

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

Réunion territoriale de Narbonne

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION TERRITORIALE DE NARBONNE

1

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

3

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

7

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

7

.1 Des transports pour aménager le territoire..... 7

.a Constats..... 7

.b Demandes..... 7

.2 Des impacts environnementaux préoccupants..... 8

.a Constats..... 8

.b Demandes..... 8

.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les
voyageurs..... 9

.a Constats..... 9

Les voyageurs..... 9

Les marchandises..... 9

.4 Les infrastructures routières..... 9

.a Constats..... 9

.b Demandes..... 10

.5 Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?..... 10

10 ^{ème} réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
	.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public	11
	.III Echanges avec le public	12
2ème partie : quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures au niveau de chaque territoire		21
	.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	21
	.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	22
	.1 La mobilité soutenable.....	22
	.2 Le report modal	23
	.3 Les infrastructures routières.....	24
	.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat	24

Introduction

Rappel des règles et des modalités du débat public

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie d'être venus à la réunion du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Le thème de ce soir est sur le territoire de Narbonne. Avant de présenter les enjeux du débat, je vais donner la parole au maire de Narbonne, Michel Moynier, qui nous accueille, pour qu'il nous présente un petit peu la ville et les enjeux pour son territoire.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Mesdames, Messieurs, bienvenue à Narbonne en cette chaude après-midi du mois de juillet. Un peu déçu comme vous peut-être par le manque de fréquentation, un tel sujet mériterait, surtout dans une salle de théâtre, un peu plus d'intervenants. Nous sommes peu habitués à avoir un débat public sur une politique des transports. Notre ville se situe à un carrefour historique et géographique et justement à l'épicentre de l'arc méditerranéen et l'arc languedocien.

L'engagement de la ville de Narbonne dans le développement durable a été marqué ces dernières années par un certain nombre d'actions concrètes. Je vais parler simplement de trois exemples récents. Nous avons d'abord une étude d'impact sur l'environnement des activités humaines sur le territoire de la Narbonnaise réalisée grâce à un partenariat public/privé entre la ville de Narbonne et (*inaudible*) environnement qui s'est déroulé sur 18 mois avec une très large concertation.

Le deuxième exemple, c'est une planification énergétique de la ville de Narbonne grâce à un partenariat public privé entre EDF, le Groupe EIFER et notre ville. Cette réalisation était une première en France et nous a valu d'être lauréat au trophée Eco-Action de l'UNESCO.

Le troisième exemple est le projet de réalisation du premier quartier durable en France dont le premier acte a été la signature avec la société suédoise Envac et l'évacuation souterraine automatique des ordures ménagères. La ville peut être et veut être une référence nationale en matière de développement durable afin de s'inscrire dans des actions concrètes de valorisation touristique, économique et sociale. C'est ainsi que pour renforcer l'attrait touristique de Narbonne, la ville est en train de se doter d'un *tour operator* spécialisé en développement durable afin d'accueillir les représentants des collectivités territoriales ou toute autre structure publique, parapublique ou privée, intéressées par cette problématique. Je veux signaler ce soir que la première ville intéressée est la ville du Havre qui va venir nous rendre visite pour voir un peu ce que nous faisons en matière de développement.

En ce qui concerne le deuxième point, la situation géographique, la ville était la première colonie romaine en Italie. Dès ses origines, elle a été marquée par le rôle que les modes de transport ont joué dans ces évolutions. Je ne vais pas parler de la via Domitia. C'était un véritable carrefour à l'époque romaine, au départ d'un port très florissant dont les débouchés naturels empruntaient la voie domitienne sur l'arc méditerranéen et la voie aquitaine pour rejoindre Bordeaux et l'océan Atlantique. La ville s'est toujours appuyée, pour son développement, sur ses voies de communication. Aujourd'hui, ce carrefour ne bénéficie plus de l'influence du port, mais il est

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien toujours marqué par un croisement d'autoroutes et un réseau ferroviaire qui emploie pour l'essentiel l'ancien tracé des voies domitienne et aquitaine.

L'attention des élus sur le rôle des transports de la consommation énergétique et l'émission de gaz à effet de serre a été attirée par l'étude de planification énergétique réalisée à Narbonne par EDF en 2003. Ces chiffres vont peut-être permettre de lancer le débat. En effet, cette étude a démontré que les transports représentaient 39 % des consommations énergétiques et 52 % des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Narbonnaise. Les autoroutes A9 et A61 émettent à elles seules 44 % du total des émissions à effet de serre alors que 33 % de ces émissions proviennent du trafic urbain et seulement 23 % des routes nationales et départementales.

Partant de ce constat, les élus de la majorité municipale ont décidé d'agir pour réduire les émissions de CO₂ pour tout ce qui relevait de leur compétence en matière de transport et notamment sur les 33 % d'émissions liées directement au trafic urbain. Ces actions se traduisent aujourd'hui par des promotions concernant les transports, la préconisation du centre-ville intégré dans un plan de déplacement urbain que nous avons lancé il y a une semaine aujourd'hui qui incite les usagers à penser autrement leur ville. Et ce n'est pas chose facile, vous pouvez me croire.

Cependant l'engagement des actions directes pour réduire le trafic urbain, même si elles jouent un rôle important sur la réduction d'émission de CO₂ doit intégrer également une démarche beaucoup plus large sur la mobilité afin de réduire également les 44 % de gaz à effet de serre produits sur le territoire narbonnais par le croisement autoroutier via l'Espagne et via l'Europe.

Ce débat public organisé aujourd'hui à Narbonne est donc très intéressant en ce qui nous concerne ainsi que pour l'ensemble du territoire car il ne peut y avoir de développement durable sans une vision globale de ce projet. En effet, le choix des systèmes des transports va être déterminant dans les années qui viennent pour la qualité de vie des générations futures. On nous dit, chiffres à l'appui, que le transport ne cesse de croître de 3 % par an en ce qui concerne notre ville et de près de 9 % sur l'arc languedocien. Il est donc urgent d'anticiper la saturation de différents réseaux en attaquant les infrastructures tout en proposant des solutions alternatives. Pour cela, il nous paraît indispensable d'avoir une réflexion qui englobe tous les moyens de transport et de déplacement sans exclusivité, le fluvial, le canal du Midi, le canal de la Robine, le mode maritime et côtier, le mode ferroviaire avec une chaîne de transports peut-être combinée, le mode routier enfin. Et c'est en combinant l'ensemble de ces transports que nous pourrons gérer efficacement l'évolution socio-économique tout en protégeant notre environnement.

Il est clair que pour atteindre ces objectifs, il nous faudra moderniser les ports de la façade méditerranéenne, développer des offres de train TGV et notamment établir la Ligne Grande Vitesse voyageurs-marchandises de Montpellier à Barcelone, améliorer le réseau routier et autoroutier. Cependant, il ne peut y avoir de progrès sans une vision d'ensemble du développement durable qui tienne compte de l'économie, du social et du respect de l'environnement, c'est-à-dire sans un changement d'habitude, sans un changement d'aptitude. C'est là, l'action que nous essayons de mener à Narbonne car nous sommes persuadés qu'une collectivité territoriale en pensant global et en agissant local peut et doit jouer un rôle dans le développement du territoire. Ce changement d'habitude passe par l'utilisation des transports en commun chaque fois que c'est possible. Pour l'ensemble du territoire, c'est repenser l'étalement des temps libres et les migrations touristiques, sans aucun doute une autre planification avec plus de transparence, avec des objectifs chiffrés soit en matière d'environnement notamment concernant les différentes positions, soit en matière d'usage de fréquentation, que ce soit la fréquentation des locaux, des voyageurs extérieurs ou du

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
fret ou un vrai changement de comportement aussi bien des décideurs que des investisseurs ou des
utilisateurs. Merci.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Avant d'aborder le cœur du sujet, quelques éléments sur la façon dont le débat est organisé et sur le rôle de la CNDP et la CPDP. Le débat public est un débat qui a été commandité par l'Etat par deux ministères : le Ministère des Transports et le Ministère de l'Ecologie et du développement durable qui ont donc saisi la Commission Nationale du Débat Public pour organiser ce débat. Dans ce cas-là, la CNDP met en place une Commission Particulière du Débat Public, la CPDP dont je fais partie. La CPDP comprend un président et six membres. C'est la CPDP qui organise ce débat précis sur les transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. La CNDP est une autorité administrative indépendante. Les membres de la CPDP s'engagent sur un code éthique avec notamment deux points importants : l'indépendance vis-à-vis du commanditaire et vis-à-vis également de tous les interlocuteurs de ce débat et la neutralité. Les membres de la commission particulière du débat public ne sont pas là pour donner leur avis. Ils sont là pour recueillir au mieux les avis de tous ceux qui s'expriment sur ce débat.

Les questions du débat. La spécificité de ce débat, c'est donc un débat de problématique générale sur les transports dans la zone qui va de Lyon à Perpignan de la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Cette problématique générale se décline en trois grandes interrogations :

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ;
- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre des trois composantes du développement durable : l'économie, le social et l'environnement ;
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures que l'Etat vous présentera tout à l'heure.

Concernant les moyens de participation, je vais passer la parole à Dominique de Lauzières qui est la secrétaire générale de la CPDP.

Dominique de LAUZIÈRES, secrétaire générale de la Commission particulière du débat public

A ce jour, il y a plusieurs moyens de participer à ce débat. Il y a déjà quelques réunions qui ont été organisées, dans l'ensemble une trentaine de réunions publiques. Les autres moyens de participer à ce débat, c'est un système de questions/réponses. Vous posez des questions par écrit ou par Internet et l'on vous répond. Un forum a été mis en place sur lequel les gens peuvent échanger sur des sujets précis. Et enfin, on peut également participer à ce débat en envoyant une contribution. Certaines de ces contributions sont retenues pour être des cahiers d'acteurs qui sont largement diffusées pendant le débat.

Il y a eu une réunion d'ouverture en présence des Ministres du Transport et de l'Environnement. Trois réunions de lancement ont eu lieu à Marseille, Lyon et Montpellier. Une dizaine de réunions thématiques pour éclairer les grands enjeux du débat :

- offre et demande de transports ;
- transports et développement des territoires ;
- transports et enjeux globaux d'environnement ;

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

- transports et enjeux locaux d'environnement ;
- transports et mobilité des marchandises ;
- transports et mobilité des personnes ;
- le fondement d'une politique des transports : synthèse des réunions thématiques.

Ensuite, trois auditions publiques ont été spécifiquement votées pour entendre les acteurs et le grand public. 16 réunions territoriales – aujourd'hui, nous sommes à Narbonne - pour débattre de l'acceptabilité locale des mesures et assemblages de mesures proposés. Nous avons encore 4 réunions territoriales sur Rhône-Alpes et les Alpes-Maritimes.

1^{ère} partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées

.I Le bilan issu de la 1^{ère} phase du débat public par la CPDP

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous avons présenté les enseignements sur cinq grands 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 ?

.1 Des transports pour aménager le territoire

.a Constats

Premier constat : les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées (les exemples le plus souvent cités : Lyon-Fourvière, l'entrée des axes principaux en centre-ville ou le démantèlement des voies ferrées dans le Sillon alpin).

On se trouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers pour de nombreux territoires. Cela ne concerne évidemment pas que les territoires, cela concerne notamment des territoires qui sont excentrés.

Le troisième constat est un peu une suite logique du deuxième : les transports doivent aider à structurer et si possible desservir l'ensemble du territoire et pas se limiter aux grands flux des principaux corridors.

Pour cela, il existe plusieurs moyens :

- lier plus directement la planification territoriale et les systèmes de transports (coordination Autorisés Organisatrices de Transport et SCOT)
- les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble, notamment la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement).

.b Demandes

Demandes sur l'aménagement du territoire à travers les demandes ressenties dans les trois régions concernées par le débat.

En PACA, une demande très forte pour le soutien à la compétitivité du port de Marseille ; une demande également pour la réalisation de la LGV PACA et enfin une étude pour le tunnel de Montgenèvre pour les voyageurs et pour le fret.

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
En Rhône-Alpes, il y a une forte demande pour obtenir un contournement ferroviaire de Lyon par l'Est, l'utilisation de la rive droite du Rhône pour les TER. La rive droite, pour l'instant n'est utilisée que pour le fret. En revanche, il n'y a pas de demande d'agrandissement de l'A7 mais par contre une demande de report des trafics de transit sur d'autres axes alternatifs.

En Languedoc-Roussillon, Monsieur le maire l'a dit mais cela s'est entendu dans les précédentes réunions à Montpellier, à Nîmes et à Perpignan, c'est l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. En revanche, il y a des divergences qui sont apparues sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier. A priori, il n'y a pas de demande d'autoroute des Piémonts, si ce n'est du côté d'Alès pour les professionnels notamment l'industrie lourde.

.2 Des impacts environnementaux préoccupants

.a Constats

Dominique de LAUZIERES, secrétaire générale de la Commission particulière du débat public

Concernant l'environnement, nous avons noté une prise de conscience forte des enjeux globaux :

- le risque de réchauffement climatique : les experts sont d'accord pour dire que d'ici 100 ans nous aurons une augmentation de température de 2 à 6 degrés.
- une cherté à venir du pétrole qui est attendue pour environ 2020.

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

- Sur la santé : la route est facteur de risque aggravant (18 000 morts par an).
- Sur le bruit : les normes ne correspondent pas au vécu des populations.
- Sur la sécurité : la cohabitation des véhicules légers et des poids lourds est accidentogène ; il y a beaucoup plus de risques d'accidents graves dus aux poids lourds et il y a un risque également pour le transport des matières dangereuses (surtout dans la Vallée du Rhône). Il faut savoir qu'au droit de Valence, plus de 600 camions/jour en moyenne transportent des matières dangereuses qui circulent sur l'A7 ; on parle aussi de risque sur le ferroviaire.
- Sur les risques naturels : vous êtes ici bien placés pour savoir que des inondations peuvent arriver ; il y a très souvent des attentes qui ne sont pas satisfaites au niveau du paysage et de la biodiversité.

.b Demandes

Le public de façon générale est propice à un changement de comportement en offrant des vraies alternatives à la route.

Il souhaite que l'on se fixe des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules, c'est-à-dire d'investir plus dans les nouvelles technologies beaucoup plus économes en énergie et moins polluantes.

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Il y a une forte demande de requalification des infrastructures existantes et également une mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. C'est toujours valable pour la Vallée du Rhône où vous avez une ligne TGV, deux lignes ferroviaires, une autoroute et une nationale.

Il y a également des demandes d'améliorer la sécurité sur les autoroutes et de limiter la vitesse en cas de nécessité.

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

.a Constats

Les voyageurs

La congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en périodes de vacances.

Les transports collectifs sont globalement trop peu développés, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire.

Il y a un constat que les modes non routiers alternatifs seraient capables d'absorber une partie de la croissance future du transport des voyageurs.

Les marchandises

En ce qui concerne les marchandises, on constate une prépondérance du transport routier de marchandises et une fragilité du fret ferroviaire qui est considéré comme peu fiable.

Nous considérons que le mode fluvial est sous-utilisé.

Les gens constatent que le mode non routier serait capable d'absorber la totalité de la croissance future du transport des marchandises.

.4 Les infrastructures routières

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

.a Constats

Le premier constat est une crainte exprimée par beaucoup de participants en réunion, que l'augmentation des capacités autoroutières crée un appel d'air au trafic et joue contre le report modal.

Le deuxième constat, c'est l'inquiétude exprimée par les acteurs économiques sur l'impact de la congestion qui sera un frein à l'économie et à l'emploi.

Le troisième constat tient à des axes alternatifs : l'A75 qui passe par le Centre, l'A51 Grenoble-Sisteron ou l'A79 que l'on appelle ici l'autoroute des Piémonts. Tous ces axes sont vus comme des

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
axes de désenclavement des territoires et pour les autres comme des itinéraires de délestage des
axes autoroutiers dans la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

Enfin, le quatrième constat tient à une interrogation sur la cohérence politique pour essayer de respecter nos changements climatiques tout en s'engageant dans une politique d'agrandissement des tuyaux.

.b Demandes

La première demande vise à améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les différents usages, notamment les trajets quotidiens liés au travail et les trajets touristiques français et étrangers. Pour cela, il y a différents outils comme la requalification des infrastructures, la régulation des dépassements et des voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargés, la limitation des vitesses qui permet à la fois d'améliorer l'activité et de diminuer l'impact sur l'environnement ou d'envisager des accès restreints au réseau autoroutier notamment par le biais de réservation comme ça se fait déjà pour les TGV.

La deuxième demande est une demande qui concerne les territoires très précis, l'Ardèche, avec une volonté très forte exprimée par les élus de ce département pour une nouvelle infrastructure pour desservir leur territoire par la rive droite du Rhône.

Enfin, la troisième demande, c'est la mise à 2x2 voies de la RN 88 qui concerne les territoires centraux qui nous occupent, et/ou des agrandissements de nationales à proximité des agglomérations (Perpignan, Sète), voire des agrandissements de simples barreaux routiers et autoroutiers dans certaines zones.

.5 Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?

Il y a le souhait de relocalisation des activités qui permettrait de limiter certains transports ; dans le même ordre d'idée, le développement d'un habitat mieux relié aux transports collectifs, notamment en ce qui concerne les projets de construction nouvelle.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse.

C'est un appel au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations qui sont insuffisants si nous voulons respecter le facteur 4. Le facteur 4, c'est l'engagement que la France a pris de diviser par 4 ses émissions de CO₂ d'ici 2050.

Pour y arriver, il faut :

- soit une évolution, une mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur. Le consommateur veut toujours plus de produits et si possible le moins cher possible ;
- soit une rupture, un changement de modèle économique.

Ceux qui veulent plus de détails, encore vous avez beaucoup plus d'éléments sur Internet. Voilà très rapidement les enseignements que la Commission a pu tirer de la première partie des débats.

Je vous propose maintenant de passer la parole à l'Etat pour qu'ils nous disent un petit peu ce qu'ils ont ressenti et ce qu'ils attendent 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. Michel Badré. Je représente le Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Jean-Didier Blanchet, qui s'exprimera tout à l'heure, représente le Ministère des Transports dans le groupe qui a travaillé pour la représentation de l'Etat dans ce débat. Je vais être amené, non pas à reprendre ce qui vient d'être dit, à dire un peu comment à nos yeux se posent les questions actuellement à ce stade du débat. Vous allez voir sans doute que cela rejoint d'assez près beaucoup de choses qui ont été dites par Monsieur le maire.

D'abord, d'où sommes-nous partis ? Pour ceux qui ont lu ou qui liront le dossier support qui est distribué à l'entrée ? Nous sommes partis de cette problématique de ciseau que Monsieur le maire a citée en disant que l'on a une augmentation des trafics qui est régulière, que l'on a chiffrée sur la base d'études d'experts à environ +40 % à échéance de 20 ans, et puis on a corrélativement une augmentation des émissions de gaz à effet un peu moins forte du fait des progrès technologiques mais tout de même préoccupante puisqu'elle est en contradiction avec l'objectif de division par 4 qui vient d'être rappelé à l'instant à échéance de 2050.

La question posée au départ, c'était : comment sort-on de ce ciseau, de ces deux orientations contradictoires ? Qu'avons-nous entendu depuis le début dans le débat là-dessus ? Le point qui figure là-dessus est l'augmentation de la demande de mobilité de +40 %. Certains nous ont dit que ce n'était pas le bon chiffre ou que cela n'intégrait pas des hausses possibles du prix du pétrole. Nous nous contentons de dire à ce stade que c'est une prévision qui paraît assez centrale par rapport à ce que peuvent dire les experts, sachant que les experts peuvent se tromper et dire des choses parfois différentes.

Parmi tout ce qui a été dit depuis le début du débat, il y a trois grands thèmes qui ressortent de ce qui vient d'être présenté notamment par Anne Devailly et Dominique de Lauzières :

- le report modal de la route vers les autres modes ;
- les infrastructures routières : de quoi ont-ils besoin, et quelles sont les limites de l'exercice ?
- la mobilité soutenable : c'est toutes les conditions pour que la mobilité, qu'elle soit maintenue ou développée, ne se traduise pas par une dégradation du bilan environnemental.

Je vais reprendre chacun de ces trois thèmes.

Concernant le report modal, la première chose très frappante, c'est en apparence très consensuelle. Tout le monde dit qu'il faut le faire. On est un peu dans le discours marchand-marchand. Mais quand on regarde de plus près, ce discours consensuel est un petit peu frustrant parce que l'on s'aperçoit que l'on ne va pas tout à fait aussi loin qu'il le faudrait. Les exposés d'experts que l'on a eus conduisent à dire – et cela vient d'être dit – que l'on pouvait espérer transférer vers le fer et le fleuve et un peu la mer la totalité de l'accroissement prévu du trafic marchandises. Par contre, on ne pouvait espérer transférer qu'une partie relativement faible, 10 à 30 % de l'accroissement du trafic routier de voyageurs. Tout cela veut certainement dire qu'il faut faire report modal, et y travailler énergétiquement. Il y a des conditions pour que l'on puisse arriver à ce niveau. C'est une partie de la suite du débat que l'on attend, c'est de savoir quelles sont ces conditions et comment on fait pour arriver à ce niveau-là, en sachant que cela ne suffira pas pour résoudre à la fois nos problèmes de congestion et nos problèmes d'émissions à effet de serre.

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Sur les infrastructures routières, autant le sujet précédent a été consensuel autant celui-là ne l'est pas. On a entendu pendant les réunions des gens qui s'exprimaient extrêmement fermement contre l'accroissement des infrastructures routières particulièrement dans certains sites où les nuisances sont fortement ressenties. On a entendu aussi d'autres gens, notamment dans des sites qui sont un peu à l'écart du couloir principal, qui exprimaient des besoins de dessertes nouvelles et puis des gestionnaires d'infrastructures qui exprimaient aussi des besoins. Nous reviendrons là-dessus de façon beaucoup plus concrète dans la suite du débat. Je préfère ne pas trop détailler maintenant en termes généraux, cela n'aurait pas beaucoup d'intérêt.

Sur la mobilité soutenable, il y a deux grands thèmes.

Le progrès technologique concerne principalement les améliorations liées à l'utilisation des carburants ou au progrès sur les moteurs pour qu'ils soient moins consommateurs. On est en général sur des sujets qui ne sont pas territoriaux, ils sont plutôt globaux et même très souvent internationaux puisque cela va être souvent lié à des normes ou à des politiques internationales. Ce qui est ressorti du débat ou des expertises, c'est que l'on pouvait espérer à échéance 2050 avoir une amélioration résultant de ces progrès technologiques de l'ordre d'un facteur 2 ou 2,5 sur les émissions de gaz à effet de serre, sous un certain nombre de conditions et en faisant attention à ce qu'en améliorant un aspect on n'en dégrade pas un autre. On est là sur des sujets parfois un peu complexes. Là aussi, on n'est pas à l'échelle du facteur 4. Cela veut dire qu'il y a beaucoup d'efforts à faire. Le progrès technique à lui tout seul ne peut pas permettre de sortir du ciseau qui a été cité.

C'est là où l'on rejoint très directement l'exposé introductif de Monsieur le Maire qui a fait allusion aux changements de comportements, aux changements d'habitudes, aux changements de politique de décideurs de différents niveaux pour dire que si l'on veut passer de ce facteur 2,5 au facteur 4, il faut faire plein d'autres choses. Ça, c'est la maîtrise de la mobilité, c'est l'action sur les transports urbains, sur l'urbanisme, sur l'organisation commerciale, etc. C'est précisément les questions dont on souhaite parler plus concrètement. Monsieur Moynier tout à l'heure a bien introduit ce sujet en souhaitant parler plus concrètement dans les réunions territoriales pour voir et explorer tout ce qui peut être fait là-dessus, sachant qu'il faut absolument atteindre un impact significatif de ces mesures.

Le point que nous souhaitons voir évoluer au cours de ces réunions territoriales, c'est de voir comment sur ces trois orientations : report modal, infrastructures et mobilité soutenable, on peut espérer, avec tout un ensemble de mesures aussi concrètes et précises que possible, sortir du ciseau entre les contraintes de mobilité et les nuisances environnementales qui étaient citées tout à l'heure.

Nous ne préférons pas aller plus loin dans cet exposé général parce que l'intérêt des réunions territoriales est de parler de questions plus locales. Le directeur adjoint de la Direction Départementale de l'Équipement vous fera tout à l'heure un exposé plus territorialisé par rapport à cette problématique.

.III Echanges avec le public

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Dans un deuxième temps, nous rentrerons plus à fond dans les questions spécifiques au territoire. Je vous propose maintenant un premier échange avec la salle, en sachant que tous ceux

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui le souhaitent ont la parole. Je vous demanderai si possible de vous présenter avant de poser votre question tout simplement pour que nous puissions vous identifier dans le verbatim.

Maryse ARDITI, Vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon

Je voudrais intervenir sur un point. Je voudrais que l'on ne soit pas trop timide ou timoré dans les possibilités de report de maîtrise de la mobilité. Il y a deux jours, nous étions avec un groupe qui travaille sur les transports. Quelqu'un nous expliquait ce qu'il se passait en Suisse avec la taxation. Cette taxation n'a que deux à trois ans. Et on commence à voir une petite amorce de descente de nombre de camions et de kilomètres parcourus. Pourquoi ? Pour une raison évidente, autant que les camions roulent à plein. Ce n'est pas la peine qu'ils roulent à vide. Il y a eu un effort de réorganisation qui fait que la première amorce de descente a été celle-là. Je trouve qu'il y a beaucoup de camions qui passent près de chez nous. S'ils avaient une taxe, peut-être qu'ils s'organiseraient autrement. Là, je ne sais pas si nous sommes dans la maîtrise, dans la mobilité ou dans la fiscalité. On est un peu dans tout en même temps. Mais une chose est sûre, nous sommes dans la réorganisation absolue. Il est vrai qu'il va falloir aller sur le mode économique qui a un aspect plus tendu. On ne peut rien faire sur les transports si l'ensemble du système économique continue à s'organiser en flux tendu. Il ne faut pas être trop timoré là-dessus sinon il n'y a rien de possible.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Et plus précisément, sous quelle forme envisagez-vous cette taxe ?

Maryse ARDITI, Vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon

Elle est proportionnelle au kilomètre parcouru. Elle est plus ou moins chère selon que le camion est plus ou moins lourd et qu'il est plus ou moins polluant. Trois critères sont à prendre en compte : le kilomètre parcouru, le poids du camion et la pollution (si c'est un camion qui est plus performant que d'autres). C'est un petit appareil qui est sur le camion qui décompte réellement, qui est relié de sorte qu'il ne puisse pas être trafiqué. La Suisse quelque part veut bien accepter que les camions passent chez elle, mais ils ont fixé leur limite. Ils ont dit qu'il n'y aura pas plus de 650 000 par an qui auront accès à la Suisse. Il est vrai, nous sommes dans les Alpes. Les Alpes, c'est un territoire particulier avec la montagne. Les gens de la montagne ont peut-être plus de sensibilité que les gens de la plaine. On a une autre sensibilité, c'est l'accroissement du rythme des inondations, la montée en puissance et en dégâts des inondations. Je pense qu'il faut mettre une taxe sur les poids lourds. Sur les autoroutes, les trois quarts des dégâts de la chaussée sont causés par les poids lourds, et peut-être un quart des péages. Déjà que chacun paie pour ce qu'il dégrade. Il paie pour le camion qu'il a à côté. Que chacun paie pour ce qu'il dégrade, et on verra la situation changer.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie.

Sergi GRANIER

Une première remarque : je m'étonne du manque d'informations et de sensibilisation dans les moyens d'information pour cette réunion. En d'autres occasions, le demandeur sait davantage informer et sensibiliser les gens. Deuxièmement, il me semble que la distinction entre les sujets territoriaux et les sujets globaux n'est pas véritablement pertinente. On vient de parler des camions qui passent sur l'autoroute. Ce sont des camions de transits internationaux. Leur pollution gêne l'environnement et le territoire. C'est pareil pour les Alpes. Je m'étonne que les avions soient les grands absents dans les questions. Or, cela fait partie de l'ensemble. Le fait qu'on ait labiné, lanterné et qu'on ait laissé traîné les travaux et les projets sur la ligne grande vitesse manifestement cela a une conséquence directe sur l'augmentation du trafic aérien. Cela a une pollution directe par les avions. Je suis curieux de savoir la proportion et l'évolution de la pollution par CO₂ des avions en comparaison avec les camions et le transport routier d'une part. Les gens d'ici qui vont prendre l'avion à l'aérodrome plus ou moins éloigné, cela fait des déplacements en plus. On sait très bien que c'est lié avec l'affaire du TGV.

Autre remarque : Il y a des problèmes qui sont très généraux mais qui ont des conséquences autres que techniques. Par exemple, dans le document que l'on nous a donné, il est question de l'étalement du tourisme. Il est clair que cela contribue manifestement à démantibuler la vie scolaire. Et cela demande donc une réorganisation de l'Education nationale.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vais donner la parole à Dominique et ensuite à l'Etat, notamment sur les différents points que vous avez soulevés et sur l'absence de l'aérien qui effectivement n'est pas l'un des points concernés par ce dossier.

Sur les moyens d'information, il y a eu un énorme travail de fait par les commissions.

Dominique de LAUZIERES, secrétaire générale de la Commission particulière du débat public

Je voudrais juste préciser que ce n'est pas l'Etat qui communique sur les réunions. Si quelqu'un veut faire un reproche à quelqu'un de la CPDP, c'est à l'Etat. En l'occurrence, la CPDP a mis beaucoup de moyens pour annoncer ces réunions. Mais il se peut que nous n'en ayons pas fait assez. Nous annonçons dans la presse, par voie d'affichage. Le jour du débat, les radios reprennent l'information. Je suis désolé si cela ne s'est pas bien passé ici. Mais globalement on a tenté quand même de mettre en place des moyens pour annoncer ces réunions.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons répondre à la question de Madame Arditi ce matin et ensuite sur la prise en compte du mode aérien.

Dans l'intervention de Madame Arditi, il y a plusieurs questions qui sont soulevées sur lesquelles je voudrais revenir, d'abord sur la question des coûts externes des camions. Nous avons tenu une réunion au cours de laquelle on a montré que tout calcul fait, les camions payaient les coûts, à l'exception des coûts d'effet sur la santé de leurs émissions, les dettes sur les autoroutes à péage. En revanche, ils ne les payent pas entièrement. Ils les payent en partie à cause de la TIPP sur les routes nationales et les autoroutes urbaines qui sont gratuites ; d'où l'une des mesures qui figure dans notre catalogue qui consiste à appliquer le système suisse ou allemand puisqu'il existe aussi en Allemagne depuis peu une taxation au kilomètre des camions. Les poids lourds, lorsqu'ils circulent, sont sur la zone nationale gratuite. Bien sûr, cela suppose effectivement que les camions soient équipés d'un dispositif permettant de les détecter en fonction de leur déplacement. Avec les systèmes GPS en particulier, on peut le faire. C'est une mesure qui est mise au débat. Ceci a une certaine limite, c'est celle qui est prévue par le Conseil d'Etat en ce sens que l'on ne peut pas faire payer plus que ce que cela coûte aussi bien en exploitation qu'en développement et éventuellement en coûts externes. Encore que le coût externe est quelquefois un peu contesté. En revanche, on ne peut pas aller au-delà de ce que font les Suisses avec la RPLP telle qu'elle existe aujourd'hui en Suisse est très supérieure au prix kilométrique en France. Pour aller au-delà, il faut utiliser un autre outil que l'on a appelé la taxe carbone qui consiste à majorer le prix du carburant par une taxe en fonction des émissions de carbone, le CO₂ et qui, là aussi, a un caractère un peu différent. Une redevance est un produit que l'on pourrait affecter à des opérations d'amélioration des transports en commun. La taxe carbone est quelque chose qui rentre dans le budget de l'Etat. Il faudrait essayer de pouvoir complètement l'absorber par les besoins budgétaires. Voilà ce que je souhaitais dire à Madame Arditi sur ce sujet.

En ce qui concerne le transport aérien, on s'est posé la question mais il faut bien voir qu'un avion crée davantage de gaz à effet de serre qu'une automobile et encore plus qu'un train mais en termes de trafic, c'est très négligeable par rapport à tout ce qui circule sur une route. Par ailleurs, les prévisions à long terme en ce qui concerne le transport intérieur sont en stagnation. Compte tenu de l'effet TGV, il n'y a pratiquement plus de croissance sur le transport intérieur. Je ne dis pas que sur Perpignan il puisse y avoir encore une certaine croissance, je n'en suis pas absolument certain. Même sur cette distance-là, qui est de l'ordre de 3 heures, 3 heures 30 en ce qui concerne le TGV, l'avion n'est plus compétitif compte tenu des mesures de sûreté qu'il faut prendre, qui imposent au passager de se présenter une heure voire une heure et quart à l'avance. L'avantage de l'avion est réduit à néant en ce qui concerne le transport domestique. L'avion reste pertinent pour les transports intercontinentaux. Mais ce n'est pas le sujet qui nous occupe ici, c'est pour cela que nous n'en avons pas parlé.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. D'autres questions ?

Jean MONESTIER, Association Vélo en tête

Je suis venu exprès de Perpignan pour participer à cette réunion parce que j'avais raté celle de Perpignan. J'appartiens à diverses associations tant cyclistes que transports en commun, etc. J'ai lu le dossier qui fait environ 150 pages en m'attachant à un certain nombre de points qui pour certains m'ont choqué. Je me suis beaucoup penché sur l'écologie ces dernières années. Je suis très étonné

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

par exemple de voir que dans le dossier, on prend comme prix du pétrole 60 dollars. 60 dollars, c'était déjà il y a trois mois. Je m'informe sur des sites comme celui des industries pétrolières qui est très bien traduit en français et qui est géré par des gens de la SPO. Les annonces qui sont dans ces lettres mensuelles ne sont pas du tout tranquillissantes pour le prix du pétrole. On est déjà à 70 voire 72. Le prix du pétrole est très relatif. J'avais fait les calculs en mai 2004. La volatilité peut être estimée à environ de 32. C'est-à-dire que s'il manque 1 % (tout cela en linéaire), l'augmentation serait de 32 %. J'avais calculé cela à l'époque sur la hausse du prix par rapport à un faible manque de 500 000 barils par jour. A l'époque, on cherchait à atteindre 80 millions de barils, et il manquait 500 000 barils. Cela veut dire que s'il manque 10 %, on a une hausse de 320 % du pétrole dans l'immédiat. Après, la demande rebaisse en fonction des transferts de modes. Les transferts de modes, cela a été bien exposé, sont longs à mettre en place. Je crois que l'on sous-estime quand même ce qui peut se passer au niveau du prix du pétrole. Je pense qu'il peut doubler ou tripler très rapidement. Il vient de doubler en trois ans. Cela peut recommencer. 10 % de manque, cela peut être simplement un tuyau qui casse quelque part, si c'est avant Katrina ou après Katrina, un pays que l'on a envahi. Un expert avait calculé que de 60 cela pouvait monter à 90 avec une certaine compensation de l'Arabie Saoudite, si l'Iran arrêta de produire. J'ai fait un calcul avec le système de la relativité. Tout cela est possible. Le prix peut quadrupler. Je pense que c'est la moindre des choses que de faire deux hypothèses de calcul de transfert de mode, avec le prix du carburant doublé et le prix du carburant quadruplé. Il faudrait un triplement de l'efficacité du système pour qu'il y ait une compatibilité entre ces 20 % d'augmentation de hausse d'ici 2025 et puis la division par 4, c'est-à-dire descendre de 75 % d'ici 2050. On pourrait faire l'hypothèse qu'il faut descendre de 50 % d'ici 2025 et encore de 50 % dans les 25 années suivantes, ce qui ferait effectivement 75 % sur le global. Je m'en tiens là pour l'instant. Ça, ça me paraît quand même très fondamental au départ.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur Badré, pouvez-vous préciser les choses ?

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du développement durable

Je peux difficilement répondre parce que comme je vous l'ai dit c'est un sujet particulièrement complexe. Il y a des questions sur le long terme et puis des questions de variation sur le court terme. Il y a un point sur lequel on peut évidemment être d'accord sur vous, c'est qu'il n'est pas exclu qu'à la suite de crises politiques le pétrole double en très peu de temps. Ce sont des choses qui peuvent arriver. Là, on raisonne sur des tendances longues, à 20 ans ou 50 ans, sur lesquelles on lit – nous ne sommes pas des experts en économie du pétrole – qu'il y a une possibilité que le pétrole monte encore beaucoup plus que le niveau actuel. Il y a d'autres expertises qui disent que, que ce soit à partir du charbon par exemple ou à partir de la biomasse, l'on arrive à des choses qui deviennent vraiment intéressantes sous réserve d'avoir fait des investissements nécessaires, ce qui prend du temps. C'est pour cela que cela ne permet pas de lisser un choc brusque. Mais sur cinq ou dix ans, des investissements permettent de mettre en place des technologies qui, à 80 ou 90 dollars le baril, deviennent rentables. Là dessus, on a tous une difficulté collective à prévoir ce qui va se passer. Il suffit de regarder la courbe de prix du pétrole depuis 30 ans. Il y a un point sur lequel nous sommes tous à peu près d'accord, c'est que l'hypothèse selon laquelle il redescendrait est extrêmement peu probable. Ça, c'est sûr.

Par ailleurs, dans les prévisions et pour ce qui est une incidente directe sur le dossier, il y a eu là aussi des hypothèses d'élasticité de liaison entre mobilité et hausse du prix de pétrole qui sont un

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
peu difficiles. Comme tout modèle, dans le cas d'expériences passées, des expériences passées avec
du pétrole à 200 dollars, on n'en a pas. Par contre, il y a des calculs de sensibilité qui ont été faits
avec une hypothèse du prix du pétrole - je parle sous le contrôle de Jean-Pierre Corbillard à
100 euros qui conduisait dans les modèles existants à un effet de diminution de la mobilité de
l'ordre de 5 % par rapport au niveau actuel dans 20 ans. Il est vrai que la question centrale posée, ce
n'est pas une tendance sur 20 ans. C'est l'effet de dents de scie brutal sur lequel personne ne peut
prévoir grand-chose de très sûr. Dans une situation incertaine, on ne peut pas dire grand-chose de
plus.

Jean MONESTIER, Association Vélo en tête

En économie, il y a une tendance lourde dans la hausse qui est quand même soutenue par les
demandes de l'Extrême Orient, la Chine et l'Inde qui sont des pays avec des croissances à deux
chiffres et l'épuisement des gisements dont on ne parle que très peu. Dans le site de la SPO, on
nous explique que l'Angleterre qui était exportatrice devient importatrice en 2006. Les autres pays
exportateurs petit à petit deviennent importateurs. Cela veut dire que le pic que l'on appelle le Pic
de Hubbert dans la presse, est en train d'être passé. L'Angleterre va être reliée par des contrats où
elle vend du pétrole pas cher. Dans des contrats dans lesquels elle s'est engagée sur le long terme,
elle va, sur le court terme, acheter cher du pétrole là où elle le trouvera sur le marché immédiat.
Cela peut donner des situations qui peuvent s'étendre en Europe. Il y a une tendance lourde à la
hausse qui vient du gisement.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie.

Daniel CALLAS, Association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du littoral audois

Je suis intervenu à Perpignan lors de la réunion territoriale du 27 juin dernier au sujet du chaînon
manquant Perpignan Nîmes Montpellier auquel je suis très attaché étant donné que moi-même
j'appartiens au comité de suivi de la LGV qui est en cours de réalisation Perpignan le Perthus
Barcelone. Je vous rappelle à ce sujet que la ligne au départ devait être inaugurée en 1992 pour les
JO de Barcelone. L'autre jour, un représentant de l'Etat nous a annoncé que concernant le chaînon
manquant, il y aurait un report, pas avant 2025, pour la partie Perpignan/Montpellier/Nîmes. Je suis
donc extrêmement inquiet sachant qu'il y a eu déjà un premier tracé typiquement voyageur qui était
pratiquement terminé. Il suffirait que l'on s'oriente certainement vers une mixité de la ligne
fret/voyageur. Effectivement il y a certaines portions de la ligne qui sont complètement à revoir
étant donné que les contraintes techniques au niveau fret ne sont pas du tout les mêmes que les
contraintes voyageurs, j'en conviens. Mais je sais de source sûre par le service que je côtoie dans le
comité de suivi que l'on pourrait envisager une mise en service de ce chaînon manquant non pas en
2025 mais en 2020. Aussi, sans difficulté, je demande aux représentants directs des ministères de
tout mettre en œuvre pour qu'en 2020 soit opérationnel ce chaînon manquant, et je vous en
remercie.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous pouvons peut-être donner la parole à RFF sur ce sujet.

Je voudrais simplement préciser les choses parce que nous en avons déjà parlé dans plusieurs réunions sur le développement du réseau national et international en l'occurrence. Vous avez raison de souligner qu'ici nous sommes au cœur de la zone internationale et le souci que nous avons sur le plan du ferroviaire de relier à la fois l'Italie avec l'Espagne. Nous allons engager la réalisation sous forme de partenariat du contournement de Nîmes/Montpellier qui sera terminé en 2012. Ceci est inscrit dans les mesures du CIADT. Nous aurons la ligne nouvelle jusqu'à Montpellier. Vous avez raison de souligner qu'il y a près de Barcelone le chaînon manquant entre Montpellier et Perpignan. Le Ministre a récemment décidé de relancer l'ensemble du dispositif. Vous savez que cette ligne nouvelle est aujourd'hui inscrite dans les documents de l'urbanisme sous la forme d'une seule LGV. Le Ministre a demandé de relancer les études pour examiner l'ensemble des options possibles. RFF est en train d'engager cette phase-là en vue d'un débat public en 2008. 2007 va être occupée par d'autres échéances. Comme là, nous avons un débat de politique des transports, sur une ligne nouvelle, il faut un débat public sur LGV PACA. En 2008, il y aura donc un débat public sur cette ligne nouvelle Montpellier/Perpignan. Je dis ligne nouvelle pas forcément à grande vitesse voyageurs uniquement puisque dans les options que nous examinons et que nous allons soumettre au débat, il y a effectivement l'examen de l'ensemble des fonctionnalités nécessaires pour écouler le trafic fret et voyageurs avec cette notion de grande vitesse pour mettre Barcelone à proximité de Perpignan, Montpellier et de Lyon mais également l'écoulement du trafic fret avec cette notion d'autoroute ferroviaire et la densification de l'offre régionale. C'est tout cet ensemble-là qu'il faut considérer pour voir quelles fonctionnalités et quelles caractéristiques de ligne à mettre en œuvre et selon quelles hypothèses de «cahier des charges» qui nous permettra de démarrer les études ensuite.

Vous faites allusion ensuite aux horizons. Les horizons de réalisation, cela dépend essentiellement de l'ensemble des études et procédures et des modes de réalisation. Aujourd'hui, une ligne nouvelle quelle qu'elle soit, c'est 4 à 5 ans de travaux. Par contre, ce qui est très long - aujourd'hui, en France, nous avons à peu près doublé le délai - c'est entre l'idée de départ et la conclusion des conventions de financement et de réalisation, le temps nécessaire pour installer les compromis avec les territoires. Une infrastructure nouvelle ne s'installe pas sur un claquement de doigts. Il faut discuter, dialoguer avec les uns et les autres. Ceci demande du temps. Sur ce sujet, il y a des réflexions que nous menons avec l'Etat pour raccourcir le délai nécessaire entre le débat public de 2008 et le début des travaux. J'ajouterai également que l'Etat aujourd'hui nous pousse à avancer dans des partenariats. Des partenariats sont des possibilités d'organisation différentes de la conception et de la réalisation avec, comme son nom l'indique, l'intervention d'un organisme ou d'un mouvement privé. Ceci doit permettre aussi d'aller plus vite entre la conception et la réalisation notamment après la déclaration d'utilité publique. Là aussi, on peut gagner un peu de temps. Vous avez raison de souligner que si on optimise les délais entre le débat public et la déclaration d'utilité publique, on peut probablement gagner quelques années. Vous me permettrez simplement de rappeler que dans la période qui vient jusqu'aux années 2020 2025, nous avons plusieurs milliers de kilomètres de lignes nouvelles en France. Du côté de l'Atlantique, il y a également Bordeaux frontière espagnole, Bordeaux/Toulouse sans compter... au volume considérable de financement que cela représente et de mobilisation d'appareils industriels...

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose de prendre encore une question. Nous poserons d'autres questions dans la deuxième partie.

Je voulais intervenir par rapport aux questions de report modal. On en parle beaucoup, mais la réalité n'est peut-être pas tout à fait celle dont on parle. On parle de report modal de la route vers le rail, mais c'est quand même le contraire qui se produit aujourd'hui. Il faut savoir qu'avec le plan fret qui est en place depuis deux ans par le gouvernement, la direction SNCF et l'Europe, on a un million de camions de plus sur les routes. La part de la SNCF en matière de fret n'a jamais été aussi vaste sur le terrain. Dans ce domaine, cela ne va pas s'améliorer. Sur le plan voyageur, il y a deux éléments : la SNCF s'attache à desservir uniquement les grandes métropoles. On le voit déjà sur la transversale sud où elle dessert Marseille, Montpellier, Toulouse et Bordeaux. Et au milieu, les villes moyennes restent en plan. En dehors de cela, c'est terminé. Nous le voyons le soir. Essayez de prendre quelques trains le soir, d'abord les gares sont fermées.

Par rapport au TGV et au chaînon manquant, cela fait des années que l'on en parle du TGV Perpignan/Montpellier. On ne sait pas trop quand il se réalisera. Tout à l'heure, on a parlé du TGV Atlantique, etc. Je remarque simplement que PACA va se faire avant, que tout le côté Sud-Ouest va faire avant, un TGV pourtant dont on parle depuis des décennies. Est-ce que c'est lié à l'influence des hommes politiques locaux ? Sur PACA et sur Sud Ouest, il y en a qui sont ministres.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce que quelqu'un de la SNCF... ?

Robert MATHEVET, Directeur départemental de la SNCF

Juste quelques éléments en complément de ce qui vient d'être dit à travers la question de monsieur. Je ne m'exprimerai pas sur le dernier point. Sur le plan fret, le report modal, on supporte à la connaissance de l'assemblée un certain nombre d'informations complémentaires, le fret et la SNCF est engagé depuis la fin de l'année 2003 sur un plan triennal de très grande ampleur, certainement comme on n'en a pas connu depuis des décennies. En partant d'une situation catastrophique sur le plan des finances de cette branche de la SNCF – je vous rappelle 450 millions d'euros de perte en 2003 pour un chiffre d'affaires un peu inférieur à 1,5 milliard, donc des difficultés très fortes sur cette activité du point de vue financier, mais également du point de vue qualité. On était et on reste encore en dessous d'à peu près 10 points de ponctualité des temps de fret par rapport au transport routier. Ce plan triennal qui porte sur les années 2004-2005 et 2006 – on entre dans le dernier semestre de la dernière année de ce plan –, si je schématise, repose sur deux aspects essentiels.

Le premier, c'est l'assainissement de la situation à la fois financière et de qualité de notre activité avec un objectif très clair d'arriver à un équilibre à la fin de l'année 2006 et en termes de qualité de pouvoir progresser significativement sur à la fois la nature de l'offre et sur la ponctualité de notre train de marchandises.

Le deuxième aspect qui n'est pas négligeable, est un plan tourné vers l'avenir, à savoir un investissement considérable par rapport à ce que l'on a pu connaître les années précédentes, voire les décennies précédentes. Je rappelle que 1,5 milliards d'euros ont été investis sur cette période, avec d'une part, une aide de l'Etat à hauteur de 800 millions d'euros et un apport sur fonds propres de la SNCF de 700 millions d'euros. Je résume, mais c'est important de se le redire. Ces investissements portent évidemment sur l'achat de locomotives neuves, sur la rénovation de l'outil et également sur la rénovation d'autres types de matériels, sur les systèmes informatiques et en

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien particulier vis-à-vis de l'information de nos clients fret qui est encore aujourd'hui un vrai sujet. Aujourd'hui, le monde routier informe, quasiment en temps réel, l'ensemble de ses clients. A la SNCF, nous sommes en train de faire ces investissements. C'est également un système de réservations pour fiabiliser notre offre. Voilà ce que je souhaitais apporter sur la question des investissements.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

A quelle échéance pensez-vous que ces investissements pourront avoir un impact ?

Robert MATHEVET, Directeur départemental de la SNCF

Je le disais un plan tourné vers l'avenir puisqu'à partir de l'année 2007 qui est inscrite dans le plan et soumis aux autorités européennes puisqu'il y avait une aide importante de l'Etat, ce plan-là prévoit un redémarrage du fret ferroviaire sur la base de 3 % par an à partir de 2007. Notre président avait pris effectivement l'engagement pour que dès 2006 on engage cette reconquête du trafic. Cette reconquête n'a fonctionné que sur le premier trimestre de l'année 2006. Nous étions effectivement sur les tendances de l'année qui étaient sur une hausse importante de notre chiffre d'affaires sur le fret. Sur le deuxième trimestre 2006, on a eu une rupture assez importante due en particulier à des mouvements sociaux importants sur l'ensemble de ces territoires de la SNCF et qui se sont faits si j'ose dire de manière successive, ce qui a perturbé très fortement la production de notre fret. On est bien encore une fois engagé sur une volonté et une approche extrêmement volontariste de développer le trafic fret.

Le dernier point est un point qui était également soulevé sur l'aspect voyageurs, et en particulier sur les relations de ce que l'on appelle la translation sud entre Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice mais pas uniquement avec la mise en place de ce que l'on appelle TéoZ le renouvellement de notre train corail et un niveau de confort supérieur à la dernière génération de TGV. Cette nouvelle offre n'a pas écarté les gares intermédiaires pour ce qui nous concerne ici, Narbonne, Carcassonne ou Béziers. Effectivement, dans la trame quotidienne, TéoZ dessert également ces gares. On a travaillé très précisément sur cette translation sud qui a un potentiel important et un potentiel entre métropoles mais aussi avec les gares intermédiaires. Donc on essaie de faire développer cette offre. Apparemment, le succès est au rendez-vous puisque depuis la mise en place de ce nouveau matériel, on est sur des tendances à +10 % d'augmentation sur cet axe en termes de voyageurs et de chiffres d'affaires.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose de passer à la deuxième partie du débat qui porte sur l'acceptabilité des mesures dans votre territoire. Normalement, vous avez dû prendre à l'entrée de la salle un document qui liste un petit les mesures proposées par l'Etat. Nous allons vous présenter rapidement les enjeux et les attentes du débat public.

2^{ème} partie : quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures au niveau de chaque territoire

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

Dominique de LAUZIERES, secrétaire générale de la Commission particulière du débat public

D'abord, il y a des réalités incontournables. La Vallée du Rhône et l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal Nord-Sud essentiel, le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises.

Il y a également une croissance des populations et des emplois qui dépasse nettement la moyenne nationale, de même que l'attractivité.

Il y a une vocation touristique majeure qui entraîne des surcharges de +60 % à +80 % des trafics route et rail en période de vacances.

Il y a aussi des contradictions à dépasser. Nous avons des avis divergents entre les experts. Certains parlent d'une croissance de la mobilité de 40 % d'ici 2025 et une partie du public pense le contraire, qu'il y aura une stagnation ou un déclin principalement dû au pétrolier.

La volonté de report modal s'exprime principalement en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs.

On note peu ou pas de réponse sur les modifications qui seraient «acceptables» de comportements par les habitants des trois régions pour résoudre ces problèmes de la congestion et de la pollution.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Les trois orientations maîtresses qui se dessinent à l'issue de ce débat :

- développement des «mobilités soutenables» pour chacun des territoires ;
- des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises de la route vers les autres modes, le fer, la mer et le fluvial ;
- l'amélioration et la requalification des infrastructures existantes et/ou création d'infrastructures nouvelles et des maillons manquants à réaliser.

Les enjeux pour la seconde partie de ce débat.

Il s'agit d'aider l'Etat à définir une politique de transports soutenable et acceptable au regard du triple enjeu : mobilité, environnement et économie.

Pour cela, il faut identifier :

- les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant ce qui relève du court, du moyen et du long terme ;

- 10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
- et veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement envisageables et durables.

Je vous propose que l'Etat vous présente de manière plus détaillée les différentes mesures et groupes de mesures qui sont donc maintenant l'objet du débat.

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

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

Nous allons revenir sur les trois orientations que Monsieur Badré a présenté tout à l'heure : mobilité soutenable, report modal et optimisation et/ou création d'infrastructures routières.

.1 La mobilité soutenable

La première chose à faire, c'est de la rendre soutenable. Pour cela on va faire appel au progrès technologique. La deuxième, c'est éventuellement de la limiter. Il s'agit de limiter la demande de mobilité. Pour cela, nous verrons les mesures sur la deuxième partie que l'on a appelé l'action sur la demande.

En ce qui concerne le progrès technologique, et pour rendre moins agressive la mobilité, on peut faire appel à des carburants différents et à des véhicules plus modernes avec tout d'abord l'utilisation des biocarburants. Vous savez que c'est une mesure qui a fait l'objet d'une directive européenne qui prévoit que 5,75 % de la teneur énergétique doit être à base de biocarburants à partir de décembre 2010, et que la France a décidé d'accélérer ce processus afin d'obtenir ce résultat dès 2008 et d'arriver à 7 % en 2010. Ça, c'est ce qu'il y a de plus rapide.

Il y a ensuite tout ce qui concerne la biomasse qui est quelque chose de difficile à réaliser, donc un peu plus lointain. Cela met en œuvre des énergies complémentaires et une organisation de l'agriculture différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

Ensuite, il y a l'hydrogène qui est encore plus lointain. Il faudra attendre 2050 pour que ce soit applicable.

Ensuite, il y a les véhicules propres. Des recherches sont faites sur les véhicules hybrides qui permettent de n'utiliser que 3,4 litres/100 dans le projet de PSA en 2010. C'est aussi des progrès recherches en application au niveau de la Prius de Toyota.

Sur l'ensemble de ces mesures, on envisage de gagner le facteur 2 à 2,5 d'ici 2050.

La première mesure facile, si je puis dire, c'est de limiter l'utilisation par une seule personne du véhicule, et c'est ce que l'on appelle le covoiturage. On retrouve là la taxe carbone dont j'ai parlé tout à l'heure. Je n'y reviens pas. Il y a les quotas d'émission de CO₂. Cela concerne davantage les industriels. Certains experts anglo-saxons suggèrent d'appliquer pour ce qui concerne les particuliers. Autrement dit, chacun disposerait d'une ration d'émissions annuelle avec la possibilité éventuelle d'en acheter davantage.

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Autre mesure facile et à court terme, c'est la réduction des vitesses. La réduction de la vitesse sur les autoroutes permet de faire des économies très spectaculaires puisqu'en passant de 130 à 110, on économise environ 20 % de carburant.

Vient ensuite la priorité aux transports en commun en ville. Le maire de Narbonne en a parlé tout à l'heure en donnant un exemple tout à fait clair. C'est quelque chose qui est bien connu et qui commence à entrer en application.

Il y a l'étalement des migrations touristiques. Il en était question aussi tout à l'heure. Je n'y reviens pas. En revanche, la réservation d'accès aux autoroutes, c'est quelque chose qui ne se pratique pratiquement pas à ma connaissance consistant à prendre des réservations comme on le fait pour un billet d'avion ou un TGV.

Il y a ensuite tout ce qui concerne l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Il s'agit d'essayer de réduire les déplacements domicile-travail mais aussi pour les achats et de revoir la façon dont on utilise la ville.

Il y a l'essor du télétravail qui permet d'économiser des déplacements. Et puis enfin, il y a tout ce qui concerne la logistique, les marchandises, les transports routiers avec l'instauration par exemple de la taxe carbone pour majorer les coûts des transports, et par conséquent modifier l'optimisation que fait chaque entreprise de son économie, de ses transports en fonction des coûts réels ou des coûts taxés par l'intermédiaire de la taxe carbone, et se faisant conduisant à des modifications dans l'organisation de la logistique permettant une réduction des gaz à effet de serre. Voilà ce que je voulais développer sur la mobilité soutenable ; sachant que c'est le sujet le plus difficile puisque c'est limiter cette mobilité alors que certains disent que c'est un droit constitutionnel qui est presque acquis. Les mesures qui sont proposées sont des mesures classiques en faisant appel à la réglementation et à la fiscalité.

.2 Le report modal

J'en viens au report modal. Là, on utilise soit le fluvial, le maritime ou le ferroviaire. En matière de voie d'eau, on peut chercher à améliorer l'exploitation des infrastructures mais on peut aussi multiplier les navettes fluviales. Sur le plan infrastructure, il y a un projet indépendamment du doublement des écluses que l'on a évoquées tout à l'heure, c'est le prolongement du bassin Rhône-Saône vers le Nord avec des études sur une liaison avec la Moselle. Sachez que des études sont en cours.

En ce qui concerne le ferroviaire, il y a des mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures, et l'utilisation aussi du progrès technologique pour intensifier la circulation. Actuellement, entre deux TGV sur Paris/Lyon, il y a cinq minutes. On pourrait passer à quatre minutes à condition d'utiliser des moyens encore plus modernes. C'est le but que s'est fixé RFF.

Il y a tout ce qui concerne l'intensification de l'offre, ainsi que le fret. Le représentant de la SNCF a fort bien expliqué les buts du plan de fret. Je n'y reviens pas. Au-delà de l'assainissement qui est en cours, le but, c'est d'augmenter le trafic. La mise en place de l'autoroute ferroviaire sur Perpignan/Luxembourg est prévue pour l'année prochaine. C'est une première ébauche d'autoroute ferroviaire. Il y a aussi les franchissements alpins et pyrénéens, et la LGV Montpellier/Perpignan.

Concernant la route, nous créons des péages, une taxe carbone ainsi que des péages urbains. Et on donne la priorité aux transports en commun.

.3 Les infrastructures routières

Les mesures concernant l'exploitation de ces infrastructures sont :

- la régulation des vitesses ;
- l'interdiction de doubler des PL ;
- la régulation des accès à l'autoroute ;
- la modulation des péages en fonction des heures de la journée ;
- l'information aux usagers.

J'en viens aux infrastructures. Il y a trois grands points difficiles. Entre Valence et Orange, convergent deux autoroutes à trois voies. Il y a la même chose au Sud d'Orange, et la même difficulté entre Montpellier et Nîmes. Un autre projet consiste, à partir de Narbonne, de couper à travers le Piémont Cévenol rejoignant Alès et l'Ardèche. C'est une infrastructure structurante. Je reprends le discours en disant qu'on peut aussi penser à améliorer les routes nationales parallèles.

Tout ceci pour vous dire que l'ensemble des mesures concerne des sujets tout à fait différents. Il s'agit de préparer une politique des transports pour l'Etat en ce qui concerne cet axe entre Lyon et Perpignan, en se basant sur les résultats du débat public et aussi sur la concertation avec les collectivités locales, de manière à mettre en place cette politique.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Je vous propose de donner la parole à Monsieur Bonnet, directeur adjoint de la Direction Départementale de l'Equipement, pour nous donner une vision globale sur les enjeux locaux liés à la problématique du débat.

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

Monsieur BONNET, Directeur adjoint de la DDE de l'Aude

Bonsoir. Je vais d'abord dire quelques mots sur les caractéristiques de la région Languedoc-Roussillon. Vous savez que c'est une région qui offre un cadre de vie remarquable : le soleil, les paysages, la culture, le patrimoine. C'est une région qui a une démographie particulièrement dynamique. C'est une région qui présente la plus forte croissance démographique en France. Et enfin, c'est une région qui est caractérisée par une économie marquée par le secteur tertiaire.

Dans ce contexte général, comment se situe le territoire de la Narbonnaise ? Le territoire de la Narbonnaise, c'est tout d'abord un patrimoine extraordinaire. Vous le savez tous, vous qui habitez ici, que ce soit le patrimoine naturel, les étangs, les paysages magnifiques, tout ça avec un parc naturel régional. Ce patrimoine est un patrimoine historique et culturel. Monsieur le maire de Narbonne l'a bien dit tout à l'heure : Narbonne, son histoire, sa culture, son patrimoine. C'est aussi le canal de la Robine, le canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'humanité. Quand on est dans l'Aude, on ne peut pas parler de Carcassonne, deuxième monument classé patrimoine mondial de l'humanité dans l'Aude. L'Aude, la Narbonnaise, c'est aussi sa culture et sa viticulture qui marquent très fortement ce territoire.

Ce territoire est aussi une démographie qui est en forte hausse. On compte 100 000 habitants sur le territoire de la Narbonnaise en 1999. Les projections de l'Insee donnent des chiffres de 140 000 habitants à horizon 2030. Depuis 1999, on est sur une augmentation de plus de 20 % par

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien an. C'est donc un secteur extrêmement dynamique du point de vue démographique. Quand on parle de démographie, on pense aussi aux pointes estivales. Les estimations qui peuvent être faites en juillet et en août. Il y a plus de 200 000 habitants supplémentaires sur le littoral audois.

C'est une économie qui est basée majoritairement sur le secteur tertiaire. C'est le premier secteur économique du département. Cela représente 75 % des emplois salariés marchands hors agriculture. Il y a tout d'abord le tourisme avec 10 000 emplois sur le département en été, 15 % des emplois du département. L'agriculture dans l'Aude représente 9 % des emplois, avec 6 % au niveau régional et 3 % au niveau national. L'Aude, c'est 11 % de la production viticole de France et le troisième département viticole derrière la Gironde et l'Hérault. C'est aussi une économie marquée par l'économie résidentielle : les services à la personne, le bâtiment, les travaux publics. C'est aussi une économie marquée par la redistribution nationale dans la mesure où la mesure où la part des pensions, des retraites et des rentes représente 32 % des revenus du département contre un moyenne nationale de 24 %.

Le département, et la Narbonnaise en particulier, se sont aussi des fragilités sociales. Le revenu imposable net annuel moyen dans l'Aude est de 77 % de la moyenne nationale. Le PIB par habitant, dans le Languedoc-Roussillon, est le plus bas de France. Ce sont beaucoup d'emplois précaires, une forte dissipation des revenus. Et permettez-moi aussi de classer dans cette catégorie un vieillissement de la population. Le vieillissement de la population est un phénomène européen, national mais qui se ressent un petit peu plus dans le Sud de la France et en particulier dans l'Aude.

Pour terminer ce tableau rapide, on sait malheureusement que l'Aude est caractérisée par des risques naturels extrêmement importants, notamment et essentiellement les risques d'inondation, avec les phénomènes météo cévenols et une narbonnaise tourmentée. Ce sont aussi des risques d'incendie de forêt et aussi quelques risques technologiques même si ce n'est sans doute pas la caractéristique la plus forte du département.

Quelques mots maintenant sur l'Aude et les transports. Comme vous le savez tous, l'Aude est caractérisée par la présence de très importantes infrastructures de transport : sur l'arc méditerranéen, sur l'arc sensiblement Nord-Sud, la présence de l'A9, de la voie ferrée Montpellier-Perpignan, de la route nationale 9, sur l'axe Est-Ouest de l'autoroute A61, de la route nationale 113, de la voie ferrée Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Ce qui fait de Narbonne un carrefour naturel et historique de toutes ces infrastructures. En matière d'infrastructures de transport, c'est aussi la présence d'un port de commerce important, Port-la-Nouvelle ; et si on s'éloigne un tout petit peu de Narbonne, la présence d'un aéroport qui représente actuellement 350 000 passagers par an.

Au-delà de cette description rapide des infrastructures de transport, on peut dire que l'Aude est caractérisée par une suprématie de la route. On l'a dit et largement évoqué. Quelques chiffres malgré tout : le trafic par exemple sur l'autoroute A9, de 35 000 à 70 000 véhicules par jour, entre 20 et 25 % de poids lourds, sur l'autoroute A61, 35 000 véhicules par jour, 15 % de poids lourds, des trafics qui ne cessent d'augmenter de l'ordre de 3 % par an. 95 % du trafic de marchandises empruntent la route en région Languedoc-Roussillon. Ces quelques chiffres vous montrent la suprématie de la route. Et vous savez tous qu'ils conduisent à des niveaux de saturation de plus en plus importants sur ces infrastructures. C'est aussi bien évidemment un trafic de transit très important.

Ces infrastructures ont évidemment des impacts sur l'environnement au sens large du terme. Ces infrastructures génèrent du bruit, que ce soit les autoroutes, les voies ferrées, les routes nationales. Elles génèrent des nuisances importantes qui font que sur une bande de 600 mètres, 300 mètres de part et d'autre de l'axe, des dispositions particulières peuvent être prises sur les constructions. Ces

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
infrastructures ont évidemment des impacts sur les paysages. Je ne reviens pas sur la qualité des paysages dans l'Aude.

Les trafics sur ces infrastructures provoquent la pollution atmosphérique. Je ne reviens pas sur toute la question des gaz à effet de serre sur l'émission de CO₂. Ces trafics provoquent aussi évidemment des pollutions sur le milieu naturel. En définitif, seule l'autoroute A9, à l'occasion de ces mises à deux fois trois voies a été équipée de dispositifs permettant le traitement des eaux. L'ensemble des autoroutes du département, et c'est vrai aussi en France, ne possèdent aucun dispositif de traitement des eaux, ce qui fait que l'ensemble de ces eaux sont rejetées directement dans le milieu naturel.

Quelles sont les questions que pose ce débat aujourd'hui sur les problématiques de transport et de déplacement sur la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, et quelles sont ces questions plus locales sur le territoire de la Narbonnaise ?

Première question : comment diminuer les impacts de ces importantes infrastructures de transport qui traversent le département, qui supportent en ce qui concerne notamment les autoroutes un trafic de plus en plus important qui ne cesse de croître avec une part très significative de poids lourds ?

Deuxième question : quelles actions mener – c'est un sujet qui a été largement évoqué – pour faire en sorte que le report modal s'opère vers le ferroviaire et le maritime ? Le sujet est évidemment abordé du projet de Ligne Grande Vitesse Montpellier-Perpignan et aussi la question des autoroutes de la mer.

Troisième question : comment faire en sorte que ce département, dont on a donné quelques indicateurs en termes de fragilités sociales, tire profit de cette situation pour poursuivre le développement de son économie en prenant sa place au milieu du Roussillon et du Biterrois. Comment assurer un développement de Port-la-Nouvelle et une desserte de qualité de cette infrastructure ? Et enfin, comment améliorer les liaisons vers Paris ? L'Aude souffre de cette question et est relativement enclavée par rapport à la région parisienne.

Tout aménagement d'infrastructures actuelles ou tout aménagement d'infrastructures nouvelles aura des impacts sur l'environnement, en particulier sur le milieu naturel, en particulier sur la question des inondations. Il faudra que ces aménagements ou ces réalisations nouvelles s'accommodent de cette contrainte et fassent en sorte que les impacts en termes de transparence hydraulique soient acceptables. Je pense tout particulièrement à la question des basses plaines de l'Aude. C'est un territoire qui, dans les mois et années à venir, va connaître d'importants travaux d'aménagement qui vont permettre de sécuriser de façon sensible les habitants de ce secteur. Bien évidemment, on aura un impact en termes de consommation d'espace ; consommation d'espace due à la création et à l'aménagement de ces infrastructures mais aussi aux effets induits et notamment en matière d'urbanisation.

Un impact aussi sur la biodiversité. La région du Languedoc-Roussillon est une région particulièrement riche de ce point de vue-là. Un seul chiffre le montre : 32 % de la surface du territoire régional est couverte par des zones Natura 2000. Le secteur de la Narbonnaise est évidemment très directement concerné. Il faudra bien entendu tenir compte de cet aspect des choses.

Je souhaiterais terminer cette présentation en précisant que les enjeux de ce territoire ne sont sans doute pas uniquement relatifs aux déplacements des transits, c'est-à-dire ceux qui ne font que traverser le territoire de la Narbonnaise ou des territoires d'échanges, ceux qui partent ou qui aboutissent ici mais les déplacements locaux représentent un véritable enjeu. La Narbonnaise avec une structure urbaine que je me permettrais de qualifier de «structure archipel» avec une grande

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
ville, Narbonne bien évidemment, mais beaucoup de villes plus modestes tout autour : Coursan, Cuxac, Sigean, Port-la-Nouvelle, Leucate, pour ne citer que celles-ci. Cette structure urbaine est sans doute de nature à générer de plus en plus de déplacement et sans doute de plus en plus de déplacements en véhicules si des actions publiques fortes ne sont pas menées.

L'enjeu sur cette question des déplacements est de savoir : quelles actions mener pour mettre en œuvre un aménagement de ce territoire moins générateur en déplacement et offrant des solutions alternatives ?

L'emplacement de la future gare TGV, la mise en valeur de la voie ferrée actuelle, un aménagement économe de l'espace limitant les déplacements, offrant des solutions alternatives sont sans aucun doute des questions majeures pour ce territoire. Je vous remercie de votre attention.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je propose tout de suite d'enchaîner avec les propositions des acteurs locaux. Je vais demander à Monsieur le Maire ainsi que Monsieur Bloch, de l'association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du littoral audois de bien vouloir monter à la tribune pour un temps de parole de 7 minutes.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Avec tout ce que j'ai entendu, si je n'avais pas un bon tempérament, je partirais chagriné.

Tout d'abord, nous devons avoir une pensée globale et agir localement. En effet, on ne peut pas parler des accords de Kyoto si on ne sait pas les respecter. D'après ce que l'on a pu entendre aujourd'hui notamment sur les prix de pétrole, problèmes indiens ou chinois, le détournement du coût du baril, etc., le problème aujourd'hui est qu'il faut agir localement. Si je me réfère au dernier propos concernant l'aménagement prévu dans notre territoire, on ne parle que de contrainte. Si à un moment donné, on ne se dit pas que les contraintes peuvent devenir des avantages, on est complètement bloqué. D'autant plus qu'avec les propos très encourageants des personnes du Réseau Ferrée de France ou de la SNCF, on est très optimistes pour les années à venir.

Pour agir localement, je crois qu'il faut que les élus deviennent responsables et décident d'imposer des directives essentielles qui prennent en compte une pensée globale pour amener une action totale au développement local. La ville de Narbonne, au niveau de la Communauté d'agglomération, a dit : «il faut doubler la fréquentation des transports en commun sur la ville». Au moment où je vous parle, on a de fortes chances de doubler cette fréquentation dans cinq ans. Il y a eu un véritable constat qui a été fait par tous les usagers. Et je crois que cela marche. Si nous voulons protéger l'environnement, il faut appliquer exactement ce que l'on nous demande d'appliquer. Si tous les transports en commun sont aux normes Euro 5 en 2008, on aura moins de problème sauf que j'entends parfois les collectivités parler des normes Euro 5. Ça, c'est quand même l'Europe qui nous l'impose. Donc en 2008, les transports en commun seront aux normes Euro 5.

Ensuite, en ce qui concerne les plans de déplacement urbain - excusez-moi - je veux bien des plans de concertation quand on voit que la loi SRU a totalement changé en 30 ans. Dans les années 1970, on nous disait « les villes vont s'agrandir ». Il faut tout prévoir en matière de déplacement pour aller agrandir les villes et les campagnes. 30 ans après, on dit le contraire : « C'est totalement terminé. Il faut reconstruire la ville sur la ville et... » A défaut d'être responsables, il faut que les acteurs locaux

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien se posent les vraies questions de leur développement et s'imposent en matière d'énergie. Les choses peuvent être difficiles. Ici, dans le cadre de la Communauté d'Agglomération, la ville de Narbonne a décidé d'avoir une indépendance énergétique totale en ce qui concerne son énergie dans les dix ans à venir. Ce sont des termes clairs, nets et précis. Quand vous parlez de transparence des chiffres, si on continue à parler comme on parle ce soir : « oui, dans les années à venir, le futur... », soyons crédibles. On se fixe des objectifs à court, moyen et long terme. On essaie de les respecter. Si on ne les tient pas, les citoyens jugeront par eux-mêmes.

Premièrement, il faut que la fréquentation des transports en commun double dans les cinq ans à venir. Deuxièmement, en matière d'énergie, il faut que nous ayons une indépendance énergétique avec la biomasse, etc.

Je reviens sur les contraintes qui doivent devenir des avantages. Le problème du delta de l'Aude dont on parle tant : que devrait nous amener le delta de l'Aude ? Un ruissellement d'écoulement des eaux beaucoup plus régulier qui devrait amener moins de grosses catastrophes mais en même temps, si on est intelligent, une recomposition de notre agriculture, un développement de cette agriculture pour produire du carburant vert. En même temps, comme c'est DRL qui va gérer ce delta de l'Aude avec une meilleure gestion de l'eau et peut-être l'arrivée enfin pour avoir une indépendance totale en matière d'alimentation en eau du canal. Il manque peut-être dans cet exposé des transversalités.

Qu'est-ce que la politique du développement durable ? C'est une politique concernant les énergies et une politique concernant les transports et une politique concernant l'eau. Quand j'entends les chiffres qui me sont donnés et quand j'entends parler d'aménagement du territoire de la Narbonnaise. Si on commence à réfléchir entre Béziers, Carcassonne, Narbonne et Perpignan sur l'aménagement du territoire dans un contexte européen, on n'est pas sorti... Vous voyez un maire entreprenant, volontaire, qui croit dans les décisions qui ne sont pas trop suivies. Lors du plan de déplacement urbain de l'Aude que j'ai mis en place, quand j'ai entendu des gens dire que je voulais pénaliser les pauvres gens en leur demandant de ne plus prendre leur voiture et de prendre les transports en commun et qu'il fallait que tout soit rapide. Je me suis dit : « ces gens-là sont en train de... la branche du développement durable ». Pour une transparence des coûts, je voudrais, etc., et ce que cela coûte à l'individu de prendre un transport en commun, de faire du covoiturage. Mon temps de parole est dépassé...

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Juste encore une question. Nous sommes dans une ville qui vient juste... vous avez un cas vraiment intéressant. Vous avez dit que cela fait une semaine que le (*inaudible*) était en place. Est-ce que cela se passe comme vous l'aviez prévu ? Est-ce qu'il y a des axes qui sont plus en danger que ce que vous aviez prévu ? Quelles sont les conclusions une semaine après ?

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Une semaine après, après m'être fait massacrer pendant deux mois soi-disant par un manque de concertation, un plan de déplacement urbain a été mis en place. A l'heure actuelle, les commentaires sont : « c'est bizarre, à Narbonne il y a moins de monde qu'avant depuis cette semaine. Cela circule mieux ». Après, tout le monde vient me dire : « tout compte fait, c'était pas mal calculé. » Un maire peut avoir une volonté. Mais un maire ne sait pas tout faire. Il appelle des techniciens compétents pour mettre en place. Les gens qui ont travaillé sur ce plan du déplacement

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien urbain travaillent pour certains depuis 15 ans, pour d'autres depuis 10 ans et pour d'autres depuis 3 ans et ce qu'ils ont mis en place que ce soit Carcassonne, à Béziers, à Perpignan, à Mende, à Montpellier ou autres. On savait qu'au minimum il y aurait 30 % de fluidité supplémentaire. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Pour qu'un cœur vive bien, il faut que les artères soient libres. Pour qu'un commerce vive bien dans une ville qui est faite à l'époque romaine ou au Moyen Age... Si cela se fluidifie, il y aura davantage d'activités économiques. Je tiens à rappeler que le foncier à Narbonne n'a jamais été aussi cher. Là aussi, il y a des mutations qui se font même en matière commerciale.

Pitch BLOCH, Association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du Littoral audois

Je suis atterré par certains propos. Je n'ai pas compté le nombre de fois où l'on a parlé infrastructures, aménagement dans la bouche de tous les orateurs alors que je n'ai pas entendu souvent parler de citoyens, d'individus. Je pense qu'en matière de transport comme ailleurs, si on veut changer quelque chose, il faut une politique absolument volontariste. Le représentant du Ministère de l'Équipement met en parallèle des projets ferroviaires et des projets routiers. On sait que l'on n'a pas une masse d'argent infinie, et qu'il faut faire des priorités. Pour moi, la priorité, c'est pas un euro pour la route et tous les euros pour le fluvial, le maritime et le fer sinon on continuera à aller dans le mur encore plus fort. On y est déjà.

Avant de revenir aux hommes, je voudrais dire deux mots sur les aménagements. On en a beaucoup parlé. Il y a aussi des petites lignes qui ne demanderaient pas beaucoup d'effort de la part de la SNCF ou de RFF qui pourraient être remises en état. La ligne de Bize qui est importante pour le transport du fret, la zone industrielle de Trilhas et de l'usine de Malvésí est dans un état lamentable. Il y a des tas de risques d'accident. De même, côté Carcassonne, il y a la possibilité de remettre en service la ligne Carcassonne-Perpignan qui permettrait aux gens d'éviter de faire tout le tour pour aller de Carcassonne à Perpignan en passant par Narbonne et les autoroutes. Là, il y a au moins deux petits problèmes précis. La SNCF nous dit qu'elle fait des efforts sur le fret. Permettez-moi de rigoler. Quand on voit le directeur de (*inaudible*) à Port-la-Nouvelle qui se lamente parce que la SNCF refuse de transporter ses pondéreux et qu'il est obligé d'avoir recours à la route alors que c'est typiquement une marchandise qui ne pose pas de problème de délai, qui peut donc être transportée par un train. Les commerciaux de la SNCF tout simplement refusent de lui faire des propositions correspondant à ses demandes. Changez un peu vos comportements et arrêtez de parler d'aménagement mais parlez aussi de comportement et de politique commerciale.

Je viens maintenant aux problèmes des gens. Pour moi, le bon transport, c'est comme le bon déchet ou la bonne énergie, c'est celui que l'on ne fait pas. C'est le mégawatt en énergie, le dégât déchet et le méga transport. Il faut commencer par essayer d'éviter le transport. Pour cela, il faut absolument sensibiliser les gens dans la continuité. Les gens ne sont pas très sensibilisés aux problèmes des transports. Ils ne savent pas ce que cela représente. Ils ne savent pas qu'avec les flux tendus, les stocks se promènent et ne sont plus dans des entrepôts mais sont entièrement dans des camions et sur les routes. L'autre jour, j'ai acheté un produit, une crème brûlée façon catalane, et je regarde où elle a été fabriquée. Et je trouve un petit losange avec un numéro derrière. C'est-à-dire que la crème catalane venait tout simplement de Grande Bretagne. C'est quand même un peu énorme. Les consommateurs, et nous tous, on ne le sait pas. C'est écrit en tout petit dans un losange. On a mis des étiquettes énergie sur les frigos. Que l'on mette des étiquettes de provenance en très grand sur tous les produits que l'on consomme ! C'est la seule solution. Et je suis convaincu que les citoyens et les habitants y feront alors attention. Pour l'instant, ils n'y font pas attention parce que c'est trop difficile de lire une petite information collée dans un losange. Il faut qu'il y ait au moins une

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
information sur chaque produit, par exemple quand on achète une bouteille d'eau... Combien de fois achète-t-on un produit qui pourrait être produit localement, et que l'on s'aperçoit qu'en fait il vient de Normandie, d'Alsace ou de Rennes ? On peut prendre des mesures réglementaires. On peut faire soit une taxe de distance ou une TVA réduite pour la proximité. Mais que l'on commence déjà par informer les citoyens sur la provenance et qu'il y ait des campagnes nationales comme l'ADEME qui fait une campagne sur les déchets : « Arrêtez, cela déborde ! ». Il faut que l'on fasse une campagne : « arrêtez de bouger, arrêtez de consommer ! », dans le sens du développement des transports.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. La deuxième partie du débat..., nous donnons la parole à ceux qu'ils veulent la prendre, et si possible en réaction aux différentes mesures.

Madame FABRE, Assistante parlementaire de Roland Courteau, sénateur de l'Aude

Permettez-moi de revenir sur un point bien précis et d'ajouter que je ne partage peut-être pas le même optimisme que Monsieur le Maire de Narbonne concernant la SNCF et la ligne TGV. Je crois que ce point s'inscrit dans le plan de développement durable. On nous a dit tout à l'heure que le débat public pour la ligne TGV..., sachant bien que la ligne TGV entre Perpignan et Montpellier, c'est moins de 100 kilomètres sur un tronçon international qui doit relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud et qui va voir à partir de 2009, c'est-à-dire qu'au moins un tronçon international va être ouvert sur notre petit tronçon de 80 kilomètres entre Rivesaltes et Saint-Jean-de-Védas, il va voir arriver tout le flux de fret du port de Barcelone. Cela veut dire que nos routes sont déjà saturées et qu'elles vont être encore saturées. Tout ce qui arrive par ligne et par ferroviaire va être encore plus important parce que l'écartement aubin (*inaudible*) sera mis en place entre la France et l'Espagne. La question que je pose : 10 ans après l'ATS qui nous avait déjà donné un tracé, quel sera exactement le sort qui va être réservé à cette ligne ? J'entends bien qu'il y a des projets au niveau de la France. Mais cela fait plus de 15 ans que l'on attend ce petit tronçon de quelques cents kilomètres. Je voudrais dire à la SNCF et à RFF qu'il est temps maintenant que l'on arrête de nous dire que l'on va de débat public en débat public. On nous annonce un débat public sur cette ligne-là pour 2008 mais que va-t-on faire ? Le débat public sur la transversale Toulouse Bordeaux Narbonne, il est cours à l'heure actuelle. Comment va-t-on le prendre en compte et comment va-t-on l'intégrer si notre débat public ne commence qu'en 2008 ? C'est toutes ces questions que je voudrais poser et je demande l'urgence absolue de mettre en place ces quelques cents kilomètres sur le tronçon.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Excusez-moi Madame, on a parlé d'optimisme du Maire de Narbonne. Je ne sais pas si vous êtes arrivée en retard mais je ne suis pas du tout optimiste. Je pense l'avoir dit clairement sur ce petit tronçon dont vous parliez aussi bien. Je ne suis vraiment pas optimiste. Tout à l'heure, je disais à Monsieur Samson que les élus politiques locaux et régionaux n'ont pas été très forts de n'importe quelle tendance qu'ils soient, quand on a eu la chance d'avoir eu un ministre originaire de Béziers, ministre des Transports, et que l'on voit où on en est, croyez-moi que l'on ne peut pas vous dire...

Je voudrais revenir sur les propos de Monsieur le Maire, simplement pour dire qu'effectivement les élus ne se sont certainement pas mobilisés suffisamment. Je sais aussi qu'il y a eu à ce moment-là un président de région qui s'est quand même mobilisé.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Qui souhaite répondre ?

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF

Je rappelle effectivement qu'en février 2009, le tronçon international s'ouvrira entre Perpignan et Barcelone, si les travaux sont, comme on peut l'espérer, menés à terme. A partir de là, comme vous l'avez souligné, l'écartement européen fonctionnera. Je rappelle que l'Espagne travaille aussi très fortement pour structurer l'ensemble du réseau espagnol avec la grande vitesse et avec un écartement standard. Il faut rappeler quand même que la proportion de fret ferroviaire en Espagne est aujourd'hui très inférieure à celle que nous avons en France malgré le forfait SNCF. Effectivement, il va y avoir un apport, un afflux et ceci devra être traité. Je me permets de rappeler pourquoi. Aujourd'hui, dans les plans d'urbanisme, il y a un tracé de lignes nouvelles. Et si je ré-insistais sur la remise en cause, c'est parce que nous, RFF – et cela a été partagé avec les services centraux de l'Etat et par le ministre – qu'il ne faut pas penser que grande vitesse voyageurs. Aujourd'hui, nous devons penser à la fois écoulement des trafics vers l'Espagne, vers l'Italie. Permettez-moi de rappeler qu'au-delà de la SNCF, il y a aujourd'hui un certain nombre d'opérateurs autres que la SNCF qui sont aujourd'hui actifs, et nous espérons qu'il y en a d'autres puisque le marché du fret ferroviaire qui est ouvert en France depuis le 1^{er} avril qui agissent et qui agiront. Du côté de RFF, nous avons beaucoup d'espoir. Il y a à reconsidérer les fonctionnalités de cette ligne nouvelle qui doit effectivement assumer un rôle de grande vitesse comme Montpellier-Barcelone mais aussi penser au fret pour voir comment structurer le développement du fret. Est-ce que ça veut dire qu'effectivement il faut faire une ligne nouvelle dédiée à la grande vitesse voyageurs et reporter le reste sur le TER et l'autoroute ferroviaire ? C'est une possibilité. Il y en a d'autres. Là dessus, il faut avancer. L'ensemble du dispositif du ferroviaire fonctionne effectivement en réseau. Vous savez que nous avons terminé le débat public sur Bordeaux-Toulouse. Nous engageons le débat public sur Bordeaux-Espagne. Il y a une concertation prévue entre Toulouse et Narbonne. Mais il faut penser réseau. Je suis tout à fait d'accord pour dire que nous ne pouvons pas penser Montpellier-Perpignan sans penser Montpellier-Toulouse, Montpellier-Bordeaux et prendre en compte l'ensemble du dispositif du réseau national et international fret et voyageurs. Il y a trois composantes : il y a le fret classique avec le volet combiné, le développement des services d'autoroutes ferroviaires et le fret fonctionnel à côté de la grande vitesse.

Je voudrais simplement souligner l'absolue nécessité de développer les transports collectifs, et pour le ferroviaire, cela veut dire de penser transports collectifs ferroviaires à l'intérieur d'un ensemble de transports collectifs, cela veut dire beaucoup plus d'informations, la possibilité d'un service unique en termes de tarification mais aussi d'information et de faciliter les déplacements et les changements au cœur des agglomérations mais aussi dans les campagnes.

Dans quelle mesure le train venant d'Espagne peut prendre l'axe vers Toulouse plutôt que le couloir rhodanien, sachant par exemple que le port de Barcelone a choisi de faire un port du côté de Toulouse ?

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF

C'est bien l'articulation ici dans cette bifurcation à Narbonne. Je rappelle qu'aujourd'hui par exemple nous avons une exploitation – la SNCF pourra en parler mieux que moi – de Rungis-Perpignan. La circulation ferroviaire de Rungis-Perpignan circule selon la répartition des capacités, soit du côté de l'Atlantique, soit du côté de la Vallée du Rhône. Demain, nous aurons plus de facilités là-dessus. Je rappelle qu'il y a trois grands axes, deux axes majeurs que nous appelons en termes ferroviaires l'éco Atlantique, c'est-à-dire du côté de l'Atlantique, l'éco en méditerranée, la Magistrale Eco-fret Nord Méditerranée et il y a l'axe Paris Limoges Toulouse qui est effectivement un axe alternatif comme l'A75 ne l'est pour le routier. C'est sur ces trois axes-là que nous structurons l'ensemble de l'écoulement du trafic ferroviaire. Narbonne est un carrefour et continuera d'être un carrefour ferroviaire.

Un intervenant

Béziers et Clermont sont passés à la trappe...

Robert MATHEVET, Directeur départemental de la SNCF

Je voudrais ajouter un point à ce qui vient d'être dit par RFF sur la ligne nouvelle. C'est RFF qui porte le projet d'infrastructure. La SNCF, en tant qu'opérateur ferroviaire, on est évidemment très intéressés par la réalisation de cette ligne nouvelle entre Perpignan et Montpellier. Nous sommes intéressés dans un premier temps par la ligne de contournement entre Montpellier et Nîmes. C'est bien sur cette section-là que la saturation est la plus importante. Sur la ligne nouvelle, nous sommes tout à fait en attente des décisions du débat public qui aura lieu. Sur le positionnement de Narbonne qui est un carrefour ferroviaire, on a un certain nombre de trafics qui vont vers le Nord de la France et vers la région parisienne, qui passe effectivement par la bifurcation de Narbonne et qui remonte ensuite sur Toulouse-Limoges. On a cité le trafic de fruits et légumes entre Rungis et Perpignan, et également les combinés. C'est-à-dire des caisses mobiles, des conteneurs ou des remorques en direction de l'Espagne ou des plateformes des Pyrénées orientales. Je voulais simplement dire deux mots de l'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et les Pyrénées orientales qui passe et qui passera par la ligne de Narbonne pour dire que le démarrage est certes modeste. On aura à peu près 80 remorques de camions qui seront transportées chaque jour sur cet axe-là, et évidemment on travaille sur la suite et sur la possibilité de développer si le marché répond complètement à ce que l'on envisage. J'évoquais tout à l'heure le schéma d'une dizaine (*inaudible*) internes. Mais dès la fin mars 2007, ce sera déjà une réalité, et je le rappelle, ce sera une première en Europe puisque sur une telle distance, plus de 1 000 kilomètres on n'a pas d'expérience encore en Europe. Aujourd'hui, les autoroutes ferroviaires sont plutôt limitées à 100 ou 150 kilomètres dans la traversée des Alpes que ce soit entre l'Autriche et l'Italie, la Suisse et l'Italie ou la France et l'Italie. Pour ceux que cela intéresse, aujourd'hui sur l'autoroute ferroviaire, entre la France et l'Italie, c'est 2 000 camions qui chaque mois traversent les Alpes avec ce moyen de transport.

Merci.

Bernard PUJOL, Directeur des infrastructures, Conseil général de l'Aude

Sur les problèmes de transfert, ces débats nous rajeunissent beaucoup. Il y a des années que nous avons fait des pré-études sur la ligne Montpellier-Perpignan. Il y a un débat effectivement sur la partie routière qui fait débat.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce que le Conseil général a une position sur l'autoroute des Piémonts ?

Bernard PUJOL, Directeur des infrastructures, Conseil général de l'Aude

Le problème est que l'A75 est arrivée à Béziers.

Pitch BLOCH, Association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du Littoral audois

Arrêtez de faire des nouveaux tuyaux. Chaque fois que vous faites de nouveaux tuyaux... Ne dépensez plus un sou sur la route... Il y a 300 millions d'euros dans le budget du Conseil général pour les routes.

Bernard PUJOL, Directeur des infrastructures, Conseil général de l'Aude

Que fait-on des véhicules qui ne pourront plus être sur l'autoroute ? On fait des routes pour régler des problèmes. Aujourd'hui, que se passe-t-il ? L'A75 arrivera sur l'A1, et il y aura un doublement du trafic. Voilà ce qui se passera. C'est le problème. On est tous d'accord. On va asphyxier un secteur, parce qu'il n'y aura plus de nationale.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Le monsieur derrière travaille sur la même région.

Jean-François DULAC, Président du Comité de Défense de la Céreirède (Montpellier)

Nous sommes concernés par l'autoroute et la LGV. J'ai assisté à une dizaine de réunions du débat public, et je me suis posé quelques questions auxquelles les gens qui sont là vont pouvoir répondre, que ce soit les gens du débat public, des élus ou des responsables de l'Equipement, de la SNCF ou de RFF.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu une discussion approfondie sur les états environnementaux des voies de communication ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu une discussion consacrée aux études géologiques et hydrologiques du bassin concerné ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu une réunion uniquement consacrée aux problèmes hydrologiques : inondations, maintien des nappes phréatiques, aménagement du

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
transport fluvial, ports ? Notamment, j'ai assisté à une réunion à Sète, où il n'y avait aucun représentant du port de Marseille, mais il y avait un représentant du port de Barcelone. S'il y avait eu une réunion avec les deux représentants, cela aurait été très intéressant, puisqu'ils auraient pu discuter entre eux. Parce qu'il a été dit des choses très intéressantes de ces deux personnes. Mais il n'y a pas eu d'entente entre les deux. Dont acte.

Alors, pourquoi une voie de communication route/rail à partir de Montpellier ? Il n'y a rien avant, et il n'y a rien après. Montpellier n'est pas une plaque tournante comme Nîmes. Est-ce que tous les camions partent de Nîmes et s'arrêtent à Montpellier ? Est-ce qu'ils ne continuent pas après ? En venant ici par l'autoroute, j'ai compté 450 camions entre Bessan et Narbonne. Il y a aussi des camions sur la route à partir de Montpellier. Pourquoi ne suivons-nous pas l'exemple de la Suisse ? Pourquoi une fois passé la frontière, les autoroutes ont moins de voies de communication qu'en France, et pourquoi n'y a-t-il pas de prolongement de l'autoroute en Espagne ? Pourquoi n'y a-t-il pas de poids lourds sur les autoroutes espagnoles après la frontière ?

A Montpellier, nous pensons qu'il faut aménager les sorties des autoroutes. Parce que, si cela coïncide à Montpellier, c'est parce que cela coïncide à la sortie des autoroutes. Il y a des voies entières de l'autoroute qui sont bloquées par les voitures particulières qui sortent sur Montpellier. Si les voitures ne faisaient que circuler sur l'autoroute, ce serait très bien. Mais vous avez des tas de gens qui sortent ou qui rentrent sur l'autoroute, et qui encombrent l'autoroute. Le problème, ce n'est pas une question de largeur de voie de l'autoroute. Le problème, c'est la question des entrées et sorties de l'autoroute sur les grandes artères.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Concrètement, que proposez-vous ?

Jean-François DULAC, Président du Comité de Défense de la Céreirède (Montpellier)

Je ne propose pas, je pose simplement des questions. Je n'ai pas de réponse à apporter. Mais ce serait quand même assez intéressant de proposer des périphériques autour de Montpellier, pour faire circuler.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Alors je vous propose de poser certaines de vos questions par écrit, pour que l'Etat puisse vous répondre.

Sur la présence de Barcelone, je voulais juste dire que les autorités portuaires se sont effectivement intéressées de très près aux débats. C'est pour cette raison qu'ils étaient à Perpignan, à Sète et à Montpellier.

Jean-François DULAC, Président du Comité de Défense de la Céreirède (Montpellier)

Et ils ne se sont pas rencontrés !

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Paul LLAMAS, Ingénieur de l'Équipement, retraité, Commissaire enquêteur auprès du Tribunal administratif de Montpellier

J'ai eu l'occasion de faire une enquête publique, et en particulier, j'ai été le président de la Commission d'enquête pour le tronçon TGV Nîmes/Montpellier. Je vais parler du chaînon manquant Montpellier/Perpignan. Le monsieur de la SNCF nous a dit tout à l'heure qu'on envisage de faire un débat public en 2008. Ce que nous faisons aujourd'hui, c'est un débat public. Pourquoi refaire encore un nouveau débat public, pour un tronçon que tout le monde considère comme indispensable ? Il aura vraisemblablement les mêmes caractéristiques que le tronçon Nîmes/Montpellier, c'est-à-dire vraisemblablement une ligne mixte fret et voyageurs.

Je pense que nous faisons beaucoup trop de réunions de cette nature. Si nous le faisons, c'est vraiment pour gagner du temps, ou plus précisément, pour en perdre.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Les débats publics, ce n'est pas un choix arbitraire. C'est la loi qui cadre très nettement l'organisation ou non des débats, en fonction du montant de l'investissement prévu.

Paul LLAMAS, Ingénieur de l'Équipement, retraité, Commissaire enquêteur auprès du Tribunal administratif de Montpellier

Il n'y a pas eu de débat public sur le tronçon Nîmes/Montpellier.

Gérard VALERE, Directeur régional de l'Équipement,

Une simple réponse à votre question, Monsieur le Commissaire enquêteur. D'abord, les débats publics ont été profondément réorganisés après la loi Démocratie et Liberté qui date de février 2002. Par conséquent, lorsque nous avons travaillé sur Nîmes/Montpellier, il n'y avait pas d'obligation de débat public. Depuis la loi Démocratie et Liberté, tous les travaux qui dépassent un certain montant doivent faire l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Sur le chaînon manquant, compte tenu de l'ampleur des travaux, il est nécessaire de faire un débat public. Ce débat public étant obligatoire dans le nouveau contexte législatif, le ministre des Transports a prescrit qu'il puisse avoir lieu en 2008, ce qui donne tout juste le temps de faire les études préparatoires. C'est la loi. Maintenant, nous sommes obligés de faire cela.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci.

A l'origine du débat, les décideurs pensaient qu'il n'y aurait jamais cette portion que l'on appelle actuellement le chaînon manquant. C'est évidemment une faute impardonnable. Ou alors, ils pensaient que c'était un réseau spécial TGV, mais ils ont remis aux calendes grecques de le prévoir. Dans les deux cas, c'est absolument inadmissible. Maintenant, tout le monde sait que c'est largement indispensable. Nous ne pouvons plus supporter la moindre perte de temps.

De plus, tout à l'heure, je disais que la marque de ce chaînon manquant du TGV, c'est le développement de l'avion sur les lignes intérieures, mais aussi sur les lignes internationales. Cela a aussi des conséquences sur le trafic routier et le trafic autoroutier. Comme le disait Monsieur tout à l'heure, et comme nous le savons tous, tout le monde sait que cela se fera, et que c'est absolument indispensable. Plus tôt cela se fera, mieux ce sera. Il n'est pas supportable que cela puisse être nié.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Y a-t-il d'autres questions, si possible sur d'autres thèmes ?

Jean-Luc THIBAUT, Association de l'environnement ECCLA Narbonne

Avec ce que j'ai entendu, j'ai l'impression que l'on s'oriente vers... On va tout faire un petit peu. Donc, tout mal. De toute façon, le problème des autoroutes sera réglé par le pétrole à long terme. Si vous doublez les voies, elles seront saturées dans 10 ans. Dans 10 ans, il faudra 2 x 6 voies. Et de toute façon, elles seront saturées. Ce sera saturé partout dans le monde. Cela ne peut donc pas être la solution.

La solution serait de vraiment miser sur ce qui est transport en commun. J'insiste là-dessus, sur les rapports des experts, sur leurs tableaux de bord : souvent, quand vous mettez un bus, cela remplace 30 voitures. Non. C'est totalement faux. Un bus plein depuis le départ jusqu'à son retour, quand il y a 100 % de personnes, alors, cela remplace 30 voitures. Mais quand un bus passe avec uniquement une personne et le chauffeur, cela remplace uniquement une voiture.

Le TGV, moi aussi, je suis pour qu'il aille à Barcelone. Mais ce qui serait miraculeux, c'est que les gens qui prennent le TGV soient exactement les mêmes que ceux qui prennent leur voiture pour aller en vacances ou pour voyager. Mais malheureusement, ce qui va se passer, c'est que les gens qui vont prendre le TGV, ce sont ceux qui ne roulent pas en voiture. Donc le TGV, si vous faites un TGV, il faut lui mettre des roues en caoutchouc ! Sinon, le bruit sera insupportable. Vous allez rajouter des nuisances. C'est totalement faux de dire que le TGV va réduire le trafic routier. La ligne Marseille/Paris, cela n'a pas diminué le nombre d'avions. Cela a simplement fait voyager plus de gens. Je veux dire que tous ces tableaux de bord d'experts donnent des choses qui ne sont absolument pas évidentes. Si nous n'avons pas de vrais tableaux de bord citoyens, pour voir ce qui se passe sur le terrain, cela donne des évidences complètement fausses.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Alors que proposez-vous ?

Je propose que l'on arrête de dire des évidences du genre « un bus correspond à 30 voitures », ou qu'un TGV...

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Avez-vous des mesures concrètes à proposer ?

Jean-Luc THIBAUT, Association ECCLA Narbonne

La proposition, c'est de faire le train + auto en TGV. Il faut comprendre que les gens qui viennent du nord, actuellement, il faut qu'ils mettent leur voiture sur une remorque, ce n'est pas pratique de prendre le train, etc. S'il met sa voiture sur un train et qu'il va directement en Espagne sur un TGV, à la vitesse du TGV, dans sa voiture, avec ses bagages, alors, la personne préfère prendre le train plutôt que l'autoroute. Il faut donc faire du fret de véhicules. C'est-à-dire que l'on est dans sa voiture, on est assis dans sa voiture, sur le train, avec tous les bagages que l'on veut, et on voyage sans les soucis. Là, vous arriverez peut-être à diminuer légèrement les pointes des autoroutes.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Cela existe déjà effectivement sur certaines portions.

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

Je voulais poser une question iconoclaste, et je vais peut-être me faire insulter. Je me demandais si RFF ne pouvait pas plaider que l'on a suffisamment entendu au cours de ce débat public la volonté de réaliser rapidement ce chaînon manquant, plaider auprès de la Commission Nationale du Débat Public que le débat public a eu lieu, et que ce n'est donc pas la peine d'en refaire un ?

Maryse ARDITI, Vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon

Vous nous avez demandé de répondre aussi par rapport à ce qu'il y avait là-dessus.

Le premier point concerne le véhicule propre. Je voudrais rappeler quelque chose. En 1975, ce n'est pas si vieux que cela, c'était tout de suite après le premier grand choc pétrolier, les constructeurs automobiles s'étaient engagés formellement auprès de ce qui s'appelait à l'époque l'agence pour les économies d'énergie - qui est devenue l'Agence Française de la Maîtrise de l'énergie, avant de devenir aujourd'hui l'ADEME - qu'en 2000, nous aurions sans problème des voitures d'entrée de gamme bien à 3,5 l. Cela fait 30 ans, et ils ont oublié leur promesse. Il y a des pressions d'une part du lobby pétrolier qui ne veut surtout pas que cela descende trop vite. D'autre part, comme véhicule propre, vous avez cité la Toyota. Ce n'est pas cela que je veux comme véhicule propre ! Je ne veux pas un véhicule énorme, qui est mixte. Je veux une petite voiture. Parce qu'en France, nous avons plus besoin de petites voitures, même s'il y a actuellement un dérapage absolument phénoménal et scandaleux vers les 4 × 4. Nous voulons donc des toutes petites voitures qui font du 2,5 ou 3 litres

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien aux 100 km, et pas des énormes voitures. Il en faut pour les grandes familles, mais il y en a qui n'en ont plus besoin.

Ensuite, je suis radicalement opposée à toute nouvelle infrastructure routière. Mais il faut donner des idées pour améliorer le fonctionnement au mieux des autoroutes. Le premier exemple qui a été donné, c'est le covoiturage. Personnellement, je le fais tous les jours sur l'autoroute : je prends quelqu'un à Béziers. Je voudrais bien prendre le train, mais effectivement, vu l'heure à laquelle je rentre, je ne sais jamais si j'aurai un train. J'ai essayé une fois, et je suis rentrée chez moi à 20 heures 30. Donc, faisons du covoiturage. Mais le problème, c'est qu'il n'y a plus de place sur les parkings. C'est la croix et la bannière pour aller garer une voiture.

D'autre part, le covoiturage peut parfois provoquer une perte de temps, pour aller à un endroit ou à un autre. Il y a une trentaine d'années, quand j'étais aux Etats-Unis, quand on passait le Golden Gate, le grand pont sur lequel il y avait des péages, il y avait une série de péages qui étaient toujours ouverts, où on passait très vite : c'était pour toutes les voitures avec deux, trois ou quatre personnes. Et les autres voitures étaient obligées de faire la queue. C'est un moyen très efficace, et cela ne coûte pas grand-chose. C'est donc une suggestion supplémentaire.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Pensez-vous que cette suggestion pourrait être adaptée au volume de trafic ?

Maryse ARDITI, Vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon

Oui. Aujourd'hui, quand on sort Montpellier, il y a 20 batteries. Il y en a 5 ou 6 où il y a des gens, et il y en a où on paie par carte bancaire, et les autres sont des télépéages. On pourrait dire qu'il y en a une partie strictement réservée aux gens qui sont à plusieurs, de manière à ce que cela fluidifie pour ces gens-là. Vous avez fait un effort pour venir à plusieurs, vous allez regagner le temps perdu.

Autre élément du même genre. Je n'imagine pas que l'on puisse réserver tous les matins et tous les soirs un créneau de 20 minutes pour rentrer sur l'autoroute. En revanche, j'imagine tout à fait que l'on puisse le faire les 10 jours, ou les 15 jours où il y a 3 ou 4 heures de pointe. Les jours de grands départs, vous entrez effectivement sur l'autoroute en ayant réservé, comme dans les grandes expositions.

Voilà. Je pense qu'il faut réfléchir, et regarder ce qui se fait partout, pour améliorer le fonctionnement de nos infrastructures telles qu'elles existent. Avant de faire une nouvelle infrastructure, on utilise au mieux, au maximum et jusqu'au bout celles qui existent. Je crois que si nous faisons cela, les infrastructures routières, nous n'en aurons pas besoin avant quelque temps. Et j'espère que quand ils seront là, le rail, mais aussi les autoroutes de la mer - dont nous avons très peu parlé - et le fluvial pourront prendre une quantité absolument phénoménale, bien plus grande que ce qui est écrit dans le programme. L'idée, c'est donc de trouver des astuces.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur...

Au sujet du TER entre Montpellier et Perpignan, j'ai lu le dossier, et je vois que la région annonce que pendant toute la période d'ici 2020, il y aura des restrictions. C'est-à-dire que le voyageur en TER devient un voyageur de seconde zone. Je l'ai constaté aujourd'hui. Cela a été la galère. Et j'ai l'impression que cela ne va pas s'améliorer. Dans ce dossier, on parle toujours de faire des voies supplémentaires. Quand on parle de faire des voies supplémentaires – à part les voies TGV qui sont des trains pour aller vite, loin, et qui finalement concernent d'assez loin les gens de Castelnaudary ou Port-la-Nouvelle – pourquoi ne parle-t-on jamais de rajouter des voies aux lignes ferroviaires, et toujours de rajouter des voies aux autoroutes ?

Si les TER sont engorgés quand le trafic va passer sur la ligne normale entre Perpignan et Montpellier, c'est quand même parfaitement injuste que les voyageurs locaux soient pénalisés par des restrictions de trafic. Pourquoi pas des reports sur les bus ? On sait quand même, même si cela ne veut pas être admis, que les bus sont moins confortables, moins de pratique que les trains : ils vont moins vite, etc.

Ce monsieur a parlé des conditions de l'offre tout à l'heure. Nous en avons très peu parlé. Nous sommes toujours dans les techniques. Et dans ce dossier, j'ai vu des choses qui m'ont révolté.

D'abord, la partie sociale est minime. Il y a quand même un passage où l'on parle de la croissance. On dit que le ministère des Finances prévoit une croissance de 1,9 d'ici 2020. Cela, on verra. Et il est dit que si la croissance n'était que de 1 %, il y aurait une baisse des bas revenus. C'est bizarre parce que, s'il y a une croissance de 1 %, la vie augmente ! Mais il y a quand même une baisse des bas revenus. Il y a donc des revenus qui vont augmenter, et d'autres qui vont baisser. Ça, c'est la fracture sociale qui continue. Ce sont des situations explosives. Je pense qu'il faudra se pencher aussi sur les problèmes sociaux. Nous ne parlons pas assez de la pauvreté, et nous ne parlons pas du tout du service public dans ce dossier. Moi, je suis un citoyen de base, n'ayant pas plus de valeur qu'un autre, je crains que cela ne soit très explosif si nous continuons à penser qu'avec 1 % de croissance, au niveau des trains, il n'y aura pas des services généralisés et dignes, mis à la disposition de tout le monde, sans exclusion. Et quand on parle des voitures, c'est pareil. Par exemple, qui achète une voiture neuve ? Autrefois, j'ai vu des gens qui changeaient un cardan sur le trottoir. Ce sont des gens qui achetaient une voiture 2000 francs, et se débrouillaient. Et quand on a fait une prime, on a donné de l'argent aux gens qui achetaient une voiture neuve. Ce n'est pas cela qu'il faut faire. Si on refaisait cette opération, on pourrait effectivement épurer le parc, et tirer le parc vers le haut, les voitures qui consomment le plus, qui pèsent sur le budget des pauvres et qu'ils ne pourront pas renouveler parce qu'ils ne pourront pas acheter une voiture neuve. Je pense que c'est par le bas : il faudrait une prime à la mise hors service d'une voiture en fin de carrière. Parce qu'une voiture neuve, elle passe en seconde main, en troisième main, et à la fin, il y a un pauvre qui l'achète, et qui la fait rouler dans de mauvaises conditions. Il faut l'aider à passer au cran au-dessus. Il faut donner des petites primes au retrait des voitures polluantes. Il faut penser aux problèmes sociaux. Six lignes sur un dossier de 150 pages, je trouve qu'il y a une carence grave. Je sais bien que nous sommes dans un problème technique de transport, mais c'est explosif.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. La question de l'aspect social a tout de même été abordée assez souvent dans les différents débats, notamment par les Conseil régionaux, par le biais des politiques tarifaires des TER. Il n'y a pas eu d'impasse sur cette thématique.

La réponse est technique, par la construction d'une ligne nouvelle sur le contournement de Nîmes/Montpellier, puisque la saturation est existante aujourd'hui sur cette section, et dans un deuxième temps, sur Perpignan/Montpellier. Evidemment, la construction d'infrastructures nouvelles permet de libérer de la capacité, des espaces, des sillons - comme on les appelle dans le domaine ferroviaire - sur la ligne classique. Très concrètement, et Mme Ardit pourra s'exprimer ensuite sur la politique du Conseil régional qui est une autorité organisatrice du TER, mais typiquement, aujourd'hui, ce qui limite les prétentions et les ambitions du Conseil régional sur le plan technique, c'est cette saturation qui ne permet pas d'avoir un développement des périmètres sur l'ensemble l'arc.

Des efforts sont faits aujourd'hui, et je rappelle qu'un certain nombre de trains supplémentaires ont été mis en place en décembre 2005. Par exemple, trois allers et retours supplémentaires ont été mis en place entre Narbonne et Carcassonne, et trois allers et retours supplémentaires ont été mis en place entre Avignon et Narbonne. Alors après, il reste effectivement des choses à faire. Et là-dessus, je laisserai s'exprimer le Conseil régional. Il reste sans doute des choses à faire sur la partie Narbonne/Perpignan qui, elle, n'est pas saturée en termes de capacité aujourd'hui. Mais là, il faut une décision de l'autorité organisatrice.

Le dernier point que vous avez évoqué, c'est la politique tarifaire. Evidemment, chaque autorité organisatrice a sa politique. En ce qui nous concerne, sur le Languedoc-Roussillon, nous sommes depuis septembre 2005 avec une nouvelle offre qui permet, par des systèmes de carte, d'avoir des tarifs tout à fait concurrentiels par rapport au coût des transports par automobile ou autre. Quand on évoque la SNCF, aujourd'hui, on parle souvent du TGV et du développement formidable du TGV. C'est une réalité. Nous avons des performances tout à fait considérables. Mais il faut aussi souligner que depuis quelques années, et en particulier depuis le transfert de l'organisation des TER aux Conseils régionaux, nous avons une très forte augmentation de trafic TER. La tendance actuelle, sur le premier semestre 2006, nous sommes à plus de 10 % d'augmentation du trafic TER sur Languedoc-Roussillon. Nous avons aujourd'hui à peu près 15 000 voyageurs par jour. Nous appelons évidemment un développement encore plus important, mais c'est déjà une réalité.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Pourquoi les abonnés du TER ne peuvent plus prendre le TGV s'il n'y pas de TER ? Depuis cette semaine, quelque chose est sorti sans que personne ne soit au courant : avant, l'abonné TER pouvait prendre le TGV s'il manquait le TER, s'il y avait une navette. A l'heure actuelle, ce n'est plus possible. Alors, vous parlez de facilité. Mais quand il y a des trains qui sont libres, on ne peut même pas monter dans ce train avec une carte d'abonnement SNCF ! Si c'est cela, la facilité SNCF, excusez-moi, mais... Et je découvre cela par la presse.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF

Un élément de réponse. C'est vrai que lorsque nous avons mis Téoz en service sur l'axe entre Bordeaux, Marseille et Nice, c'est une offre qui est à réservation obligatoire. C'est du même type que le TGV. Alors c'est vrai que par rapport à l'ancienne offre Corail qui était sur la même ligne, par rapport aux abonnés du TER, il y a effectivement le phénomène que vous citez. Il y a une impossibilité d'emprunter un train Téoz ou un TGV avec une carte d'abonnement TER. Ceci étant, avec les associations d'usagers et les associations de consommateurs, nous avons entamé un certain

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
nombre de discussions pour assouplir le système. En 2006, nous sommes dans le cadre de la négociation d'une nouvelle convention - ce sont les termes de la loi - TER entre la SNCF opérateur et le Conseil régional autorité organisatrice. Et cela fait effectivement partie des points qui seront en discussion, c'est-à-dire la possibilité, à travers un certain nombre d'offres TER, de pouvoir emprunter les trains TGV ou TéoZ qui sont relativement plus confortables.

Dominique de LAUZIERES, secrétaire générale de la Commission particulière du débat public

Avez-vous envoyé une contribution à la CPDP ?

Jean MONESTIER, Association Vélo en Tête

Oui. J'ai envoyé cette lettre il y a déjà quelques temps.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du développement durable

Monsieur a semé le doute dans notre esprit tout à l'heure, et nous avons recherché dans le dossier, le paragraphe qui parlait des 1 % de croissance. Nous l'avons trouvé. D'abord, une remarque préalable : c'est vrai que le dossier parle peu des aspects sociaux, alors que l'on dit partout que le développement durable, c'est les trois - économique, écologique et social. Le volet social est plutôt réduit, nous sommes d'accord. Nous en avons discuté beaucoup au cours des précédentes réunions. Nous en sommes tous conscients, mais nous n'avons pas pour objet de traiter dans le dossier la crise des banlieues, ou la fracture sociale, même si nous savons tous que c'est un problème très grave, et qui a des liens avec le transport. Cela dit, ce dont nous sommes tous conscients, c'est que la hausse des prix des carburants, ceux qu'elle frappera en premier, ce sont les gens qui ont des bas revenus. Les autres trouveront toujours des échappatoires, des moyens de s'adapter. Ceux qui ne peuvent pas s'adapter, c'est eux qui prendront de plein fouet la hausse du prix de l'essence à la pompe par exemple.

Mais je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu sur le paragraphe en question, qui est à la page 57, en bas, dans le dossier support. Il y est bien dit qu'une croissance à 1 % pourrait provoquer une réelle décroissance des flux, notamment accentuée par la baisse des bas revenus qui seraient susceptibles de devenir des exclus de la commodité. C'est ce qui est écrit. Nous n'avons évidemment pas écrit que nous souhaitons qu'une croissance de 1 % des revenus maintienne ou accentue l'éventail des revenus entre les plus pauvres et des plus riches. Nous avons écrit que les gens qui seraient le plus frappés, c'est ceux qui sont déjà les plus en difficulté, et qu'il fallait donc penser, dans une politique des transports, à ce qu'on n'enferme pas dans des ghettos ces gens-là. C'est ce qui est écrit, et pas autre chose.

Est-ce que je peux profiter que j'ai le micro pour poser une question, dans la foulée de ce que Mme Arditi a dit tout à l'heure ? Elle a listé de façon tout à fait intéressante des choses qui étaient dans le dossier, des propositions, en disant comment il serait possible de les adapter. Je suis un peu surpris que dans une région comme celle-ci, où il a été rappelé tout à l'heure que l'activité touristique était extrêmement forte, que l'on parle peu - voire pas du tout - des mesures concernant la maîtrise des transports liés au tourisme. Nous avons écrit des choses, mais nous ne savons pas si elles sont pertinentes, sur l'étalement des migrations touristiques. Cela ne peut pas dire qu'il faut obliger les gens à partir en vacances au bord de mer au mois de février, mais cela veut dire par exemple : à faire des réservations du dimanche au dimanche au lieu de les faire du samedi au samedi. Je pense

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien que ce serait intéressant, dans une région à forte pression touristique, que l'on entende des choses là-dessus. Personnellement, je pense qu'il serait aussi intéressant que l'on entende des choses sur la façon dont vous, acteurs touristiques locaux, voyez l'activité touristique dans 20 ans dans la région de Narbonne. Il me semble que ces questions doivent être posées.

Maryse ARDITI, Vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon

Sur la question précédente, depuis à peu près décembre 2005, il y a des cartes pour les gens en situation difficile, qui offrent 75 % de réduction partout dans la région, sans aucune contrainte d'aller-retour, ou de travail. Cela permet déjà de rendre la capacité de mobilité à des gens qui pourraient l'avoir perdue.

Deuxièmement, c'est vrai que la Région s'était engagée dans le cadencement. Et quand nous avons posé la question à la SNCF... C'est vrai que nous avons un opérateur en face. Quand l'opérateur regarde le dossier et nous dit : « *non, je ne vais pas si loin* »... Alors, certaines négociations redémarrent avec la nouvelle convention, mais il ne s'agit pas de dire que les TéoZ et les TGV sont ouverts systématiquement. Comme un tronçon sera refait dans pas longtemps, je peux vous dire que je plaiderai vraiment pour que ce soit dans des conditions... Evidemment, pas systématiquement, mais quand la personne a son billet... Personne ne rate volontairement un train.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

M. Moynier, sur les questions touristiques, sur les tentatives pour élargir un peu plus le débat ?

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

En ce qui concerne le tourisme, ici, c'est une zone à flux migratoires. D'ailleurs, c'est ce qui fait que cette ville est une mosaïque. C'est dit dans votre rapport : à l'heure actuelle, il y a des tas de gens de l'Europe du Nord qui viennent vivre ici trois mois, six mois. Peut-on appeler cela du tourisme ? Pour nous : non. Les anciennes stations sont en pleine restructuration. On en parle depuis pas mal de temps. Ce ne sont plus des stations touristiques, elles sont devenues des quartiers de Narbonne. Pourquoi ? Parce que le meilleur mois touristique n'est ni mai, ni juin. C'est le mois d'avril. Tout cela est lié aux vacances.

Quelqu'un disait que les vacances sont liées à la vie scolaire. C'est complètement dépassé. On parle d'intergénération : il y a quatre générations. Il y a peut-être plus de retraités et de préretraités que de jeunes actifs. Vous voyez que, en matière touristique, nous n'avons pas attendu les pouvoirs publics. Cela s'est décanté de soi-même. Et à l'heure actuelle, nous pouvons dire que la saison touristique dure six à huit mois par an, avec bien entendu une pointe qui correspond à la période du 14 juillet au 31 août. Mais cela, ce n'est pas du bon tourisme. C'est de la surconsommation touristique qui pose problème, sachant que nous avons un développement touristique tout à fait autre qui se met en place, avec de forts revenus, avec un pouvoir d'achat supplémentaire, avec les Anglais qui arrivent et qui d'ailleurs font flamber les prix.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur...

Un intervenant

D'abord sur le social, il faut aussi voir les conditions de travail des gens qui travaillent dans le transport. Dans ce domaine, il y a de quoi faire, que ce soit dans le transport routier ou dans le transport ferroviaire. On est en train d'assister à un dumping social formidable sur le transport. Cette question doit être posée.

Concernant le problème des billets, une chose n'a pas été dite par le représentant de la SNCF. C'est que ceux qui gèrent le TER, Téo et le TGV, ce n'est plus la même entité. Ce n'est plus le même compte. Et donc, il n'y a aucun intérêt à ce qu'ils prennent les gens (*inaudible*). La séparation des activités joue un rôle dans cette affaire. Cela n'a pas été dit.

D'autre part, on a parlé des gares train-auto. On pourrait développer celle de Narbonne. Cela supposerait aussi un certain volontarisme.

Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède

J'appartiens à une association qui est limitrophe de la commune de Montpellier, qui est dans un quartier dans lequel va passer le doublement de l'autoroute et la ligne à grande vitesse. Dans ce que j'ai entendu aujourd'hui, je trouve que c'est une réunion parfaitement conviviale. J'ai suivi les réunions depuis le début, et je trouve que c'est la première fois où il y a une participation aussi vivante et aussi pleine d'idées. Jusqu'à présent, c'était assez mort. Ici, vraiment, les gens ont des idées.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

C'est normal, Madame, c'est habituel à Narbonne !

Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède

Je pense que je vais pouvoir avoir une explication d'un miracle qui me tracasse depuis très longtemps, depuis qu'il est question du doublement de l'autoroute, et de la ligne à grande vitesse qui a été baptisée au départ « ligne TGV », alors que ce sont deux choses totalement différentes. La ligne TGV ne comprenait que des trains voyageurs qui circulaient dans la journée. Les riverains pouvaient donc dormir tranquilles. Et quand il y a des canicules comme en cette saison, c'était très bien de dormir la fenêtre ouverte. Maintenant, cela va être une ligne à grande vitesse, autrement dit avec quelques TGV qui serviront d'alibi, et le reste sera du fret. Le fret, c'est sans arrêt. Les cadences que l'on nous a données correspondent à peu près au passage du métro en heures de pointe. Je voudrais que l'on explique, puisqu'il y a des messieurs qui sont spécialisés, pourquoi et miraculeusement les encombrements, la saturation, la nécessité impérative et impérieuse de doubler la ligne à grande vitesse entre Nîmes et Montpellier.

C'est entre Nîmes et Montpellier qu'il y a le plus de sillons. Entre Nîmes et Montpellier, c'est vital, on est obligé de faire quelque chose. Alors, je voudrais savoir par quel miracle les trains arrivent jusqu'à Montpellier, et s'évaporent après ? On nous aurait dit : « *les lignes sont encombrées, il n'y a plus de sillons...* ». Remarquez qu'en disant cela, je vais donner des idées aux gens de la SNCF ! On nous aurait dit que de Nîmes à Narbonne, il faut doubler parce qu'il n'y a plus de sillon, on aurait fait l'effort de comprendre, parce que Narbonne est un nœud ferroviaire qui existe depuis très

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien longtemps. Il y a beaucoup de voies. On aurait compris que, allant vers Bordeaux ou vers Perpignan... On aurait compris que Nîmes, venant de la rive droite du Rhône, venant de la rive gauche, venant de la Côte d'Azur, on aurait compris que là, cellule s'embouteillait. On aurait donc compris qu'il fallait doubler. Mais entre Nîmes et Montpellier, c'est miraculeux. Je voudrais bien que l'on m'explique pourquoi c'est comme cela.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

On redonne la parole à la SNCF, ou à RFF ?

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF

Je vais vous apporter quelques éléments de réponse sur ce que vous avez évoqué, sur le contournement de Nîmes- Montpellier. Je voudrais vous rappeler qu'en termes ferroviaires, nous nous basons sur des trafics qui tiennent compte des bassins de population, et donc des besoins de déplacement, voyageurs et services.

Vous avez tout à fait raison de dire que, dans la logique, nous sommes dans une perspective de réseau où il faudra doubler progressivement la seule voie qui existe entre Nîmes et Perpignan. Je vous rappelle que dans la vallée du Rhône, nous avons un problème ferroviaire : deux lignes classiques et une ligne nouvelle. Lorsque nous avons construit la ligne nouvelle Méditerranée, nous avons prévu son développement jusqu'à Nîmes et Montpellier. Ensuite, nous avons prolongé avec non pas un débat public, mais une concertation puis une entente publique. Parce que Montpellier - et son agglomération - est un lieu où il y a un besoin de déplacement important et un flux de trafic important. En plus, nous sommes à trois heures de Paris. Là, c'est la pertinence du train. Ensuite, au-delà de Montpellier...

Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céceirède

Excusez-moi de vous interrompre. Le doublement et la saturation s'arrêtent à Saint-Jean-de-Védas. Il n'est pas question d'aller jusqu'à Sète. Alors, ne parlez pas de conurbation.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF

Madame, vous savez très bien que la conurbation de Montpellier-Sète conduit, par les transports publics, à effectivement prévoir des arrêts, des terminus TGV, pour la grande vitesse à Montpellier, qui permettent de capter toute la périphérie de Montpellier, par les transports publics, et notamment par le TER. Ensuite, les trafics sont bien moindres au-delà de Montpellier. Nous constatons que dans la perspective, il nous faut effectivement doubler les capacités. Mais au-delà, je voudrais insister. L'élément nouveau de ce débat public, c'est qu'effectivement, nous avons considéré plusieurs fonctionnalités : la grande vitesse voyageurs, mais aussi le développement des services d'autoroute ferroviaire et le renforcement du TER. Nous nous projetons à 20 ans. Et à 20 ans, nous avons dans l'idée presque d'un « RER » de l'arc languedocien. Les services d'autoroute ferroviaire sont appelés à croître jusqu'à 60 circulations pour augmenter vraiment la part du ferroviaire et le report des camions sur les trains. Il y a donc des besoins d'autoroute ferroviaire, et c'est tout ceci que nous devons examiner. Et là, je voudrais préciser l'option. Cela peut être par le doublement en place de l'existant parce que nous aurons besoin de beaucoup de dessertes sur place, à partir du

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
TER et du fret, mais cela peut être des aménagements spécifiques de la ligne nouvelle, selon le tracé de 1992, ou un mixte entre toutes ces solutions. Encore une fois, il faut, dans le temps, d'abord faire l'essentiel jusqu'à Montpellier, parce que là, nous avons besoin de capacités importantes pour répondre à une offre de déplacement urgente, et ensuite, avec nos collègues espagnols et avec les décisions de l'Etat, nous aurons Perpignan/Barcelone. Ensuite, il faudra combler le trou entre Montpellier et Perpignan, avec les solutions qui auront été pensées en fonction de tous les besoins du parcours.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je voulais poser une question à Monsieur Moynier. Il y a eu beaucoup de questions des usagers, que ce soient des usagers de la route ou des usagers du rail. Mais finalement, il n'y a pas eu d'intervention des acteurs économiques, de chefs d'entreprise, d'investisseurs, de logisticiens. Comme je sais qu'à Narbonne, il y a un pôle logistique dynamique, est-ce que vous avez une idée des demandes des logisticiens ?

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise

Oui, parce que le temps passe. On ne peut pas attendre, pour avoir un développement économique, que les décideurs nationaux décident des implantations. Je dis que des fois, les contraintes sont bonnes. Qui croit à l'heure actuelle à une grande plate-forme intermodale ? Elles sont dévoreuses d'espace, elles créent peu d'emplois, et par rapport à tout ce qui vient d'être dit, en ce qui concerne la géographie du territoire, si les légumes vont directement de Perpignan vers l'Europe du Nord, je ne vois pas pourquoi il y aurait des plates-formes intermodales un peu partout. Port-la-Nouvelle dont on parle tant, ce n'est pas un port en eau profonde. Il faudrait donc le creuser. Et il a deux destinations : d'un côté la farine avec les silos, et de l'autre côté le pétrole. Il y aurait peut-être quelques conteneurs, mais sans plus. Il ne faut pas rêver. Donc, sur Narbonne, il va y avoir une plate-forme intermodale dans la zone de Saint-Germain. Elle est bouclée, elle est ficelée. Les travaux démarrent à la fin de l'année. 58 000 m² sont déjà vendus. Mais nous, sur un territoire, il faudra bien que ce soit une décision politique. Si nous voulons vivre sur un territoire privilégié, il ne faut pas attendre que les décideurs décident à notre place, il faut prendre des décisions fortes. Nous, ces décisions, c'est un développement qui se fait sur trois secteurs : le tertiaire certes, mais le secteur touristique qui est dû à une protection maximale de notre environnement avec en même temps un développement et une restauration de notre patrimoine historique, et la viticulture. Mais arrêtons de rêver, de philosopher sur des plates-formes intermodales, sachant qu'à Narbonne, il y en avait déjà une qui est déjà pleine, et qu'il n'y aura pas 36 000. Si on embarque à un endroit, ce n'est pas pour faire 200 kilomètres, mais 1 000 ou 1 500. C'est comme cela qu'il faut le voir, d'après nous. Et c'est pour cela que les chefs d'entreprise sont aussi peu nombreux ce soir. J'étais avec eux en réunion sur les plates-formes intermodales il y a 15 jours. Nous avons eu un débat de fond sur l'économie. Alors, oui il y aura des plates-formes intermodales, mais très spécifiques, très pointues, moins dévoreuses d'espace. Je ne vois pas comment, sur un territoire rempli de contraintes, on fermerait des milliers d'hectares.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Je vous propose de clôturer le débat, parce que l'heure est largement dépassée. Il me reste à vous dire que nous arrivons tout de même à la fin du calendrier des réunions. Il reste trois

10^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
réunions territoriales, et la réunion de synthèse qui aura lieu le 20 juillet à Paris. Voilà. Merci
beaucoup.

INDEX

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe du mot suivant :

Trialhas.....29