'il y a en période hivernale.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Donc cela doublerait.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

Je ne sais pas. C'est un peu curieux que les mêmes chiffres ressortent de tous les côtés.



La Direction des routes vous répondra. Ce sont les modèles qu'ils utilisent. Ils peuvent être remis en cause.

**Dominique BRON, psychiatre libéral**

Ils s'exprimeront aussi. L'utilité de cet axe est soutenue par certains mais apparaît très contestable pour beaucoup. C'est vrai que l'on se retrouve avec un axe qui a un débit très faible, qui est plus faible que la plupart des nationales françaises. On fait des prospections, on a eu des études lors de débats d'utilité publique où l'on prenait toujours des hypothèses hyper optimistes, mais on avait des hypothèses qui n'indiquaient pas une augmentation significative du trafic par rapport à ce qu'il est actuellement. Donc, ces hypothèses ont été délibérément laissées de côté. L'impact économique au niveau local est plus que discutable voire contestable avec des données d'études qui vont dans le sens contraire, c'est-à-dire les grands axes autoroutiers favorisent l'accumulation de la population aux extrêmes et pompent tout ce qui est intermédiaire. Après, l'impact sur l'environnement est colossal. On l'a évoqué à demi-mots en parlant de l'accumulation de l'ozone. Je crois qu'il y a bien pire qui se dessine dans ce que l'on nous annonce. On va aussi évoquer des zones protégées et là, il est question d'avoir deux autoroutes à 30 kms de distance l'une de l'autre. C'est quand même un impact énorme sur une zone dont on a souligné la fragilité, fragilité qui se manifeste au niveau des rivières. En Lozère, il n'y a pratiquement plus de territoires piscicoles. Le nombre de pêcheurs qui prennent leur carte diminue à grande vitesse...

*Brouhaha dans la salle.*

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

S'il vous plaît, écoutez Monsieur qui a écouté tout le monde.

Je n'arrive pas à comprendre : c'est l'aménagement à 2x2 voies de la RN88 que vous mettez en cause ou c'est l'axe alternatif à la vallée du Rhône ?

**Dominique BRON, Psychiatre libéral**

C'est l'aménagement en 2x2 voies de la RN88 qui, pour l'instant, n'a pas prouvé qu'il pouvait être un itinéraire alternatif.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mais d'aménagement du territoire quand même pour la Lozère.

**Dominique BRON, Psychiatre libéral**

L'intérêt d'aménagement du territoire pour la Lozère est contestable aussi.

C'est un point de vue. Monsieur Cambillard de la Direction des routes va répondre sur les prévisions des chiffres de trafic et de report.

**Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction générale des routes**

Je suis adjoint au sous-directeur planification et j'ai entre autres supervisé les études de trafic qui sont présentées dans le dossier support du débat. Les chiffres indiqués par Jean-Didier Blanchet sont effectivement en report pur de la vallée du Rhône vers la RN88 de 4300 véhicules/jour en moyenne journalière annuelle et de 8000 véhicules/jour en moyenne sur les 60 jours de juillet et août. Ces chiffres n'ont de sens qu'au regard des hypothèses associées, c'est-à-dire des taux de croissance qui nous amènent à une augmentation de la mobilité de 40 %, ce qui est aujourd'hui quelque chose que l'on retrouve dans les études faites dans les pays étrangers comparables, quelque chose qui est donc en nette rupture par rapport aux croissances observées par le passé. On est dans une division par 2 des taux de croissance par rapport à ce que l'on a connu dans les 10 à 15 dernières années. Par contre, ce chiffre de 4300 véhicules va conduire à doubler le trafic moyen journalier annuel sur la RN88 dans la section qui nous intéresse.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Avez-vous des chiffres sur la répartition véhicules légers/poids lourds ?

**Jean-Pierre CAMBILLARD, DGR**

Je n'ai pas les chiffres poids lourds, mais ils ne sont pas énormes. Ces études de trafic sont faites dans la transparence. Lors d'une précédente réunion, une association nous a demandé l'accès à nos études. J'ai donc organisé pour cette association une réunion de travail avec le CETE Méditerranée qui a assuré pratiquement la réalisation de ces études. Si vous êtes intéressés, rapprochez-vous de nous et on ouvrira nos études.

**Alain BERTRAND, Conseiller municipal de Mende**

Dans la vallée du Rhône, combien il en passe ?

**Jean-Pierre CAMBILLARD, DGR**

70 000 véhicules/jour en valeur moyenne.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

100 000 véhicules/jour en été.

**Jean-Pierre CAMBILLARD, DGR**

Avec un coefficient entre la moyenne été et la moyenne annuelle qui est de 1,6.

**Fabien SANE, Directeur de l'Association lozérienne pour l'étude et la protection de l'environnement (ALEPE)**

Je suis Lozérien depuis huit mois. J'ai 31 ans. Je suis né en Alsace, j'ai grandi en Alsace jusqu'à l'âge de 30 ans à peu près. A l'âge de 15 ans, j'ai vu passer une autoroute près de chez moi en Alsace. Et puis, ils l'ont prolongée. Et puis, elle était bouchée, alors on en a fait une autre. Et puis, on a fait un itinéraire de délestage, et puis maintenant, on parle de faire un grand contournement ouest de Strasbourg. C'est la fuite en avant. Qu'est-ce que l'on nous propose comme solution ? Une autoroute. Je suis d'autant plus choqué par ce projet que tout le diagnostic me paraît juste. L'atout de la Lozère, c'est l'environnement, c'est ses paysages. Les gens viennent en Lozère pour se reposer, pour se mettre au vert et qu'est-ce que l'on propose ? Une autoroute. Monsieur dit : mais ceux qui habitent à Mende ne vont pas être gênés par l'autoroute ? Je constate que tous ceux qui habitent en Lozère travaillent en Lozère et cette autoroute est pour délester le couloir rhodanien et l'arc languedocien, autrement dit ce ne sont que des gens de passage. Donc on a une terre sauvage qu'il faut préserver, on a parlé de l'éco-tourisme, et on propose une autoroute. Je ne comprends pas. Il y a quelques mois, on nous dit que chaque Français était endetté à hauteur de 18 000 euros et là, on nous fait une autoroute à 2 milliards. On marche sur la tête. Cela fait 15 ans que les Suisses mettent leurs camions sur des trains. Qu'est-ce que l'on attend pour faire pareil ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Plus de report modal qu'une autoroute ou une 2x2 voies.

**Jean-Paul POURQUIER, Président du Conseil général de Lozère**

Si l'on conçoit la Lozère seulement comme une terre où l'on vient se reposer et passer la retraite, je ne suis pas sûr que demain nous aurons suffisamment de population pour pouvoir assumer une vie sociale normale. Nous avons déjà atteint des seuils de population très bas et nous devons attirer de nouvelles populations, de nouvelles entreprises. Si le désenclavement physique et numérique ne se fait pas, nous ne gagnerons jamais ce pari. Or nous nous apercevons que l'A75 qui traverse le département est un atout considérable qui a permis à des entreprises de ce département de s'agrandir et à quelques entreprises de venir s'installer chez nous. Certes, nous avons des paysages magnifiques et nous entendons bien les protéger. Nous ne voulons pas tout casser et tout détruire. C'est un atout considérable qui peut nous permettre d'attirer de nouvelles populations, des gens qui ont envie de vivre autrement, mais à condition que nous leur offrons un certain nombre de services et notamment le désenclavement physique et numérique.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vous propose d'écouter une responsable logistique de Sollac Méditerranée.

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Je vais vous présenter la société Sollac que je représente ce soir, qui est basée à St Chély d'Apcher qui fait partie du groupe Arcelor. Nous sommes producteurs d'aciers spéciaux destinés à l'industrie électrotechnique. Nous sommes la seule usine productrice de ce type de produits en France avec 120 000 tonnes expédiées par an et 15 % de part de marché en Europe. L'usine de St Chély

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien d'Apcher emploie aujourd'hui 225 personnes. Nous sommes très concernés par les transports puisque l'approvisionnement de matières premières, soit 130 000 tonnes sous forme de bobines d'environ 20 tonnes sont acheminées entièrement par fer. C'est 3 000 tonnes par semaine, soit 1 train par jour de 10 à 12 wagons. Ces tonnes viennent de Fos sur Mer et de Dunkerque. Nos expéditions représentent 120 000 tonnes par an réparties sur 4 marchés principaux : la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Toutes nos expéditions sont faites par camions. Nous bénéficions de l'accès à l'A75 à moins de 2 kms de l'usine, ce qui pour nous a été très bénéfique.

Pourquoi le transport est-il uniquement routier dans nos expéditions ? Parce qu'on a la nécessité de garantir nos délais de livraison, on a des expéditions qui sont fragmentées (rarement plus de 2 camions chez le même client le même jour), on a la nécessité d'avoir des stocks très bas (expédition en flux tendu), on a la nécessité, si l'on envisageait le report modal sur le fer, d'avoir des clients qui sont embranchés, la SNCF n'est pas toujours la solution la plus compétitive au niveau financier, les délais de route sont beaucoup plus importants. C'est pourquoi nous avons confié notre trafic à des transporteurs routiers qui sont pratiquement uniquement des prestataires locaux.

Sur les mesures proposées par l'Etat, nous, en tant qu'entreprise lozérienne, nous souhaitons l'amélioration des infrastructures routières. Elle ne peut être que bénéfique au niveau de la sécurité, de la production, de l'économie. Ce qui m'a interpellé un peu, ce sont les taxes. C'est peut-être une solution, mais il faut veiller à ce que ces taxes ne modifient pas l'équilibre entre les chargeurs, les transporteurs et les destinataires afin que les surcoûts de ces taxes ne soient pas imputés seulement aux prestataires de transport, ce qui pourrait mettre en péril leur pérennité. Les réductions de vitesse m'interpellent un peu aussi parce que je pense que, si l'on réduit les vitesses des poids lourds, on allonge les durées d'acheminement et ce faisant on réinjecte un surplus de camions pour pallier cet allongement.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Allongement de quoi ?

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Le délai d'acheminement sera forcément plus long. Si l'on veut continuer à servir nos clients dans les mêmes délais et à assurer le départ de tous nos volumes, on va être obligé d'utiliser plus de camions.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Avez-vous essayé d'« éduquer » vos clients ? Un camion qui vient deux fois chez le même client dans la même journée. Certains disent : quand le transport routier sera plus cher, ce genre de transport...

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Ce n'est pas deux fois dans la même journée, c'est deux camions par jour chez un même client. S'il n'est pas embranché, on ne peut pas faire du report modal.

Le transport par la route est plus fiable

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Pour nous, le transport est plus fiable par la route que par le ferroviaire actuellement.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Si cela devenait aussi fiable pour le même prix.

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

On est tout à fait partant pour utiliser le ferroviaire, mais on ne peut pas prendre le risque de perdre une partie de notre carnet de commandes parce qu'on a des délais d'acheminement trop longs.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a des idées qui sont sorties dans le débat de faire figurer sur les produits, à l'instar des fiches énergie, des fiches CO2 ou des fiches kms parcourus. L'ADEME a calculé qu'un pot de yaourt, avant de se retrouver dans notre assiette, parcourt, si l'on tient compte de tous ses composants, 9000 kms. Pour vous, en tant qu'industriel, cela ne vous poserait pas de problème technique ?

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Non.

**Anne DEVAILLY, CPDP**

Savez-vous si les camions que vous utilisez pour vos expéditions sont chargés sur le chemin du retour ?

**Christine TRAUCHESSEC, Responsable logistique, Sollac Méditerranée**

Ils ne reviennent pas à vide. Ils font le moins possible de kms à vide. C'est dans leur intérêt de toute manière.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'accord. Je vous propose d'écouter Monsieur Claude LHUILLIER, de l'Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement.

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
**Claude LHUILLIER, Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement (ALEPE), Association Non à la 2<sup>ème</sup> autoroute**

J'interviendrai donc au nom de l'Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement (ALEPE) et de l'Association « Non à la 2<sup>ème</sup> autoroute » qui, depuis 13 ans, se bat contre la réalisation de la RN88.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

En autoroute ou en 2x2 voies ?

**Claude LHUILLIER, Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement (ALEPE), Association Non à la 2<sup>ème</sup> autoroute**

On ne fait pas bien la différence.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Peut-être qu'il faudra expliquer la différence au niveau des courbes et des tracés.

**Claude LHUILLIER, Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement (ALEPE), Association Non à la 2<sup>ème</sup> autoroute**

Je pense que, même s'il y a des différences techniques, ce n'est pas là que se situe le débat.

Même si j'interviens aujourd'hui en tant qu'acteur local au nom des associations que je représente, on ne peut pas réagir au constat global qui a été fait et à l'ensemble des propositions présentées en chaussant uniquement ses lunettes lozériennes. L'évolution des transports est un des paramètres majeurs de l'organisation de la société, de l'économie et de l'avenir de la planète. Alors, citoyens du monde vivant en Lozère, comment pouvons-nous penser globalement le problème qui nous est soumis et agir localement pour contribuer à sa résolution ? C'est dans cet esprit un peu ambitieux que je vais tenter de répondre à la question posée.

Le constat et les perspectives qui nous ont été présentés sont accablants. Je ne reviendrai pas sur les chiffres prévisionnels d'évolution des trafics, sur les conséquences en termes de consommation d'énergie, de taux de gaz carbonique, de changement climatique, de saturation des réseaux, auxquels il faudrait ajouter la destruction des biens environnementaux et la dégradation de la santé humaine. Je retiendrai des différents exposés qu'il n'y a pas de solutions qui permettent à la fois de poursuivre la croissance des déplacements des hommes et des marchandises tout en diminuant les prédateurs des transports sur notre environnement et en évitant la saturation des axes et des nœuds. Alors, il est normal que les administrations publiques cherchent la moins mauvaise solution et s'y attellent, mais il me semble aussi évident qu'avant de s'interroger sur la meilleure manière de faire voyager des marchandises sur des milliers de kms, on doit bien sûr s'interroger sur l'utilité collective de ce transport. J'avais vu l'année dernière sur Arte un excellent Théma sur l'explosion des transports en Europe. On y apprenait que les horticulteurs andalous utilisent majoritairement de la tourbe extraite en Lituanie, à 3500 kms de chez eux, parce que, là-bas, on n'est pas embêté par la protection des zones humides ni par le SMIC ni par les 35 heures. Ces camions lituaniens font donc partie des 3 850 poids lourds étrangers qui chaque jour relie l'Europe de l'Est et du Nord à

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien l'Espagne. Toute l'économie fonctionne sur ce modèle. Est-ce que le problème, c'est vraiment de se demander s'il faut doubler l'A7 ou l'A9, éventrer les Cévennes pour construire une nouvelle autoroute ou mettre la RN88 à 2x2 voies pour permettre ce genre de trafic, au deux sens du terme ? Bien sûr que non. Puisqu'on va droit dans le mur, il faut changer de direction. Le but des politiques publiques n'est pas de suivre des tendances prétendues inéluctables mais de chercher à les infléchir dans le sens de l'intérêt général et du long terme.

Parmi les mesures proposées par l'Etat, nous privilégions d'abord toutes celles qui tendent à diminuer la demande de mobilité, y compris la réorganisation du territoire entre lieux de vie, lieux d'activité, lieux de loisirs, relocalisation des activités pour rapprocher les lieux de production et les lieux de consommation. Entre parenthèses, c'est une affaire de politique publique, mais c'est aussi un problème de choix individuel et de consommation. On ne peut pas à la fois commander à La Redoute au mois de janvier un maillot de bain livrable sous 24 heures, acheter des pommes de Chili et être contre la construction d'une nouvelle autoroute. Il faut aussi être cohérent.

Ceci dit, dans la nouvelle économie d'échanges pour laquelle nous militons, des marchandises et des hommes continueront de circuler. A ce moment-là, tout ce qui encourage le report modal de la route vers le fluvial, le ferroviaire ou le maritime doit être fait.

L'autre aspect du débat, qui n'a pas été du tout évoqué, est le transport aérien qui est encore bien pire que le transport routier.

La 3<sup>ème</sup> famille de mesures tend à mieux utiliser les routes existantes en limitant davantage les vitesses, en faisant payer aux poids lourds le vrai prix de leur prédation sur notre environnement. On ne peut qu'y souscrire.

Par contre, les seules mesures que nous rejetons totalement sont les constructions de nouvelles infrastructures routières, que ce soit dans la vallée du Rhône, en Ardèche ou en Lozère, parce que c'est dans cette rubrique qu'il faut ranger le prétendu aménagement de la RN88. Sous couvert de développement durable, il s'agit en fait de construire une nouvelle route 2x2 voies à caractéristiques autoroutières totalement distinctes de l'actuelle route nationale. C'est pourquoi les différences entre autoroute et 2x2 voies nous importent assez peu.

Nous sommes persuadés que dans un avenir très proche les mêmes problèmes de transport ne se poseront pas dans des régions comme la Lozère ou l'Ardèche mais dans les corridors de circulation où l'on ne pourra bientôt plus circuler par congestion des axes routiers, par manque d'espace pour construire des infrastructures supplémentaires. Le vrai avantage comparatif sera celui de la fluidité et non pas celui du désenclavement. Je crois que c'est déjà le cas actuellement : on circule beaucoup mieux en Lozère actuellement que dans la plupart des régions périurbaines. Alors, il faudrait que l'on arrête de nous raconter des salades avec les histoires de prétendu désenclavement. La circulation actuelle de la RN88 ne justifie d'aucune façon le projet de construction d'une nouvelle route. Moins de 5000 véhicules/jour. Il est aberrant avec le constat que l'on nous a présenté de vouloir anticiper la demande en réalisant des investissements coûteux et inutiles.

Ce qui est écrit dans le document préparatoire à propos du projet d'autoroute des piémonts à travers l'Ardèche et les Cévennes, cela pourrait être dit mot pour mot pour le projet de nouvelle 2x2 voies. Je rappelle qu'il s'agit d'un projet, que pour ce que cela devienne une réalisation, cela passe par une enquête d'utilité publique dont on a vu par le passé les résultats qu'elle pouvait donner. Donc, je reprends le rapport. Le projet d'autoroute des piémonts constitue un encouragement à l'utilisation du mode routier et crée une demande nouvelle. Elle traverse des milieux aujourd'hui préservés et y

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien introduit notamment un effet de coupure des territoires traversés ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. J'ai largement dépassé mon temps.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Si je ne dis rien, c'est que vous pouvez encore continuer quelques minutes pour conclure.

**Claude LHUILLIER, Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement (ALEPE), Association Non à la 2<sup>ème</sup> autoroute**

Par contre, Les Lozériens ont des besoins à exprimer en matière de déplacements.

Pour commencer, l'aménagement sur place du réseau routier. Personne ne contesterait la construction de créneaux de dépassement sur la RN88 qui en est totalement dépourvue sur des dizaines de kms, entre la Pierre Plantée et Pradet.

Le contournement de Mende et de Langogne : nous y souscrivons totalement, ce qui ne veut pas dire pour autant en faire un morceau d'autoroute.

Par rapport au fret, on nous a dit : il n'y a plus de train, le train n'est pas compétitif, etc. La dégradation du service ferroviaire n'est pas un phénomène qui nous tombe dessus comme un orage de grêle, c'est quelque chose que l'on subit année après année par des décisions politiques, par des décisions de la SNCF. Aujourd'hui, pour faire un aller et retour Mende-Paris, il faut plus de temps qu'il y a 25 ans.

La modernisation de la ligne Béziers-Bessargues est au point mort. Ce n'est pas non plus quelque chose d'inéluctable ; chaque jour, on a des centaines de personnes qui viennent travailler à Mende en voiture et qui viennent encombrer la RN88. Ce n'est pas l'autoroute qui règlera leur problème. Il y a des centaines de gens, peut-être plus de mille qui n'ont pas de voiture et qui se retrouvent en Lozère dans des endroits où il n'y a aucun transport public.

En conclusion, le projet de nouvelle construction de la RN88 à 2x2 voies ne répond pas aux besoins des Lozériens, ne peut contribuer que de manière anecdotique au délestage de la vallée du Rhône, porte gravement atteinte à des milieux naturels remarquables. En aucun cas il ne peut prétendre au label du développement durable.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Donc, deux options, deux visions différentes, je ne sais pas si le débat arrivera à les rapprocher. D'autres réactions ?

**Daniel BARLET**

Je voulais réagir à l'intervention de la représentante de Sollac. Je ne conteste pas du tout les contraintes de l'entreprise, mais cela montre clairement que cette course folle au transport dans laquelle nous sommes est directement liée à l'organisation de l'économie, au juste à temps, au flux tendu, etc. Quand je disais que c'est là-dessus qu'il faut s'interroger, il est évident qu'on est au cœur du sujet. En termes de méthode, il me paraît tout à fait important de distinguer 3 choses. La



9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

première, c'est ce qui concerne les grands flux interrégionaux voire internationaux, la deuxième, c'est la problématique du développement local et la troisième c'est la problématique du contournement des villages et des villes. Sur ce dernier terme, je crois que c'est biaiser le débat de raccorder ce problème de contournement qui est une nécessité impérative et absolue au problème général de l'autoroute. Cela ne se pose pas seulement à Mende, cela se pose également à Montpellier. Sur la question du développement, on n'a rien de très probant en matière de liaison transport-développement. Il a été évoqué tout à l'heure l'exemple de l'A75. Je crains qu'il n'y ait une illusion entre développement et polarisation. C'est vrai qu'une autoroute, surtout gratuite, va polariser, va attirer des activités qui parfois se trouvaient à 10 ou 20 kms. En termes de développement, je voudrais donner un autre exemple. Dans la partie littorale de notre région, qui est la partie de la France qui connaît la croissance démographique la plus rapide, on trouve de la désertification à 2 pas de l'autoroute, notamment dans certaines régions de l'Aude ; il n'y a pas de lien direct, il y a un jeu d'interactions qui sont extrêmement complexes avec sans doute l'effet macaroni (ce sont les 2 bouts qui vont prendre). Conclure sur cette donnée me paraît une extrême imprudence. Par contre, je ne voudrais pas croire que le représentant de l'Etat soit ici persécuté, mais tout à l'heure, lorsqu'il nous a dit que la responsabilité de l'Etat était d'anticiper la pire des solutions, je crois que le raisonnement était inachevé. Il nous a dit : si on n'anticipe pas une croissance de 40 % du trafic et qu'elle se produit, que va-t-il se passer ? Et si on anticipe une croissance de 40 % et que cette croissance ne survienne pas ? Cela nous renvoie à un problème budgétaire parce que la responsabilité de l'Etat comme des collectivités territoriales, c'est le choix budgétaire. Quand on connaît le prix des infrastructures autoroutières, avant de s'engager dans des choix budgétaires qui sont très coûteux, il me semble que cela mérite d'approfondir la réflexion. C'est un risque considérable ; il me paraît surréaliste d'entendre certains propos au moment même où l'on nous dit que la dette croissante de l'Etat est devenue insoutenable. En arrière-plan, se trouvent d'autres modes de financement, mais ces modes de financement alternatifs par le privé sont quand même des modes de financement qui ne sont pas gratuits. Concernant la 88, il me paraît difficile de trouver des financeurs de cet axe. Sur d'autres axes, on va trouver des financeurs parce que l'affaire va être juteuse, mais si l'affaire est juteuse, cela veut dire qu'elle est juteuse pour d'autres. Donc, il faut réintroduire l'aspect budgétaire : c'est un peu ce qui a manqué dans le débat aujourd'hui.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Badré, vous en profitez pour dire comment coûte l'aménagement de la RN88 en 2x2 voies.

### **Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

J'aurais du mal mais d'autres sauront le faire. Je conteste formellement avoir dit que, si l'on n'anticipait pas la croissance de 40 % et qu'elle se produisait, on aurait des ennuis. J'ai dit simplement que, dans un débat public où tout le monde doit être éclairé sur des prévisions d'experts qui existent et qui disent, à tort ou à raison, que le trafic pourrait augmenter de 40 % dans les 20 ans, si nous cachions ces hypothèses, on emmènerait tout le monde dans des cul-de-sac de raisonnement. Monsieur Cambillard me rappelait que cette prévision est 2 fois plus faible en croissance que ce qui a été constaté jusqu'ici.

Je voudrais profiter du micro pour dire qu'à ce stade du débat, sur l'aspect liaison entre les infrastructures et le développement, j'ai été frappé par une chose qu'a dite le président du Conseil général. Il me semble que c'est vraiment la question centrale. Quand il a évoqué le maintien des

9<sup>ème</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

activités dans le département et de l'emploi, tout le monde parle de l'emploi en disant que c'est un vrai enjeu et personne ne peut le nier. Est-ce que, s'il n'y a aucune activité dans le département et si cela se dégrade de plus en plus, les gens vont partir et aller dans les villes et les banlieues avec les difficultés que l'on connaît ? Est-ce que le fait de créer de nouvelles infrastructures ou de développer les infrastructures existantes favorise cela ou l'empêche ? Moi, je ne sais pas répondre à la question, mais il me semble qu'il ne faut pas se précipiter tout de suite dans un débat pour ou contre la RN88 doublée tant que l'on n'a pas répondu à cette question qui est vraiment au centre de votre problème à vous, mais aussi de notre problème à nous tous parce que c'est bien le débat de la société française en ce moment,

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

Sur la question du financement, la RN88, je crois c'est un milliard d'euros d'environ. Effectivement, dans le dossier, on ne parle pas beaucoup des financements tels qu'ils sont actuellement organisés dans le monde des transports. Il faut savoir qu'a été créée une agence financière pour les investissements dans le domaine des transports (l'AFIT), qu'elle a dotée de 4 milliards d'euros en provenance des privatisations d'autoroute et que l'essentiel de ses dépenses servent à subventionner les lignes ferroviaires. On a là un instrument qui pratique déjà le report modal. Cela pourrait être aussi le réceptacle d'une taxe sur les poids lourds circulant sur les routes nationales et sur les autoroutes urbaines. Je ne parle pas de la taxe carbone qui, avec un prix du baril à 60 dollars, produirait problème d'argent : il n'est par certain que tout serait pour les transports.

**Alain BERTRAND, Conseiller municipal de Mende, président de la fédération de pêche**

La baisse des cartes de pêche se produit dans les mêmes pourcentages dans toutes les fédérations de France. Donc malheureusement, s'il est certain que l'A75 a porté des coups très rudes à notre patrimoine lozérien, ce n'est pas la seule raison. C'est une raison de mode, de coupure avec le milieu rural. C'est vrai que les autoroutes sont destructrices pour les rivières, mais ce n'est pas une explication puisque, dans des départements où il n'y a pas d'autoroute, la baisse du nombre de pêcheurs est la même. Par ailleurs, Dominique, il reste encore beaucoup de truites dans nos rivières.

Si vous m'aviez invité en tant que vice-président de la région, je vous aurais donné, Monsieur, l'avis de la région, mais on n'a pas été invité ès qualité. J'interviens donc en tant que président de la fédération de pêche et conseiller municipal.

Sur le deuxième point, il me semble que l'Etat fait bon compte des transports ferroviaires. Il y a un désengagement considérable depuis des années. On a deux lignes Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Nîmes. Entre l'Etat qui n'a pas misé dessus, la région qui n'a pas misé dessus non plus, petit à petit, les trains roulent à 30 kms/heure.

Ensuite, c'est très bien de faire le débat à 20 ou 30 ans. Cela nous a manqué par le passé. D'un point de vue global, je m'en félicite. Pour la RN88, peut-être le vrai challenge est-il de dire : si en Lozère, en plus du contournement de Mende qui est indispensable, on conduit la mise à 2x2 voies de la RN88, le challenge est différent d'ailleurs. Comment faire avec l'histoire des 110 kms/h, l'histoire des courbes faites différemment pour avoir un outil plus intelligent, plus compatible avec l'environnement ? Comme je ne suis pas un rêveur, je me dis que, puisque c'est commencé à un bout et à l'autre, cela va se faire. Je crois qu'une partie de nos énergies doit tendre à faire et à mieux

9<sup>ème</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
faire qu'ailleurs, en ne produisant pas ces nuisances sur les rivières, sur l'air, etc. Par contre, sur  
l'avenir, quand on voit tout ce que vous nous dites, on est terrorisé !

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ce n'était pas le but. Le but, c'était simplement de changer quelques comportements.

**Michel DUMAS, Président de l'Association « Oui à la 2x2 voies »**

Je voulais réagir à l'intervention du Monsieur de Strasbourg. Il se trouve que je suis un ex jeune d'ici qui, comme 90 % de la population de jeunes d'ici, a été obligé de s'expatrier pour gagner sa vie et qui revient à la retraite s'installer à Lozère parce qu'en Lozère il n'y avait pas le potentiel nécessaire pour pouvoir travailler et vivre correctement. Je suis très surpris quand j'entends de tels propos puisque c'est pratiquement la base de mon combat de voir se réaliser dans ce département non seulement la RN88 qui est l'un des éléments de développement, mais également toutes les infrastructures de téléphone, d'Internet, etc. C'est bien beau de commander, mais il faut pouvoir recevoir et pour pouvoir recevoir, ce ne sont pas nos chemins vicinaux et nos routes départementales qui vont pouvoir nous desservir. Donc il faut que nous ayons comme dans tout corps un axe de vie qui est la RN88 qui traverse la Lozère dans son centre. L'A75 est juste une petite sécante au nord-ouest, elle a son influence, dieu sait si elle est importante. Par contre, la RN88 permettrait à la Lozère enfin d'avoir un axe de développement durable.

D'autre part, je voudrais rappeler l'histoire du chemin de fer qui a fait Paris-Clermont et, à l'arrivée en Lozère, a capoté. Pourquoi ? Je n'en sais rien. Par contre, on a eu un accent circonflexe, Paris-Nîmes-Marseille et Clermont-Ferrand-Béziers. Ces deux régions, St Chély, Langogne, se sont développées. Le train ayant été réduit à sa portion congrue, ces régions périclitent et Langogne en est un exemple flagrant puisqu'il n'a pas eu la chance d'avoir l'A75 à proximité qui a permis à l'usine Sollac de continuer. Langogne qui avait 6 000 habitants quand j'étais jeune a 3 200 habitants aujourd'hui. Je vois toujours de jeunes qui partent parce qu'ils n'ont pas de travail en Lozère. Donnez-nous en Lozère des éléments de travail et de vie comme dans tous les autres départements (le téléphone, l'Internet, le haut débit, etc. et la route pour desservir), organisez l'auto-consommation dans ce département. J'ai été au Niger, j'ai vu ce que donnait l'auto-consommation. Pour nous, la RN88 est l'un des éléments indispensables pour le développement de ce département. N'oubliez pas, comme le disait le président du Conseil général, que l'on arrive à 73 000 habitants et qu'en dessous on verra reflourir l'idée du partage de la Lozère en plusieurs départements.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'accord. Merci Monsieur.

**Xavier PEDEL, Habitant de Chanac**

Je suis l'un des seuls utilisateurs du train qui fait la transversale entre Marvejols et la Bastide. Je vais travailler à Mende en train tous les jours. Je prends mon vélo et je le mets dans le train, parce que cela a des avantages financiers, parce que c'est un choix de vie politique pour moins utiliser un véhicule à moteur, pour utiliser un transport collectif, un service public. En fait, ce service public a un certain nombre de handicaps qui sont surtout dus à la politique de la SNCF qui ne met pas assez

9<sup>ème</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien à jour ce service. En particulier, un certain nombre de pannes font que le train ne passe plus et est remplacé par un service privé de moins bonne qualité. J'ai vu plusieurs fois le bus passer devant la gare sans s'arrêter. Nous sommes actuellement 4 abonnés sur la ligne Marvejols-Mende. J'ai l'impression de coûter plus cher à la collectivité en prenant ce train qu'en prenant mon véhicule personnel parce que je suis tout seul dans une grosse motrice.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous ne pouvez pas convaincre des voisins ?

**Xavier PEDEL, Habitant de Chanac**

Convaincre des voisins demande une politique que je ne peux pas mener tout seul. J'en parle autour de moi, mais cela ne suffit pas. Je traverse deux secteurs, Chanac et Barjac, qui ont chacun un millier d'habitants. Je vois passer tous les jours des gens qui vont travailler à Mende et un certain nombre pourrait prendre le train. Il suffirait d'une petite campagne de publicité de la SNCF pour faire remplir de nouveau ce train. Actuellement, on a plutôt l'impression que ce service est en train de se réduire et que l'on vit la dernière année de ce transport.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. La SNCF veut-elle réagir ?

**Laurent PRIVAT, Responsable d'exploitation de la SNCF sur la Lozère et l'Aveyron**

Un service existe entre Marvejols et Mende, avec deux allers et retours quotidiens. Il y a encore 3 ans, ce service n'existait pas. Il a été amélioré depuis 3 ans. Je pense qu'il y a également des efforts du Conseil régional puisque des conventions sont en cours de négociation. Monsieur Bertrand pourrait en parler. Je pense que dans la nouvelle convention il sera tenu compte de certaines remontées qui ont eu lieu dans les comités d'associations.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'accord.

**Georges LE BRIS, habitant des Cévennes lozériennes**

Je suis très déçu par le débat, car les vrais problèmes ne se posent pas. Heureusement qu'il y a eu le dernier intervenant, Monsieur Lhuillier, parce qu'on est au ras des pâquerettes. On est sur un bateau qui va vers un iceberg et on est train de se poser la question : comment aménager les cabines pour avoir plus de passage ? A aucun moment, on ne se pose les problèmes de survie de notre planète. Je suis très déçu. J'ai cru qu'avec des experts venant du niveau national, on allait avoir des informations réelles sur l'état de notre planète.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous les avez eues.

**Georges LE BRIS, habitant des Cévennes lozériennes**

Je n'ai pas bénéficié des documents préparatoires. Le problème actuel est de savoir comment on peut arriver à vivre sur cette planète. Nous, on consomme 3,5 planètes, les Etats-Unis en consomment 7 ou 8. Il en faudrait 7 ou 8 avec le modèle de développement étatsunien et 3,5 avec le modèle de développement européen. C'est cela qu'il faut remettre en question, ce n'est pas la façon de se déplacer. Bien sûr, il y a de bonnes idées sur le report modal. Il faut le faire, c'est indispensable, mais il faut avoir un débat sur notre modèle de développement.

Sur le développement économique, je ne suis pas persuadé que ce soit par la création d'autoroutes ou de RN88 que l'on va créer des vrais emplois, des vraies activités dans nos Cévennes. Je pense qu'il y a d'autres façons, il faut y réfléchir. Avec l'argent que l'on met sur ces projets-là, on peut avoir des micro-projets qui vont créer beaucoup plus d'emplois.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous n'avons bien sûr pas de réponses par rapport à cela, mais on a quand même évoqué dans les enseignements « vers un autre choix de société ? ». Vous voyez des solutions qui apparaissent dans les débats au niveau national ? On reste toujours sur la croissance pour les emplois. Mais il y a peut-être besoin d'un débat plus général sur les modes de consommation.

**Jeanine ROUVIERE, Maire d'une commune à côté de Mende**

Je suis concernée par la RN88 puisque ma commune est nommée la commune carrefour des deux grandes RN actuelles en Lozère. Je ne vais pas m'exprimer sur les grands débats, ni sur les bienfaits économiques d'une autoroute. Quand on en débat dans les conseils municipaux, les problèmes ne se posent pas comme cela et je ne suis pas étonnée qu'arrivé à Mende, le débat ait tourné sur « oui ou non à la RN88 ». On constate que les espaces lozériens sont très contraints au niveau des risques. Actuellement, quoi qu'en pensent certains, les flux sur la RN88 sont en augmentation en nombre. En outre, la qualité de ces flux entraîne des risques supplémentaires. Des accidents assez spectaculaires impliquant des poids lourds ont eu lieu récemment. Ce soir, le débat s'est focalisé sur « oui ou non à la RN88 » alors que, pour les Lozériens, la préoccupation porte sur la méthode qui va être employée pour arrêter le tracé de la RN88. J'aimerais que, quand on va commencer le débat sur le faisceau de la RN88, on arrive à mettre au point une méthode de travail avec les services de l'Etat, les élus et les associations concernées. Je rejoindrai l'intervention d'Alain Bertrand sur le fait que l'on pourrait peut-être trouver une solution, au lieu de rester chacun sur ses positions, en se mettant autour de la table avec une méthode pour faire passer cette RN88 pour que ce ne soit pas seulement les questions d'économie pour le passage de la route qui priment, mais pour que ce soient davantage les études environnementales qui priment.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense qu'à la réunion d'information que le préfet va organiser début juillet, vous pourrez vous exprimer et demander à ce moment-là une méthode.

**Jean-Paul POURQUIER, Président du Conseil général de Lozère**

Je crois que les divergences de vues qui se sont exprimées ici quant à la construction d'infrastructures dans ce département dépendent essentiellement de la vision que nous avons du développement de ce territoire. Si nous voulons une Lozère tranquille où il fait bon vivre, mais où rien ne se passe, effectivement nous n'avons pas besoin d'axes de communication et d'infrastructures. Mais ce n'est la vision que je partage. Si nous voulons une Lozère dynamique, vivante, qui crée des emplois, qui se développe, les infrastructures sont la condition nécessaire absolue du développement. Moi, je défends cette idée d'une Lozère dynamique, vivante, qui crée des emplois. Nous nous y employons et avec un certain succès puisqu'en 3 ans nous avons créé un solde net de 1 000 emplois dans le secteur privé. Je crois que nous nous situons parmi les meilleurs départements en pourcentage.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Madame voulait la parole.

**Ginette BRUNEL, Adjoint au Maire de Mende**

Je souscris pleinement à ce qu'ont dit les élus ce soir. Je partage l'avis de Jeannine Rouvière. Je pense que l'on peut trouver une solution innovante pour cette RN88 qui va traverser la Lozère. Tout à l'heure, le représentant de la DDE a conclu son propos en disant que la Lozère pouvait être une terre d'innovations. Pourquoi ne pas commencer par le développement durable autour du projet RN88 ? Il ne faut pas non plus se mettre la tête dans le sable. Notre département compte 73 000 habitants. Si l'on regarde les chiffres d'un peu plus près, on se rend compte que le taux de natalité est très faible parce que nous n'avons plus de couples jeunes, nous avons une population qui vieillit énormément. Effectivement, nous n'avons pas trop de problèmes de chômage, mais pourquoi ? Parce que nos jeunes s'en vont hélas. Je voudrais réagir en tant que mère de famille. Nos jeunes s'en vont parce qu'ils ne trouvent pas d'emplois ici. Il faudrait tout mettre en œuvre pour les garder. Il est également triste que nos étudiants s'en aillent. C'est vrai qu'il nous faut rechercher des universités et des IUP ailleurs. Le débat de ce soir était très intéressant, mais actuellement, on rentre dans un débat autour de la RN88. Nous ne pensons pas que les deux partis, ceux qui sont pour la RN88 et ceux qui sont contre, trouvent un terrain d'entente, en tout cas pas ce soir. Je pense qu'il faut trouver un terrain d'entente et aller au-delà. Il faut savoir ce que l'on veut faire demain de ce département et cela ne passe pas forcément par des oppositions de principe entre les « pour » et les « contre » la RN88. Il faut aller au-delà et prendre en main l'avenir de ce département. Cela va passer forcément, me semble-t-il, par le développement des moyens de communication, mais également par le développement numérique.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous allons conclure avec Madame.

**Claude MIJO**

Je voudrais simplement faire remarquer que le rail entretient ses infrastructures alors que la route ne paye que ses camions et prend les infrastructures de tout le monde. En fait, le prix n'est pas logique, il ne prend pas en compte les coûts véritables.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est pourquoi il y a des projets de taxation et de péage des poids lourds sur les routes nationales. Merci, messieurs dames, d'avoir été patients et bonne fin de soirée.

## **Index**

*Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe exacte des noms et termes suivants :*

Chanal.....	13	Pradet.....	40
Costaros.....	13		