

**Verbatim du débat public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien**
Réunion thématique
**Comment fonder une politique de transport
spécifique pour l'espace vallée du Rhône-arc
languedocien**

Avignon, le 10 mai 2006

Remarque préalable : Les intervenants marqués d'une astérisque () ont utilisés une présentation power point lors de leur intervention. Pour une meilleure compréhension de leur discours, vous pouvez télécharger ces présentations sur le site de la CPDP, sur la même page que le verbatim et la synthèse de la réunion.*

Accueil et présentation du débat public

Philippe MARZOLF (*)

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce soir, nous sommes la Commission au complet parce que nous sommes à la fin des réunions thématiques. Nous avons deux objectifs dans cette soirée : d'abord dégager une vue d'ensemble sur ce que nous avons entendu et ce que vous avez entendu sur toutes les autres thématiques. Une quinzaine de réunions ont eu lieu. Plus de 1 500 personnes ont participé à ces réunions. Nous avons également établi une méthode de travail pour la suite, pour les réunions territoriales qui vont commencer dans une dizaine de jours.

D'abord tout de suite, dans les cinq minutes qui viennent, nous allons expliquer le débat public. Il s'agit de la CNDP, Commission nationale du débat public qui a été saisie par l'Etat. Donc c'est une double saisine : le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, le Ministère de l'Écologie et du Développement durable. La Commission nationale a nommé une Commission particulière, le Président et les six membres. Nous nous sommes, tous les sept, engagés sur un code éthique et déontologique sur deux points importants, l'indépendance – nous sommes indépendants de l'Etat et de tous les acteurs –, et également sur la neutralité : nous n'avons pas d'avis à donner. Quand nous nous exprimons, il s'agit de ce que nous avons entendu qui va servir bien sûr à appuyer le compte rendu que nous allons faire à la fin du débat, qui est un compte rendu de ce que vous, dans le public, vous avez pu dire.

Nous avons un rôle de facilitateur et de mémoire du débat public. Trois questions essentielles sont posées au débat public dans cette problématique générale. Il ne s'agit pas d'un débat sur un projet, il s'agit bien d'une politique générale : la politique des transports. D'abord, quelle est la perception du système de transport actuel et futur ? Est-ce que cela circule bien ou pas en termes de services, en termes d'impact sur l'environnement. Deuxièmement, quelles sont les grandes orientations souhaitables pour une politique des transports durable, pour améliorer cette politique des transports en respectant les trois axes du développement durable, les projets de territoire des trois régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, mais également les engagements de la France ? Nous avons par exemple le facteur 4 sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ensuite, nous avons l'acceptabilité locale, une quarantaine de mesures que l'Etat a regroupées en six familles : la régulation de l'existant, le développement des modes de transport, le développement de l'infrastructure. Vous connaissez cela et vous les avez dans les documents. Je ne vais pas m'attarder sur les mesures. Bien sûr, au fur et à mesure de la soirée, nous allons revenir sur cette acceptabilité des mesures et surtout dans les réunions territoriales.

La réunion publique est un des moyens de participation pour s'exprimer. Trente réunions publiques vont être organisées, nous en sommes arrivés à la moitié de ces réunions publiques. Il y a un système questions/réponses qui fonctionne : 410 questions et 120 avis qui ont été émis par courrier, par Internet ou directement lors des réunions. Bien sûr, toutes les réponses sont relues par la Commission pour voir si elles sont bien complètes par rapport aux questions émises. Il y a un forum sur Internet avec plusieurs interventions, dont une thématique sur le ferroutage par exemple qui ressort très fortement dans le débat. Donc n'hésitez pas à y aller

Toute personne concernée par la problématique vient faire une contribution écrite que nous, Commission, nous nous engageons à rendre publique sur le site Internet et dans notre bureau. Certaines contributions écrites sont transformées en cahier d'acteurs. Les quatre pages – principe de symétrie – sont diffusées au même niveau que les dossiers de l'Etat, c'est-à-dire qu'entre 30 000 et 50 000 exemplaires seront diffusés. Nous allons commencer à avoir les premiers vers le 15, 17 ou 18 mai, d'ici une dizaine de jours. Une trentaine de réunions publiques ont été organisées. Pour l'instant, nous allons faire la dernière réunion thématique ce soir : les demandes de transport, les transports et développement des territoires, les enjeux globaux sur les changements climatiques et pétroliers, les enjeux locaux sur la pollution, le cadre de vie et de sécurité, les transports et la mobilité des marchandises, les transports et la mobilité des personnes. Ce soir, nous faisons la synthèse de tout ce que nous avons entendu déjà depuis pratiquement un mois et demi.

Ensuite, les 17, 18 et 22 mai, nous aurons des auditions publiques où nous recevrons les acteurs qui vous explicitent complètement leurs propositions et leur avis. Ensuite, nous ferons treize réunions territoriales pour débattre de l'acceptabilité des différentes mesures qui sont proposées dans tout le territoire : Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. Voilà rapidement pour recadrer l'ordre du jour ; c'est ce que nous faisons en début de réunion : recadrer un peu le débat public. Je vous propose de passer la parole tout de suite aux différents membres de la Commission qui ont eux-mêmes préparé les différentes réunions thématiques qu'ils ont présidées. Maintenant, ils vont nous permettre de présenter la synthèse de ces réunions thématiques. C'est vraiment ce que nous avons entendu. Après, Noël Lebel présentera les questionnements de la soirée. L'Etat interviendra sur ce qu'il a entendu et nous ferons un premier échange sur ce que nous avons entendu et qui correspond à ce que vous avez dit. Nous l'espérons vivement.

Je passe la parole d'abord à Paul. Ce sont d'abord les membres qui font la synthèse des réunions thématiques.

Les enseignements des réunions thématiques : en 2025, à quelles conditions ?

Synthèse des réunions thématiques

Paul VIALATTE, CPDP (*)

Première réunion : Offre et demande de transports en quatre points. Le premier point : la situation présente et la perception de la congestion. La congestion autoroutière s'aggrave et crée de l'insécurité. La congestion d'un système de transport, du fait de l'excès de demande, n'est perçue qu'en ce qui concerne l'autoroute. Elle est fortement ressentie sous ses aspects habituels : congestion quotidienne autour des agglomérations du fait des déplacements domicile-travail, congestion des grands axes en période de congés.

Elle est aussi perçue comme de plus en plus fréquente et prolongée à tout moment, en particulier dès que survient le moindre évènement : chantier, accident, intempérie. C'est confirmé par les observations d'ASF. La congestion est évidemment ressentie, en ce qui concerne la gêne et le temps perdu, surtout par les utilisateurs locaux pour qui les autoroutes sont des moyens de déplacement de proximité. Il n'a pas été proposé d'études sur ces conséquences économiques réellement mesurées. C'est cependant la question de la sécurité qui est mise en avant le plus fréquemment. Insécurité liée à l'afflux de poids-lourds, en particulier ceux transportant les produits dangereux et occasionnant des accidents graves. Nous avons l'insécurité résultant de la difficulté de plus en plus grande pour les services de secours de circuler, d'intervenir dans les encombrements. Il paraît urgent d'agir.

Deuxième point : l'évolution de la demande de transports dans l'avenir, incompréhension entre les experts et l'opinion publique. De nombreux spécialistes sont intervenus. Citons le Service des flux techniques des routes et autoroutes, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, le Laboratoire d'économie des transports de Lyon, le Conseil national des transports. Tous les spécialistes sont d'accord avec la tendance générale retenue dans le dossier support du débat, celle d'un accroissement global de la demande de transport de l'ordre de 40 % en vingt ans. Cet accroissement leur paraît certain car la mobilité est considérée comme un droit dont la limitation serait mal comprise. Elle résulterait d'ailleurs surtout des déplacements dus aux loisirs.

Les observations d'ASF vont dans le même sens : l'augmentation continue du trafic ayant toujours été une tendance lourde, quelles que soient les circonstances. Enfin, pour être complets, nous ajouterons qu'indépendamment du débat public, une étude récente du Conseil général des Ponts et Chaussées sur la prospective des transports en 2050 retient, pour tous les scénarios étudiés, des croissances de trafic plus ou moins fortes. Mais l'opinion publique, ou du moins celle qui a été exprimée par un public surtout constitué de militants environnementalistes et d'élus locaux, se rebelle contre de telles perspectives. Certains les considèrent comme fausses car nous ne tenons pas compte d'évènements à venir qui créeront une rupture avec les tendances passées : le pétrole rare et le carburant cher, les modifications des comportements, etc.

Certains demandent surtout avec force que, face à des perspectives insupportables d'accroissement de trafic, les pouvoirs publics adoptent des mesures restrictives : taxation accrue du trafic routier et particulièrement des poids-lourds, réglementation qui mettrait fin au trafic aberrant de marchandises à travers l'Europe. Sur une question essentielle, nous nous trouvons donc devant une incompréhension claire et gênante entre les experts qui ont peut-être tendance à trop prolonger les

courbes représentatives de phénomènes qu'ils connaissent et une opinion publique éclairée qui, elle, a peut-être tendance à prendre ses désirs pour la réalité.

Protestations amusées de la salle.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pourrez réagir tout à l'heure.

Paul VIALATTE (*)

Mais ne sommes-nous pas dans une situation où l'action doit être guidée par une part d'utopie ?

Troisième point : les offres de transport alternatives au mode routier, le rail, le fluvial et le maritime. Nous avons une unanimité de principe pour leur fort développement. L'unanimité est faite pour un fort développement des modes de transport alternatifs à la route de façon à ce que ces modes absorbent une part majeure et même peut-être la totalité de l'accroissement du trafic dans l'avenir. Pour les trafics quotidiens de personnes, il s'agit de l'offre ferroviaire de TER avec cadencement selon l'exemple de la politique volontariste de la région Rhône-Alpes. Pour les transports de marchandises, il s'agit de redonner au transport ferroviaire de fret et au ferroutage une place importante avec des infrastructures et des modalités d'exploitation adaptées à des transports massifiés.

Parmi les infrastructures réalisées rapidement : le contournement ferroviaire, l'est de Lyon. Pour les flux de voyageurs touristiques, il s'agit essentiellement des TGV et leurs perspectives de développement. Il faut avouer que le transport maritime n'a pas été abordé et que le transport fluvial n'a été évoqué que rapidement. Sur ce dernier point, pour être complets, nous pouvons indiquer qu'à côté des réunions publiques, les messages retenus par la Commission du débat public comportent de nombreuses questions sur les raisons de l'abandon du projet de canal grand gabarit Rhin-Rhône, raisons souvent considérées comme relevant de la politique politicienne.

L'unanimité en faveur des modes alternatifs routiers n'est cependant que de principe, sans véritable précision quant aux financements, en particulier quant aux difficiles financements des infrastructures ferroviaires. Certains suggèrent qu'une taxation accrue de l'usage des voies routières serve à financer des infrastructures ferroviaire et fluviale. RFF souligne la nécessité de réaliser l'ambitieux programme d'infrastructure ferroviaire du Comité d'aménagement du territoire de décembre 2003, mais sans évoquer le financement. L'idée, selon laquelle la triste situation actuelle du fret ferroviaire pourrait résulter de la lourdeur institutionnelle et du manque de fiabilité de la SNCF, ne soulève que la colère des cheminots présents.

Quatrième point enfin : des hésitations sur les décisions à prendre pour le mode de transport routier avec une opinion majoritaire pour des mesures de régulation sans infrastructures nouvelles. ASF demande une augmentation de capacité des autoroutes, le monde économique une augmentation de capacité du mode routier. A l'inverse, plusieurs intervenants s'opposent à toute infrastructure autoroutière nouvelle. Certains avancent même que la congestion autoroutière a du bon car elle incite au report modal. De la discussion entre les spécialistes et un public averti semble cependant se dégager une majorité opposée à la réalisation d'ici à 2020 d'infrastructures autoroutières nouvelles. Vu les incertitudes sur l'évolution future du trafic, les efforts à faire pour les reports

modaux, les contraintes environnementales, l'opposition des riverains, il paraît à beaucoup préférable de mettre en œuvre un ensemble de mesures de régulation qui peuvent être à effet rapide : limitation de vitesse, modulation des péages, incitation au covoiturage, restriction d'usage pour les polluants.

Voilà quelques enseignements que nous pouvons tirer de cette réunion sur l'offre et la demande de transport.

Philippe MARZLOF, Président de la CPDP

Merci. Je passe la parole tout de suite à Anne Devailly pour les trois réunions qu'il y a eu sur l'aménagement du territoire, en PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon.

Anne DEVAILLY, CPDP (*)

Merci. Juste un point pour dire qu'effectivement, sur un même thème, il y a eu trois réunions dans les trois régions : Montpellier, Marseille et Lyon. Plutôt que de faire une synthèse globale sur le thème, il se dégage évidemment des points différents, région par région. Dans chacune de ces réunions, ont pu s'exprimer des acteurs politiques à différents niveaux des échelles institutionnelles et des usagers des territoires, que ce soient des acteurs économiques, le monde touristique ou les associations de défense de l'environnement. Le degré d'implication a été très varié dans ces trois réunions, il faut le dire, et les conclusions dépendent évidemment de l'enjeu des territoires.

La première réunion avait lieu en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les enjeux principaux qui apparaissent sont déjà une espèce d'unanimité sur deux projets qui sont retenus comme prioritaires : la réalisation de la LGV PACA et celle de Montgenèvre qui permettraient notamment, selon les acteurs de Provence-Alpes-Côte d'Azur, de mieux positionner Marseille par rapport notamment aux deux ports concurrents qui sont Barcelone et Gênes. Les acteurs marseillais ne souhaitent pas que la traversée Lyon-Turin soit l'unique solution proposée côté alpin. Donc, ils estiment que Marseille a un besoin vital de cette liaison par Montgenèvre, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises.

Finalement, à Marseille, ce que nous pouvons dire en voyant les deux projets qui font un peu l'unanimité, c'est que l'accent a été mis beaucoup plus sur les liaisons est-ouest que sur les axes nord-sud. L'autre particularité sur cette réunion marseillaise est que les problèmes qui sont apparus comme critiques ailleurs et qui semblent être au cœur du débat n'ont pas été évoqués, c'est-à-dire que la congestion, l'environnement ou l'évolution du tourisme sont des questions qui ne semblent pas cruciales pour la population marseillaise et plus généralement de la région.

Un dossier semble néanmoins réunir tous les participants : c'est la nécessité d'une montée en puissance des transports publics. Mais cette montée en puissance n'est pas présentée comme une réponse à une congestion puisque nous avons vu que la congestion, finalement, n'est pas une donnée cruciale pour les Marseillais, mais davantage pour rendre plus fluide le maillage des différents pôles urbains qui constituent cette région.

Le troisième point le plus intéressant d'une certaine manière, parce que c'est celui qui différencie le plus la réunion qu'il y a eu à Marseille des deux autres, c'est sur le port, la crainte du port autonome, que la modernisation des infrastructures n'avantage Barcelone au détriment de Marseille.

C'est une idée avancée par le port autonome de Marseille, mais également par les représentants de l'agglomération qui n'hésitent pas à dire qu'il faut positionner ce débat à une échelle européenne et que toute amélioration des dessertes nord-sud pourraient permettre aux deux ports de Gênes et de Barcelone d'élargir leur hinterland au dépend du port de Marseille. Les craintes sont notamment ressenties sur l'importance du trafic conteneur. Voilà principalement pour PACA.

La deuxième réunion a eu lieu en Rhône-Alpes. En Rhône-Alpes, le point de départ des réflexions est vraiment une réflexion sur le passé. L'idée est vraiment de s'appuyer sur les erreurs qui ont été commises pour ne pas les rééditer. Lyon insiste notamment sur le fait que la ville paye encore deux erreurs qui ont été commises dans le passé et qui sont d'une part le tunnel sous Fourvière avec un bouchon qui a non seulement défiguré la ville, mais qui a altéré son image européenne et le contournement est de Lyon qui confond tous les types de circulation sur des voiries inadaptées en zone urbaine. Donc le point de départ de la réflexion à Lyon est cela : comment faire pour ne pas rééditer les erreurs passées ?

Ensuite, il se dégage une espèce de consensus pour essayer d'alerter la tendance en faveur de la route car la répartition modale de la région a connu un basculement rapide et récent. En trente ans, elle est passée de 60/40 en faveur du fer à 80/20 en faveur de la route. Donc, tous les acteurs présents sont d'accord pour dire qu'il faut maintenant une inversion de la tendance. Ensuite, les avis divergent sur les façons d'y arriver.

Il y a une unanimité néanmoins contre l'augmentation des capacités autoroutières en vallée du Rhône. Ensuite, certains estiment que nous pouvons ramener rapidement la part modale de la route aux environs de 50 % en faisant payer aux poids-lourds l'intégralité de leurs coûts. D'autres estiment qu'il faut réorienter les modes de transport plus sagement dans le respect du libre choix des marchés. Nous ne sommes pas allés plus loin au niveau, par exemple, des mesures que cela pourrait entraîner.

Les demandes d'axes routiers alternatifs : c'est une grande question qui a été abordée avant tout dans cette région-là. Que ce soient l'A75, la RN88, l'A79 ou l'A51, tous les axes alternatifs peuvent être intéressants pour décharger d'une certaine manière le couloir rhodanien, notamment pour les trafics routiers en transit. Par ailleurs, l'agglomération du Grand Lyon est favorable à un contournement ferré complet qui serait éloigné de l'agglomération. La pénétration dans l'agglomération serait réservée aux voyageurs et aux marchandises de l'agglomération elle-même. A contrario, l'Ardèche est intervenue dans un sens évidemment opposé en disant qu'elle avait un absolu besoin de voies nouvelles. L'Ardèche est actuellement sans desserte ferroviaire voyageurs, sans autoroute, sans deux fois deux voies. Elle estime donc qu'elle a un besoin d'axes pour le développement économique de son territoire.

L'une des solutions consisterait tout simplement à relier l'A7 à l'A9, ce qui aurait le mérite à la fois d'alléger le trafic dans la vallée, d'améliorer la sécurité et de valoriser le patrimoine touristique du département. Dans le même ordre d'idées, il y aurait la mise à deux fois deux voies de la RN88 qui relie trois régions, sept départements et les villes de Toulouse et de Lyon. Cela permettrait donc de répondre au sous-développement du sud du Massif central et de garantir la fluidité des trafics. Autre avantage de ce scénario : la mise à deux fois deux voies de la RN88 pourrait être réalisée par étapes. Donc, cela permettrait de délester la circulation sur l'A7 et l'A9.

Je fais vite, nous allons passer directement à la troisième. En Languedoc-Roussillon, le point de départ est l'attractivité du territoire. Le Languedoc-Roussillon est un territoire qui accueille 20 000 nouveaux habitants chaque année, 20 000 habitants qui vont se loger et qui vont travailler

essentiellement sur l'axe littoral dans un axe qui se situe entre Sète et Nîmes. Cette particularité est que d'un côté, la région veut rebondir sur cette croissance démographique et la transformer en croissance économique. Mais d'un autre côté, elle a conscience qu'il faut réussir à concilier cette croissance démographique et un environnement qui, pour l'instant, est encore préservé.

Priorité absolue en Languedoc-Roussillon : la nouvelle ligne mixte marchandises/voyageurs Montpellier-Perpignan. C'est une idée qui a été avancée par la plupart des intervenants. Cette ligne qui est vitale pour l'axe européen nord-sud permettrait également à l'échelle régionale de libérer des capacités pour les TER. En Languedoc-Roussillon, il n'y a pas de demande particulière – ou du moins, c'est ce qui a été ressenti à la réunion – sur l'autoroute des Piémonts. La région semble préférer une irrigation des territoires vers l'intérieur à partir de l'axe principal de l'axe languedocien tel qu'il existe actuellement par route et par voie ferrée, plutôt que de créer une nouvelle autoroute qui passerait dans des zones naturellement remarquables.

Enfin, des divergences sont apparues sur le dédoublement de l'A9. D'un côté, l'agglomération de Montpellier recommande de ne pas perdre trop de temps pour ce dédoublement car elle joue là sa place, d'après elle, dans l'échiquier national ou européen. C'est la même chose du côté des acteurs socio-économiques pour qui la fluidité des axes est un axe essentiel de développement. Inversement, les représentants d'associations se prononcent en faveur le plus possible du maintien des emplois et de l'activité dans les villes petites et moyennes et donc contre la concentration des activités dans les grosses métropoles, ce qui pourrait être renforcé si nous dédoublions l'A9. Voilà.

Philippe MARZLOF, Président de la CPDP

Merci. Nous avons trois autres réunions thématiques, Dominique Bourg, sur le contexte énergétique global, sur l'environnement local, les paysages et sur la santé et la sécurité.

Dominique BOURG, CPDP (*)

Merci. Tout d'abord, sur le contexte global. Il était question de deux paramètres : le réchauffement climatique et la disponibilité à venir de la ressource pétrole qui pourrait affecter la problématique générale des transports. Tout d'abord, en ce qui concerne le réchauffement climatique, si nous portons certains scénarios au fil de l'eau et si nous les poursuivons jusqu'à la fin du siècle, le réchauffement en cours pourrait aller jusqu'à l'élévation générale de la température, d'ici à la fin du siècle, de 5 à 8°C. Si tel était le cas, ce sont des scénarios tout à fait maximalistes, nous changerions d'ère climatique. Changer d'ère climatique, c'est tout simplement modifier l'habitabilité de la planète.

En revanche, si nous voulons éviter ce genre de scénario, il faut chercher assez rapidement – sur des décennies, nous allons le voir – à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, ce qui est l'engagement de la France, ce qui est l'engagement de l'Europe : diviser par deux les émissions à l'échelle mondiale à l'horizon 2050, par quatre pour les différents pays européens. Il est bien évident que cet objectif-là est contradictoire avec ce que nous avons envisagé avant, c'est-à-dire le scénario au fil de l'eau en ce qui concerne la croissance des transports de 30 à 40 % dans le proche avenir. C'est le premier problème.

Le deuxième problème concerne le pétrole. Là, la chose est un peu différente. Nous parlons toujours de réserves, la question ne concerne pas que les réserves. Depuis les années 60, les gisements que

nous découvrons sont de moins en moins importants. En revanche, la courbe de consommation, elle, est exponentielle. Donc, à partir d'un moment, nous devons regarder ce que nous appelons le pic de production, c'est-à-dire un moment à partir duquel nous n'arrivons plus à extraire chaque jour – par exemple aujourd'hui, 80 millions de barils/jour – un maximum mais ensuite, nous redescendons chaque année. Si tel était le cas effectivement, l'impact sur le prix de la ressource pétrolière pourrait être très élevé. Aujourd'hui, nous sommes à 75 dollars et cela n'a rien à voir avec le pic, que la chose soit claire. Si tel était le cas, nous pourrions évidemment monter beaucoup plus certaines estimations qui vont jusqu'à par exemple 350 dollars le baril, ce qui n'est évidemment pas sans incidence sur l'aptitude à prendre sa voiture.

Face à cela, deux réponses. Il ne s'agit pas d'une alternative. La première réponse est de tabler sur l'innovation technologique. Or si nous nous fions à l'étude des Ponts, au mieux nous pourrions arriver à un facteur 2 ou 2,5 alors que je vous ai dit que le facteur à l'horizon 2050 est un facteur 4. Ensuite, l'autre volet, le changement des comportements. C'est un changement spontané, mais nous pouvons avoir les deux. J'aime bien répéter cet adage d'un vieux poète qui disait « chacun peut être saint dans sa vie en général un quart d'heure, mais jamais tous en même temps. » Cela fait que la modification des comportements, sans encadrement fiscal, sans mesure appropriée, paraît quelque chose de délicat et d'assez illusoire.

En revanche, la réponse dans le public va être très contrastée. Quand il s'agit de contraintes, effectivement, les choses sont difficiles. D'ailleurs, nous sommes confrontés là à une contradiction entre deux normes fondamentales de la République, l'une est la liberté de se mouvoir et l'autre que la Charte a instituée récemment, c'est-à-dire le droit à un environnement équilibré et respecter la santé, deux contradictions entre deux principes fondamentaux situés au plus haut niveau des normes. Voilà très rapidement la problématique environnement global.

Ensuite, quand nous resserrons la focale, que nous nous intéressons à l'environnement local, nous avons tout d'abord consacré une première réunion publique à l'aspect bruit, paysage, biodiversité.

En ce qui concerne le bruit, a été mise en évidence – là, je crois que le public était présent et tout à fait unanime – l'inadéquation entre la mesure physique et la façon dont nous vivons les choses. Ce sont deux choses différentes et là, la parole des acteurs est la seule finalement à devoir quand même servir de référent. A ce propos, ce qui a été regretté, c'est que l'amélioration ne soit apportée que lorsqu'il y a des installations nouvelles et que nous laissons les anciennes en l'état alors même que le trafic sur les anciennes ne cesse d'augmenter. D'où la demande d'une requalification des installations plus anciennes de telle sorte qu'elles offrent au moins le niveau de protection du voisinage ou par rapport à la nuisance bruit.

En ce qui concerne les aspects paysage et les aspects biodiversité, même sur l'aspect bruit, ce qui était demandé, c'est que lorsque, effectivement, des nuisances de deux infrastructures se cumulent – c'est-à-dire que nous tenions compte du cumul et que nous ne faisons pas comme si chaque infrastructure était isolée –, l'attention soit aussi apportée sur l'impact en termes de biodiversité surtout en Méditerranée qui est une région très riche, avec une biodiversité endémique.

Dernière réunion toujours consacrée à l'environnement local, mais cette fois-ci en mettant en avant d'abord les aspects sanitaires et les aspects de sécurité : cette fois-ci, il n'y a plus de doute, la relation est même directe entre la quantité journalière de certains polluants – fumées noires, soufre, oxydants, etc. – et des événements de santé, soit respiratoires, soit cardiovasculaires. Nous pouvons même mettre en relation une relation très directe entre ce que nous appelons la mortalité anticipée, par exemple, si nous montons en moyenne de 10 microgrammes, nous avons 4 % de plus de

mortalité anticipée. Nous pouvons aussi mettre en évidence un lien vis-à-vis de la mortalité tout court, jusqu'à 18 000 personnes par an en France, qui est un chiffre non négligeable.

Des études très récentes ont aussi pu mettre en évidence que certains cancers étaient plus fréquents chez les enfants vivant à proximité des grands axes routiers. Donc, le bilan sanitaire du transport routier est un bilan non léger. Ce qui est proposé dans ces cas-là effectivement est une mesure classique : l'élévation du seuil des normes, limitation de vitesse, nouvelle motorisation, etc.

En termes de sécurité, il était rappelé qu'un accident mortel sur deux impliquait l'association malaisée entre véhicules légers et poids lourds et que de ce fait, l'idée est peut-être que réserver les couloirs de la circulation des camions était une solution qui pouvait être apportée à ce problème parmi d'autres. Voilà les trois thèmes tels qu'ils ont été abordés, c'est très synthétique. Chaque fois, nous avons fait intervenir des experts de bon niveau et les réactions du public étaient en général assez homogènes et allant dans le sens que je vous ai indiqué, avec ce seul bémol, c'est qu'effectivement, la contrainte n'est pas toujours une chose que nous acceptons avec un enthousiasme débordant. Merci de votre attention.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Dominique. Claude Leroi pour une thématique sur le transport des marchandises.

Claude LEROI, CPDP (*)

Nous avons tenu une réunion ici-même, il y a quinze jours. Je pense que nous pouvons la résumer. Elle est extrêmement riche, mais nous pouvons la résumer autour de trois propositions : un consensus fort, un souhait d'une relocalisation pour réduire les flux de marchandises et l'éventualité d'une taxation de la route pour financer les infrastructures nécessaires. Sur le premier point, le consensus fort est pour un report sur le fer et le fluviomaritime. C'est un consensus qui est général, mais qui est nuancé en fonction des différentes personnes ayant assisté à cette réunion, certains étant partisans d'un report massif, d'autres, en particulier issus des milieux socio-économiques, souhaitant effectivement que ce report ne s'effectue pas au détriment de la route, mais souhaitant rappeler que le client et le consommateur interviennent dans le choix du mode de transport reconnu d'ailleurs par la SNCF. Si la longue distance, si les conteneurs se prêtent à un report, l'ensemble des trafics ne s'y prête pas et le fer n'est pas performant.

Ont été auditionnés les représentants des Voies navigables de France, de RFF et de la SNCF, ainsi que de certains chargeurs. Que pouvons-nous en déduire ? Premièrement, en ce qui concerne les transports fluviaux, les infrastructures actuelles permettent leur développement. Deuxièmement, les derniers exercices montrent que le fluvial est en progression et sur le plan des infrastructures, il a été effectivement souligné la nécessité de prolonger l'hinterland à partir de Pagny.

Par ailleurs, en ce qui concerne la SNCF, certains ont émis le regret que pour le fret SNCF, les effectifs aient été en diminution. Les représentants de la SNCF ont fait remarquer qu'ils avaient des impératifs de rentabilité et qu'ils allaient même jusqu'à se poser la question du maintien des trafics de wagons isolés. Globalement, il a donc été constaté que les infrastructures pouvaient bon an mal an accueillir un surcroît de trafic. C'est moins évident pour le fer que cela ne l'est pour la voie navigable. A cet égard, j'ai souligné la nécessité, comme il l'a été dit tout à l'heure, de promouvoir un contournement ferré de Lyon.

Sur le souhait d'une relocalisation pour réduire les flux de marchandises, c'est en fait une remise des circuits de production et de distribution qui a été mise en avant : le souhait de rapprocher la production de la consommation. Certains évoquent quand même la notion de transports inutiles à éliminer. C'est un souhait exprimé. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu encore entendu de propositions extrêmement concrètes parce que c'est effectivement un problème de politique économique et un problème à très longue échéance.

Troisième élément : comme toujours en France, tout se termine par de la fiscalité. Des éléments ont été mis en avant sur la nécessité de taxer la route pour financer les infrastructures nécessaires, à l'image de la RPLP en Suisse et à l'image également des redevances d'usage en Allemagne et en Autriche. Ont été évoquées une possibilité de taxation supplémentaire pour la route, pour la rendre moins compétitive d'une part, pour permettre le financement des infrastructures d'autre part ; l'instauration d'une taxe carbone et sur ce plan, nous avons eu, là encore, des réactions beaucoup plus mitigées du monde socio-économique, certains disant que la route était déjà suffisamment taxée et qu'il paraissait difficile d'aller plus loin. Cela a été notamment évoqué par les chargeurs.

Voilà les principales données. Nous pourrions évoquer également le fait que nous avons parlé du ferroutage et que nous avons parlé de différentes choses. Toujours est-il que les tendances sont assez nettes et assez fortes entre d'un côté ceux qui souhaitent ce report massif et de l'autre ceux qui souhaitent une évolution souhaitable, mais plus mesurée.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Claude d'avoir fait cinq minutes. Pour finir sur les thématiques, Philippe Bovy sur le transport de personnes et la mobilité.

Philippe BOVY, CPDP (*)

Bonsoir, le premier point : si nous parlons un peu plus de l'Europe, le couloir de transport de la vallée du Rhône est le couloir le plus chargé du continent, nord-sud. Nous parlons toujours du nombre de véhicules. Comme le thème du débat de la journée est sur le transport des personnes, nous parlons de 65 000 véhicules/jour à la hauteur de Montélimar, 70 000 à la hauteur de Montpellier. Mais je me suis intéressé à apporter des chiffres sur le transport de personnes. Ces 65 000 véhicules transportent dans le couloir 170 000 personnes par jour, c'est la moyenne annuelle. Dans ces 170 000, il y a environ 25 % de personnes transportées par des chemins de fer et 75 % par la route. C'est le premier point.

Le deuxième : c'est une région où tout le problème est lié à une différence fondamentale entre ce qui se passe en moyenne annuelle et en été. Les trois régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon amènent des différences de flux de véhicules et de personnes, de 50 à 70 % en plus pour l'été. Troisième point qui est ici : la congestion est créée par les véhicules légers et aggravée par les poids lourds. Là, il faut se méfier un peu de ce qui se passe. Nous avons l'impression de dire que les poids lourds sont moins nombreux en été. Ce n'est absolument pas vrai ; ils sont en pourcents moins nombreux, mais en valeur absolue, c'est exactement le même nombre à 1 000 véhicules par jour près.

Je vais prendre autre chose : plusieurs intervenants. Il faut dire que la séance avait été à Nîmes, ils sont intervenus dans le sens de dire « oui, une des solutions est de transférer à l'avenir plus de

déplacements, notamment de courtes et moyennes distances sur les transports publics. » Mais il y a eu un effondrement du ferroviaire depuis la dernière guerre. Nous parlons de l'étoile ou du nœud de Nîmes. Il y a eu plusieurs intervenants d'ailleurs pas seulement dans cette réunion, le transfert modal, le transfert sur les transports collectifs est souhaité, mais il impliquerait, à part les grands axes où la SNCF prend des flux très importants, même à l'échelle européenne, la desserte ferroviaire, ou le transport public plus généralement, est un enjeu qui ressort au point de vue de la mobilité future dans toutes les réunions.

Le cinquième point est le suivant, il touche à un point que Noël Lebel va aborder de façon fondamentale : c'est raisonner les transports, la mobilité en oubliant les territoires, l'aménagement du territoire, ce sont un peu des éléments dans le vide. Certains avis sont émis, dans le fond, pour que nous ayons un réseau de petites villes ou de villes moyennes qui, pour être compétitives au niveau mondial, doivent être mieux reliées entre elles, ce qui signifie de nouveau, si possible, une amélioration des transports collectifs pour que les déplacements entre les petites villes ne soient pas entièrement regroupés une fois de plus sur l'ossature routière.

Sixième point qui apparaît dans plusieurs réunions et que Claude Leroi vient de citer également : c'est la nécessité, l'intérêt national et européen de ce couloir qui est un inconvénient dans un certain sens en termes de nombre et de densité de trafic et il peut être aussi un avantage économique, de repenser les financements croisés entre les différents moyens de transport plutôt que les financements actuels par mode de transport. Ceci également entre l'échelle nationale, régionale et locale.

Tout dernier point qui a été évoqué : une présentation très intéressante – nous parlons jusqu'à maintenant globalement de haut en bas – c'est l'Etat qui fait des erreurs et qui est responsable de tout. Nous avons eu un exemple dans l'autre sens de ce que nous appelons le plan de déplacement d'entreprise qui est un exemple connu, mais il n'est pas le seul. A Grenoble, 2 000 personnes travaillent. Il faut repenser la mobilité en termes d'entreprises, peut-être administration après administration pour chaque groupe comme c'est d'ailleurs obligatoire en Californie, de repenser au niveau de l'entreprise la mobilité et nous arrivons, par toute une série d'astuces, à réintroduire le vélo, à réintroduire le covoiturage, à négocier des contrats, à jouer sur les heures de pointe, à une réduction de mobilité par voiture à l'heure de pointe d'environ 50 %.

Donc, c'est un exemple très intéressant. Il n'y a pas seulement des grandes mesures qui viennent d'en haut vers le bas, mais peut-être dans les changements de comportement, des initiatives sur mobilité qui viennent du bas vers le haut. Je n'ai pas pu faire cinq minutes parce que je parle plus lentement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est bien parce que tu as réussi à faire sept minutes aujourd'hui. Après ces synthèses sur les différentes réunions thématiques, c'est un peu dense, mais vous avez vu : la dernière a eu lieu la semaine dernière, donc nous avons eu assez peu de temps. Je vous propose que nous écoutions Noël Lebel qui a piloté cette réunion, justement sur où nous en sommes par rapport à ces réunions thématiques, sur la vision d'ensemble et sur les premières solutions qui commencent à apparaître dans ce débat.

Quel objectif pour cette ultime réunion thématique ?

Noël LEBEL, CPDP (*)

Vous avez donc entendu les organisateurs des réunions thématiques qui ont exposé ce qu'ils ont perçu de ces réunions. Cette perception est effectivement le résultat de débats, d'échanges et même parfois de controverses puisqu'il y a des sujets sur lesquels, dans l'assistance, tout le monde n'est évidemment pas d'accord. Donc, au moment où nous allons commencer ces réunions locales et pour qu'elles soient efficaces, il nous est apparu nécessaire d'ordonner tout ce matériau de base. C'est un matériau qui se recoupe pour certains. Nous souhaitons le mettre un peu en ordre pour que, dans les réunions locales, nous ayons une espèce d'armature et de structure pour améliorer la qualité et l'efficacité du débat.

Donc, il faut ordonner un peu tout ce matériau. Ordonner ne veut pas dire synthétiser parce que synthétiser impliquerait hiérarchisation et classement. Plus simplement, nous avons essayé de rassembler dans une vision d'ensemble ce qui a été dit, c'est-à-dire au fond d'écrire une espèce de panorama de ce qui a été entendu, comme nous voyons un panorama d'un point un peu épais dans le paysage. Or qu'est-ce que ce panorama ? Aujourd'hui, compte tenu de ce qui a été dit, d'abord, il a un cadre et ce cadre, ce sont les réalités incontournables de la situation de la vallée du Rhône et de l'espace languedocien aux bords de l'Europe et un certain nombre de caractéristiques, surtout démographiques, particulières à cette région. Ce cadre n'est pas modifiable substantiellement à terme, il continuera à exister sans trop se déformer sur une période de plusieurs dizaines d'années.

Le deuxième élément : ce sont les trois axes constitutifs de ce panorama. Il y a d'abord quelques convictions fortes qui sont apparemment largement partagées par tous ceux qui ont participé aux réunions et qu'il est très important dès maintenant de souligner parce qu'elles traverseront – je pense – toute la suite du débat jusqu'à son terme. Ces convictions fortes permettent de proposer des premières solutions qui répondent à ces attentes. Nous verrons – vous en avez déjà entendues certaines – qu'il y a déjà un certain nombre de propositions qui semblent faire consensus. Mais troisième terme, demeurent des contradictions et des impasses et nous verrons que celles-ci sont loin d'être meublées et que probablement, il faut que nous cheminions tous ensemble dans les réunions futures sur la façon de lever ces contradictions et ces impasses.

Dernier point que j'évoquerai : quels enjeux en découle-t-il pour les réunions territoriales et comment pouvons-nous nous préparer à ces réunions – comme je l'ai dit – pour les rendre plus efficaces ? Réalité incontournable de ces trois éléments qui sont tout à fait déterminants et qui sont sortis du débat, c'est que la vallée du Rhône est un couloir de transport multimodal nord-sud le plus chargé d'Europe, Philippe Bovy vient de le rappeler, cela peut être un atout pour le futur, mais il ne faut pas effectivement négliger le fait que les impacts environnementaux sont à l'échelle de ces atouts, c'est-à-dire également considérables. Donc nous avons un atout économiquement considérable et des risques environnementaux tout aussi considérables.

Ensuite, ces trois régions connaissent un taux de croissance démographique, d'emploi et d'activité touristique qui dépasse très largement la moyenne nationale. Donc, il aggrave par rapport à d'autres régions le problème de transport et de mobilité. C'est effectivement bien perçu par l'ensemble des participants. Ensuite, il y a un phénomène qui n'a pas été suffisamment évoqué, mais qui l'a été à plusieurs reprises sans qu'il émerge vraiment comme quelque chose d'important. Quand nous rapprochons les points de vue et ce qui a été dit dans les réunions, c'est que les trois régions, avec

en plus l'Espagne au bout, présentent d'énormes capacités d'accueil touristique puisque nous disons que les surcharges estivales peuvent représenter 60 à 80 % du trafic par route et par le rail et qu'au fond, les phénomènes de congestion sont nuisibles pour la sécurité et l'environnement et pour l'attractivité touristique même de ces destinations.

Ce sont des choses qui sont difficilement, encore une fois, susceptibles d'évolution à court terme. Donc nous devons faire avec même s'il faut les faire évoluer et atténuer ces disparités dans le futur, mais nous devons imaginer les politiques dans ce cadre-là.

Première vision d'ensemble qui se dégage : les quelques convictions fortes. Elles sont au nombre de neuf, recensées ici, elles résultent un peu d'un mixage de tout ce qui a été dit.

La première, c'est la congestion vécue actuellement sur la route en période estivale et aux heures de pointe dans les agglomérations, c'est-à-dire que ce n'est pas une congestion tout au long de l'année, mais c'est le matin et le soir et puis c'est dans la période estivale. Ceci est bien conforté par les données et les statistiques de ce trafic fournies notamment par ASF.

Deuxièmement, une forte prise de conscience des risques du réchauffement climatique, de la rareté et de la cherté future du pétrole, donc des conséquences que cela va avoir.

Ensuite, des certitudes sur les interactions entre trafic routier et qualité de l'environnement local, que ce soit en matière de santé comme Dominique Bourg l'a mentionné en matière de bruit, de pollution et de respect naturel. Là, nous avons une prise de conscience notamment sur le facteur santé qui a été, me semble-t-il, assez forte.

Quatrième conviction, le transfert modal de la route vers les modes alternatifs moins nuisibles pour l'environnement, non seulement, est indispensable, mais également possible et qu'il n'y a pas là d'obstacles majeurs, au mode fer près évidemment. Ensuite, nous entrons dans des zones de conviction forte, mais qui posent un certain nombre de questions ; c'est la nécessité incontournable de changement de comportement pour réduire les émissions de CO₂ et la consommation des véhicules. Là aussi, nous sommes un peu conscients, avons-nous des solutions, c'est ce que nous verrons par la suite.

Cinquième élément, comme nous l'avons dit tout à l'heure, la mobilité des personnes est une liberté constitutionnelle, mais certains pensent que sa croissance, surtout pour les loisirs, risque de se traduire par une augmentation du trafic routier insupportable pour l'environnement et peut-être que nous oublions un peu, comme le disait aussi Dominique Bourg, que la qualité de l'environnement est devenue aussi une exigence constitutionnelle qui ne fait pas forcément bon ménage complètement avec la liberté d'aller et venir.

Elément aussi de planification : j'ai classé les mesures par ordre d'efficacité dans le temps. Les politiques de transport doivent être étroitement mises au service de l'aménagement du territoire et ne pas se contenter de gérer les flux. Nous avons un peu l'impression que nous plaquons les systèmes de transport sur des choix d'aménagement du territoire et de localisation des habitants et des activités et que nous aboutissons à des impasses car nous n'avons pas suffisamment évoqué et intégré ces programmes de transport dans les choix stratégiques pour pouvoir desservir ces extensions d'activités ou du logement par des transports collectifs efficaces.

Améliorer la sécurité des autoroutes sans augmenter leur capacité dans le corridor vallée du Rhône et arc languedocien car nous considérons que l'accroissement de l'offre entraînerait un appel pour

les trafics et elle donnerait un signal négatif pour le transfert vers des modes moins nuisibles pour l'environnement.

Ensuite, dernier élément, il ne faut pas laisser le marché décider seul des choix modaux. C'est une grande difficulté par rapport effectivement à l'idée que, notamment en matière de transport des marchandises, seuls les éléments de coûts directs pour l'utilisateur des transports routiers décidaient de ces choix et que ces choix modaux ne pouvaient pas être laissés entièrement à des choix individuels.

Pour répondre à ces convictions fortes, un certain nombre de solutions a été proposé. J'en ai retenu huit, mais il y en a naturellement bien d'autres, tout ceci n'est pas exhaustif : mettre rapidement en place des reports modaux massifiés par les marchandises longue distance pour l'Europe du nord et la Péninsule ibérique. Là, je crois qu'il y a un consensus, consensus d'autant plus fort que les opérateurs ferroviaires et fluviaux disent qu'il n'y a pas d'obstacles de capacité à terme pour ces reports, mais que nous pouvions envisager une réussite de la politique dans ce domaine-là.

Autre élément, améliorer la qualité, la fiabilité, la fréquence et le cadencement de l'offre de transport locale. C'est très souligné. Nous sommes probablement encore dans l'enfance de de l'art en matière de transports publics locaux et régionaux, interurbains et urbains. Là, il faut faire un effort tout à fait considérable. Gérer et améliorer le réseau routier pour accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes. Là, nous sentons déjà la contradiction. Nous aimerions bien être de meilleurs citoyens, mais il y a quand même quelques réalités et il n'est pas évident qu'il y ait coïncidence de tous les intérêts dans ce domaine-là.

Généraliser les déplacements dans les entreprises et les administrations : c'est ce qui a été évoqué tout à l'heure. Adapter le financement des transports collectifs locaux et régionaux, spécificité d'un programme de corridor d'intérêt national, c'est l'idée que l'espace vallée du Rhône et Languedoc remplit un rôle non seulement local et national, mais au service de l'ensemble de l'Europe et que cela crée en retour des contraintes spécifiques sur les transports alternatifs à la route, que ceux-ci devraient être reconnus et que les systèmes de financement devraient être adaptés pour y parvenir.

Prélever davantage sur la route pour financer les autres modes, vous l'avez entendu. Cela mérite d'être retenu. Lier plus strictement la planification territoriale aux systèmes de transports : je crois que l'intervenant de l'Office fédéral de la planification territoriale suisse aura l'occasion de nous dire comment cela se peut se faire dans les autres pays. Enfin, investir de façon soutenue dans les technologies nouvelles en prenant garde que les solutions alternatives à présent disponibles ne sont pas forcément définitivement efficaces.

Trois contradictions restent quand même majeures et nous devons essayer de les lever dans les débats locaux. Il y a l'avis discordant entre les experts qui estiment que la mobilité des personnes devra croître encore de 40 % d'ici 2025, sauf si elle fait l'objet d'entraves fortes et une partie du public qui pense qu'au contraire, la rupture est plutôt probable et plus proche.

La recherche d'un meilleur équilibre entre modes se fait en stigmatisant exclusivement le transport routier de marchandises qui est pourtant minoritaire sur la route et dont le transfert est le plus aisé à admettre. Nous sentons une certaine difficulté à admettre que l'enfer, ce n'est pas les autres, c'est aussi nous et que chacun, dans ses déplacements quotidiens, dans ses déplacements de loisirs, est au fond le générateur principal des problèmes qui se posent en matière de transport dans cet espace.

Dernière contradiction, il y a peu ou pas de réponses de la part des participants sur les modifications de comportements qui sont acceptables dans les trois régions. Pour les autres, le problème est soulevé, y compris ceux qui font consensus sur les solutions. Il y a donc, comme le disait quelqu'un, je crois dans la réunion de Valence, une forte opposition entre les attentes du citoyen et la logique économique du consommateur. Cet écart mérite effectivement d'être comblé.

Pour terminer, j'ai pris trois minutes que mes collègues avaient gagnées : Quels enjeux découle-t-il de tout cela pour des réunions territoriales ?

Il faut que, dans ces réunions territoriales, nous parvenions, me semble-t-il, à tester la faisabilité et l'acceptabilité des offres proposées en recherchant les conditions de leur application territoire par territoire, sinon tout ceci restera un débat qui sera un peu théorique parce qu'il faudra que le public s'approprie ces mesures qui ne sont pas toujours des mesures faciles à mettre en œuvre et faciles à accepter. Donc l'idée est de ne pas punir tout le monde, c'est-à-dire qu'il ne faut pas proposer des mesures uniquement restrictives ou contraignantes pour les habitants et les entreprises, mais chercher à chaque fois que c'est possible des solutions qui présentent des avantages pour tous. Je crois que ce serait une très mauvaise orientation que de dire « nous pénalisons systématiquement telle catégorie, nous pénalisons systématiquement telle autre, les touristes, les entreprises, les habitants, les vieux, les jeunes ou les grands ou les petits ». Je crois que ce n'est pas comme cela que nous pourrions trouver une réponse aux questions qui se posent.

Deuxième élément à se rappeler, c'est que quand nous proposons des mesures contraignantes, c'est comme la pluie : nous espérons toujours que cela va tomber sur le voisin. Donc, il est très bien de dire « Nous allons faire des mesures contraignantes », mais je crois que la seule façon éventuellement de les faire accepter et de faire percevoir leur nécessité est de savoir qui nous pénalisons, à quel niveau, comment nous installons progressivement la contrainte parce que ce sont toujours des choses qui ne peuvent pas se faire instantanément, qui se font dans le temps et quelle contrepartie offrir à ceux qui sont pénalisés. Si nous ne répondons pas à ces questions, l'acceptabilité de ces mesures sera extrêmement difficile à obtenir.

Et puis, dernier point, ce que j'appelle « mettre à jour des parcours de changement susceptibles d'être pris en charge par les collectivités territoriales, les habitants et les entreprises » parce que cela sera quand même d'eux que viendront les évolutions les plus sensibles et les plus importantes et que dire en contrepartie à l'Etat, aux instances européennes ce que nous attendons comme aide de leur part pour parvenir à ce résultat. Je crois qu'il faut que nous partions de la base et ne pas tout attendre d'en haut, ce ne sont pas l'Etat et Bruxelles qui résoudront les problèmes de transport dans la vallée du Rhône et le Languedoc. C'est en partant de la base et en les interpellant, me semble-t-il, que nous y arriverons et il faut essayer de dire comment nous pouvons arriver à ce résultat qui est assez contraire, là aussi, à la culture habituelle que nous avons cultivée depuis la vague décentralisatrice.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci pour ces éléments et ces enseignements. Avant de vous passer la parole pour réagir, il m'a semblé important de dresser la synthèse que la Commission avait fait des réunions thématiques. Nous allons demander à l'Etat et à Messieurs Blanchet et Badré de dire à mi-parcours ce que l'Etat avait retenu des réunions thématiques.

Ce que l'Etat a entendu au cours des réunions thématiques

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports (*)

Merci. Avec Michel Badré, nous allons essayer d'être rapides, de récupérer le temps gratté par Noël Lebel.

Noël LEBEL

Je ne peux pas parler dans toutes les réunions, toi tu parles à chaque fois !

Jean-Didier BLANCHET (*)

Premier transparent, voilà le plan de notre intervention. Michel Badré interviendra sur les deux derniers points et moi les deux premiers. Le déroulement du débat public d'abord, les thèmes débattus, les familles de mesures, toutes choses que vous avez un peu entendues. Par contre, le quatrième point, sur ce que nous n'avons pas entendu, risque d'être un peu douloureux.

Le déroulement du débat public

Globalement, une faible participation par rapport à des débats publics de projets. Disons que le grand public est souvent absent. Les interventions étaient variées et souvent de grande qualité, sachant que toutes les catégories d'acteurs ont été représentées à la tribune. Nous avons une écoute mutuelle de ces acteurs dans un climat serein, mais avec finalement peu d'échanges argumentés, chacun restant sur ses positions. Il y a des contestations sur le périmètre du débat, vous savez ce qui s'est passé avec PACA qui souhaitait que nous parlions aussi de l'arc méditerranéen et donc une quasi-absence des acteurs PACA.

Les thèmes débattus

D'abord la congestion. Disons qu'elle est finalement peu ressentie par ceux que nous entendons, au moins au niveau de ceux que nous avons entendu, ou ne fait pas débat. Elle est prioritairement le fait des VL, des voitures légères, pour les experts et celui des PL pour le grand public. Ce public propose des mesures de réduction du trafic PL, c'est ce qui a été dit tout à l'heure.

En ce qui concerne la croissance du trafic : un fort lien avec la croissance économique et l'emploi, d'où, dans une perspective de croissance, une croissance des trafics, des prévisions qui sont finalement peu contestées, hors le prix du baril, mais là-dessus, vous savez que nous avons fait des études de sensibilité avec un baril plus fort, sachant aussi qu'à 75 dollars, nous sommes encore en-dessous des 60 euros. C'est le principe de la croissance qui est parfois remis en cause. Ensuite sur paysage, eau et biodiversité, des enjeux qui nous ont semblé peu compris et peu évoqués, sauf peut-être pour l'eau où les personnes victimes des inondations en parlent et en souffrent.

Pour ce qui est du bruit, ce sont de forts ressentis du public, avec des réponses réglementaires et techniques de la part des experts et une idée qui a été soulignée par Dominique Bourg et qui à notre avis est très intéressante, celle d'une évaluation ex/post des projets sous l'angle du bruit.

En ce qui concerne la santé, les risques ne sont pas controversés mais les chiffres font débat et nous avons noté une forte sensibilité du public.

S'agissant de la sécurité, moins d'accidents sur les autoroutes et les routes nationales, ce sont les chiffres qui le prouvent, mais des accidents plus graves. Des enjeux exprimés fortement mais seulement par les élus, responsables des SDIS et exploitants pour la sécurité de leur personnel.

En ce qui concerne les transports de marchandises dangereuses, les craintes des élus sur la gravité des accidents et un report modal possible dans certains cas si le coût et la fiabilité sont attractifs.

Sur l'aménagement du territoire, une demande forte d'un maillage, notamment par le fer, c'était le cas de Nîmes, mais cela a également été exprimé en Rhône-Alpes. Un fort enjeu est-ouest exprimé par PACA, mais aussi par Rhône-Alpes au niveau de l'Ardèche et par les Ardéchois. La desserte du port de Marseille et problématique des liens avec l'Italie, sur la Méditerranée ou plutôt avec la Lombardie et le Piémont à travers le Montgenèvre sont demandés. L'accessibilité des agglomérations par tous les modes, mais également les liens entre transport, aménagement du territoire et urbanisme. Nous avons également évoqué la carte des services publics avec les fermetures des bureaux de poste qui peuvent amener des mobilités accrues. Enfin, la question des pays et SCOT, est-ce la bonne échelle de réflexion, sans doute faut-il améliorer les relations entre les SCOT.

S'agissant du réchauffement climatique, nous avons noté une prise conscience de certains acteurs, probablement pas de tous, mais tout de même un fort sentiment d'urgence qui s'est exprimé, des revendications dans les politiques comme dans les comportements.

En ce qui concerne le pétrole, l'affaire du prix et du pic, avec une pédagogie qui reste à faire en matière d'épuisement des réserves à faire et des doutes sur les prix futurs.

Sur les coûts externes, une contestation des évaluations des coûts du mode routier et demande de réelle prise en compte de ces coûts pour comparer entre les modes.

Enfin, dernier point en ce qui me concerne, les engagements de l'Etat. Des interrogations se sont exprimées quant à la capacité financière de l'Etat au cours des années futures, des retards notés sur le volet ferroviaire des CPER, maintenant compensé par l'AFITF, mais pour combien de temps. L'axe vallée du Rhône, une prise en compte au niveau européen et il a été suggéré que lorsque les réseaux de transports européens s'intéressent beaucoup aux traversées de frontières, la vallée du Rhône, même si elle ne se trouve pas à cheval sur deux frontières, a tout de même un rôle européen incontestable qui pourrait justifier l'intervention de l'Europe. Enfin, des doutes sur la position de l'Etat à l'issue du débat public, mais il s'agit là d'un procès d'intention et nous verrons que nous pourrions vous montrer le contraire.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie (*)

Merci. Pardonnez-moi pour cette dernière intervention avant le débat, peut-être commencez-vous à trouver le temps long.

Les familles de mesures

Je vais passer assez vite sur beaucoup d'entre elles, puisque nous avons heureusement entendu la même chose que les membres de la commission et j'insisterai un peu plus sur celles dont nous avons encore peu parlé.

Notre première famille de mesure était la régulation de l'existant. Nous en avons relativement peu parlé, par contre, des professionnels ont à plusieurs reprises exprimé la crainte d'être pénalisés. Nous avons par exemple entendu dans le public que l'idée d'introduire des systèmes de régulation de vitesse au-delà d'un certain seuil de congestion passait relativement bien et ne soulevait pas d'objection majeure. Il s'agit pourtant d'une famille sur laquelle nous n'avons pas passé énormément de temps.

Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, cela a été déjà dit par plusieurs intervenants. Il y a eu un consensus manifeste sur le développement du report modal, en particulier vers le fer, tout en soulignant que le partage des flux entre les modes ne devait se faire que dans le respect de pertinence de conditions, notamment économiques. Il a été dit que la capacité du fer, en particulier et dans du fluvial dans une moindre mesure, pouvait absorber la croissance attendue du fait marchandise. Il n'a pas vraiment été dit, nous y reviendrons à propos de ce que nous n'avons pas entendu, sous quelles conditions cela était possible, que ce soit des conditions d'incitation ou des conditions de gouvernance collective, etc. Nous y reviendrons. S'est donc exprimée une forte demande d'une politique volontariste en faveur des modes autres que routier et il y a eu certaines demandes tout à fait spécifiques, Anne Devailly l'a déjà dit, notamment le comblement du chaînon manquant entre Montpellier et Perpignan sur le ferroviaire.

S'agissant du développement du mode ferroviaire et des transports en commun toujours mais à propos des voyageurs, la discussion a cette fois-ci été un peu plus complexe, notamment parce qu'il y a plus d'intervenants, les prévisions de congestion sont globalement assez peu contestées, sous réserve de ce qui a été dit sur la croissance. L'importance des déplacements locaux a été soulignée et plusieurs intervenants, notamment élus, ont souligné le poids pour les collectivités des dépenses correspondantes qui constituaient certainement un facteur important à prendre en compte, que ce soit les régions, les départements ou les agglomérations. Les représentants de l'Etat que nous sommes ont souligné qu'il en est de même pour l'Etat, s'agissant des décisions dépendant de lui. Le besoin de coordination entre les autorités organisatrices de transport a été souligné à plusieurs reprises et la volonté de limiter l'usage de la voiture dans la mobilité urbaine est également revenue à plusieurs reprises.

Sur le développement des infrastructures routières, cela a déjà été dit, nous avons entendu des discours contradictoires, il faut développer des infrastructures pour répondre à tous les besoins de mobilité nouveaux ou à l'inverse, il faut tenter de contraindre les besoins de mobilité pour ne pas avoir à développer des infrastructures. Je n'insiste pas, cela a déjà été dit. Nous avons entendu une forte expression d'opposition à élargissement A7 dans la Drôme et, par contre, des positions ambiguës, je ne vais pas dire contradictoires, à propos de l'autoroute du Piémont. Les Ardéchois exprimant une volonté de nouvelles infrastructures sous des formes un peu différentes et le silence des languedociens pouvant être interprété de différentes manières.

Je passerai rapidement sur le progrès technologique soutenu, vous avez sous les yeux les sujets qui ont été évoqués, il n'y a pas vraiment eu de débat de fond. J'y reviendrai aussi à propos du non-dit.

En ce qui concerne la maîtrise de la mobilité routière, nous avons eu très peu d'expression sur maîtrise de la mobilité interurbaine des voyageurs. Cela n'est sans doute pas un hasard, nous aimons rarement aborder les sujets qui fâchent surtout lorsqu'ils nous concernent personnellement. En revanche, ceux qui en étaient partisans se sont bien évidemment exprimés sur les transports de marchandises en évoquant les questions de taxation, de quotas, de droits à émettre, de péages, de limitation de vitesse, etc. Je ne mentionnerai pas le quota de déplacements qui a été cité, mais qui ne figurait pas dans le dossier support. Nous n'avons pas osé la mettre, mais d'autre l'ont fait et c'est pour cela que nous l'avons soulignée. Des socio-professionnels ont dit, et cela n'est évidemment pas surprenant, qu'ils étaient opposés à de nouvelles mesures de taxation.

S'agissant de la modification des comportements, Noël Lebel a déjà cité les deux points de vue, consommateur et citoyen, qui exprimaient des points de vue différents. Ce sont souvent les mêmes personnes, nous tous. Le débat s'est, pour nous, tout de même élargi au-delà des limites du débat public vallée du Rhône arc languedocien, vers la remise en cause de pratiques de production et de consommation. Les réductions drastique de la mobilité des personnes sont jugées peu réalistes par certains, c'est ce que nous avons entendu. Des propositions ont par contre été faites, elles ont déjà été citées par d'autres et je n'y reviendrai pas.

Ce que nous n'avons pas entendu

Je dirais pour être positif « Ce que nous n'avons pas encore entendu », puisque nous ne sommes qu'à la moitié du débat.

Nous avons parlé d'aménagement du territoire, mais nous avons eu l'impression d'en avoir parlé en terme très généraux et en particulier au-delà de dire que nous pourrions modifier l'urbanisme, au-delà de dire plus précisément en quoi nous pourrions le modifier et quel impact cela aurait sur les transports. Ce sujet n'a pas vraiment été abordé nous semble-t-il. Nous nous a également semblé que les réunions territoriales pourraient être un bon support pour ce type de questions.

Deuxième point à propos de la fiscalité et des mesures financières, d'une façon générale toutes les mesures touchant au porte-monnaie. Nous avons eu également eu l'impression que nous restions à un niveau de généralités. Nous pourrions créer une RPLP en France, ce serait bien. Dès que nous parlons de choses très précises et d'impacts financiers, de niveau de prix de carburant, de taxation, etc., tout le monde est beaucoup plus discret. Je vous renvoie à ce propos, c'est très instructif, au texte produit par l'atelier citoyen qui traduit très bien cette espèce de contournement du sujet financier parce que l'on n'aime pas parler d'argent, surtout lorsque c'est le sien. Il me semble donc que là aussi, l'impact précis, le calendrier et l'impact social de ces mesures devrait faire l'objet de discussions au cours de la suite du débat. Je souligne que nous n'avons presque jamais cité, pas tout à fait jamais, le troisième terme du développement durable, à savoir le terme social.

Enfin, dernier point et je terminerai par là, le dossier support présenté en insistant sur l'étau constitué par l'obligation de lever les difficultés de congestion et l'obligation de respecter les objectifs d'amélioration environnementale. Cela s'est souvent traduit dans le débat par ce qu'a rappelé Paul Vialatte au début de la réunion de tout à l'heure, des discours tranchés, moi je suis pour, moi je suis contre, mais assez peu, pour ne pas dire pas du tout, de tentatives de précisions de la façon d'établir un pont entre ces deux discours. Par exemple le report modal voyageurs ou marchandises est possible, cela nous a été dit, RFF nous l'a dit, nous pouvons le faire, mais sur quelles conditions, jusqu'où, comment pouvons-nous le faire, comment cela fonctionne-t-il ? Même chose sur la taxation, comment la mettons-nous en place, à quel niveau, selon quel calendrier, quel impact cela aura-t-il ? Tout le pari du dossier support et de l'organisation de ce débat est que nous

ne sommes pas dans un débat idéologique sans solution pragmatique, nous sommes au contraire dans un débat où nous espérons découvrir ou mettre en évidence des mesures pragmatiques ce qui suppose des calendriers, des dimensionnement et des précisions que nous souhaiterions voir évoquer dans la seconde partie de ce débat. Voilà ce que nous souhaitons dire à ce stade.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je vous propose d'avoir un temps d'échanges. Par contre, ce premier temps d'échanges, il y en aura d'autre dans la soirée, sera ouvert aux réactions par rapport aux enseignements que la Commission a retirés, si nous avons oublié des choses, n'hésitez pas à nous le dire et pour voir si nous avons fait des erreurs par exemple.

Echanges avec le public

Jacques OLIVIER, conseiller régional PACA

Bonsoir. J'ai été un peu surpris à la lecture de l'ordre du jour où il est dit, premier point, les enseignements des réunions thématiques : en 2025, à quelles conditions, le respect de l'environnement sera-t-il compatible avec la liberté de se déplacer ? Il me semblait personnellement qu'il s'agissait plutôt à quelles conditions la liberté de se déplacer était compatible avec respect de l'environnement. Car lorsque le respect de l'environnement ne sera plus compatible avec la liberté de se déplacer, que ferons-nous ? Changerons-nous l'environnement ? L'adapterons-nous ? Changerons-nous les hommes et les adapterons-nous ? A moins que nous ne soyons pas tous d'accord dans ce débat sur ce qu'est l'environnement. Il s'agit effectivement d'un des piliers du triptyque du développement durable et ce n'est pas seulement le paysage.

Sur le fait que la rupture n'est pas probable, elle a été clairement souhaitée par de nombreux participants, sur le fait que la logique économique du consommateur, ne passe pas par celle du profit, il faut voir et sur le fait que l'on nous dit que l'aménagement du territoire n'a pas été, ou très peu abordé, alors que j'ai un souvenir que nous avons très souvent abordé le fait de relocaliser d'urgence notre économie et que ceci est un aménagement du territoire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout ce que vous avez dit se trouve dans la synthèse des enseignements des réunions thématiques. Ces points ne sont peut-être pas assez priorisés.

Jacques OLIVIER

Déjà le titre est à l'envers.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il s'agit là du titre de la soirée, mais nous parlons des enseignements, donc du fond. Nous avons parlé de l'aménagement du territoire, de la relocalisation, de « schizophrénie » des consommateurs.

Jacques OLIVIER

Le fait que la rupture n'est pas probable mais qu'elle est souhaitée, le problème est là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

De mémoire, cela a été demandé par le grand public, par le public participant. Il s'agit de modifier si nécessaire, c'est pour cela. Il faut être précis.

Jacques OLIVIER

Le gouvernement entendra-t-il le fait qu'il faut relocaliser fortement l'économie ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il s'agit là d'une autre question. Par contre ce qui m'intéresse, c'est que vous réagissiez par rapport à ce que nous avons appelé les enseignements, si vous y voyez des incohérences ou des manques.

Je vous demande de bien réagir sur les enseignements, vous aurez d'autres moments d'échanges pour passer des messages généraux sur la politique. Monsieur ?

Jean-Claude BERARD, Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard

Nous avons oublié le devoir de mémoire sur notre histoire, celle du Languedoc-Roussillon. Nous oublions ces choses-là, nous avons une histoire culturelle, culturelle, nous avons des choses extraordinaires et nous les avons oubliées. Je comprends cependant cet oubli.

Il est vrai que j'ai beaucoup crié sur la biodiversité et je pense que certains ne m'écoutaient peut-être pas. C'est quelque chose de très important parce que notre région, en ce qui concerne les garrigues est un lieu remarquable avec 2 000 à 3 000 plantes médicinales. Je souhaite donc que l'on tienne bien compte de ce problème, ainsi que le problème de santé publique. Cela a été dit, mais je veux tout de même y revenir par rapport au fait que la pollution n'a pas de frontière. Il y a un problème que vous n'avez pas abordé et je vais le faire : la dernière statistique d'accidents a progressé en France. Nous devons bien prendre en compte sur le plan routier le problème de la sinistralité, parce que ce sont des problèmes humains et il est vrai que nous sommes dans le cadre du développement durable avec le triptyque économique, social et environnement.

Je vous propose encore une nouvelle fois une chose : il y a une tendance avec le tourisme et dans le cadre de la prospective, il y a 140 000 de Chinois que l'on appelle SDF, c'est-à-dire sans difficulté financière, puisqu'ils comptent dépenser 3 000 euros par jour. Je dis cela parce que Marseille est jumelée avec Shanghai, Montpellier est également jumelée, c'est-à-dire que nous attendons tout de même, avec la prospective de 2020, ce tourisme-là, qui est nouveau. Je veux dire qu'il n'y a pas que les Espagnols. Il faut prendre en compte ces choses-là.

Autre chose, cela a été un bide total : par rapport aux séismes. Nous oublions que nous sommes dans une région où il y a des séismes. Il y a énormément de problème d'inondations, de neige, de vent, y compris...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les risques naturels.

Jean-Claude BERARD

Oui, les risques naturels et cela a été complètement oublié.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je pense que nous l'avons marqué.

Jean-Claude BERARD

Non, je ne l'ai pas vu. Je note tout, alors ne vous faites pas de souci.

Je termine sur le fait qu'il ne faut pas faire passer la culture de la sécurité et de prévention en France, car nous ne l'avons pas, et je renouvelle ma proposition transport-communication avec un réseau fibres optiques pour toute la France, mais notre région en a énormément besoin.

Et puis, et ce sera mon dernier mot, par rapport au bruit, nous avons fait... Sur les déplacements, nous avons fait beaucoup, sur le plan des entreprises et tout, il y a trente ans que nous faisons cela, donc nous savons comment agir sur ce point. Mais, par rapport au bruit, nous venons de faire une charte avec l'armée et le service d'environnement pour diminuer le bruit des avions. Cela s'est passé dans le Gard et je renouvelle mon souhait d'un grand service public ferroviaire à bien réaliser dans notre France. Voilà, merci beaucoup.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

D'accord, merci.

Alain VERBEKE

Bonjour, j'aimerais revenir sur un point. J'avais fait une intervention lors de la réunion de Valence. Le représentant du ministère de l'environnement a dit qu'il manquait un certain nombre de choses, il n'y avait pas de propositions. C'est justement l'une des choses reprochée à l'Etat : la volonté de faire du report modal, la nécessité réaffirmée de réduire les gaz à effet de serre, nous ne le découvrons pas aujourd'hui. Cela fait bien longtemps, il y a beaucoup d'acteurs qui sont venus voir l'Etat en disant « Faites quelque chose ». Or, qu'avons-nous vu dans le dossier ? Un panel d'idées, deux solutions écrites qui ne sont que des solutions autoroutières. Ce qui nous fait dire que ce débat est peut-être intéressant, mais que les jeux sont probablement pipés parce que les décisions sont prises à l'avance, c'est que de toute façon l'Etat n'a préparé que l'autoroute. Et j'aimerais que cet élément extrêmement important apparaisse dans vos conclusions : nous savons depuis longtemps qu'il y a des choses à faire, notamment dans le report modal, notamment dans la fiscalité, la régularisation, je vous ai remis un document à ce sujet et j'espère qu'il sera diffusé, qu'attend l'Etat pour y travailler ? Nous pouvons évoquer des idées, mettre des chiffres, être capables de mesurer la pertinence de telles propositions, mais il faut y travailler. Nous le demandons depuis bon nombre d'années, cela n'a pas été fait et c'est cela qui nous manquait.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une réaction, Monsieur.

Frédéric MEYER, conseiller régional PACA

Trois questions. Je regrette d'abord comme certains intervenants que peu d'acteurs PACA aient répondu à ce débat, mais nous avons alerté d'entrée, le Président Michel Vauzelle avait alerté d'entrée, que le maintien de la commande d'Etat fait qu'aujourd'hui la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se sente peu concernée, et je crois que le débat public en est d'autant impacté et cela est regrettable.

Seconde chose, pour renforcer ce que vient de dire ce monsieur juste à l'instant devant moi, je crois qu'il y a un décalage très fort entre la commande de l'Etat, et donc le dossier de débat, et ce que dit le public. Il y a un décalage très fort qui conduit aujourd'hui, peut-être pas à une impasse, mais à des difficultés dans ce débat public.

Troisième des choses, également pour renforcer ce qu'a dit mon collègue tout à l'heure, que va-t-il se passer s'il y a une différence entre les conclusions de la Commission de débat public et ce qu'en retient l'Etat ? Car je trouve qu'il y a quelques nuances dans les conclusions, ce que vous venez de dire, ce que vous reprenez du débat public et ce que retient l'Etat. Comment cela va-t-il donc se passer ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je peux vous répondre directement en tant que Vice-président de la CNDP : cela se passera comme dans les autres débats publics, comme je le redis et nous le redisons, le débat public sert à échanger, mais n'est pas le temps de la décision. Nous faisons un compte-rendu et à partir de là, le maître d'ouvrage ou l'Etat, a des décisions à prendre et prend des conclusions par rapport à ce qui s'est passé. Par contre, il y a dans certains débats, vous le savez très bien, des projets qui ont complètement été modifiés, d'autres qui ont été abandonnés et dans certains autres débats, la décision n'a pas suivi ce qui a été dit dans le débat. Il s'agit là de démocratie participative et non pas de démocratie informative, il s'agit de dialogue, et c'est par le dialogue que nous arriverons à trouver des solutions. Il reviendra justement à l'Etat de prendre ses responsabilités.

Frédéric MEYER

Vous avez raison et vous ne pouvez pas dire autre chose. D'où les doutes du public sur les conditions d'être entendu par l'Etat et ce n'est pas un procès d'intention. Pardonnez-moi, Monsieur Blanchet, il ne s'agit pas de procès d'intention, mais d'une question bien réelle.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'allais vous dire « Rendez-vous en décembre lorsque l'Etat décidera. » L'Etat ne sera pas le seul à avoir décidé, il y aura également les différentes collectivités aux différents niveaux territoriaux.

Danielle GRANDIN, Fédération mieux-vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse

Lors de l'inauguration de ce débat public, en présence de Madame Olin et de Monsieur Perben, nous avons demandé que le ministère de la Santé soit associé aux travaux pour montrer son souci, son implication quant à ce qui se passera d'ici 20 ans. Puisque des chiffres ont été annoncés, nous

sommes heureux qu'il y en ait. Nous avons, quant à nous réalisé un travail important sur la pollution le long de l'autoroute. L'association Airmaraix, dont Monsieur Marzolf a reçu un exemplaire des travaux pointe très précisément les impacts de la pollution du la santé et je redis donc notre souci de voir prendre en compte le coût de ce projet du point de vue santé, de ce que nous sommes en train de préparer, et donc que quelqu'un de ce ministère se joigne à nos travaux pour montrer qu'il y a un souci de ce côté-là. Madame Olin s'y était d'ailleurs engagée.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une personne de la Santé est venue s'exprimer à Valence. Ils sont donc au courant des travaux et l'Etat avait notamment présenté le plan santé environnement. Ils suivent, ils ne sont peut-être pas présents comme le sont Messieurs Blanchet et Badré, de l'équipement et de l'écologie, mais ils suivent quand même.

De la salle

Les Montpelliérains, cependant, sont (*inaudible*).

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous avons de nouvelles technologies qui permettent d'avoir toutes les informations sur Internet dans les quelques jours suivant les réunions. Madame Parlange et ensuite Monsieur Gonella.

Anne PARLANGE, Coordination associative pour le VRAL

J'ai relevé deux choses qui reviennent peu dans les synthèses qui ont été faites. La première est dans la synthèse que nous a faite Anne Devailly lorsqu'elle a cité les infrastructures routières et autoroutières qui ont été utilisées, dont nous avons parlé au cours des réunions sur l'aménagement du territoire. J'ai eu le sentiment, dans la manière dont vous en parlez, je cite l'A75, l'A51, le doublement de la RN88 et l'A79, vous en parlez comme s'il s'agissait de projets qui n'avaient pas soulevé de controverses et je pense que le défaut de votre synthèse est qu'elle est réalisée, nous l'avons déjà dit, il n'y a pas eu grand monde, pas beaucoup de public, mais ce que vous avez repris constitue en fait une synthèse des interventions faites en tribune et je pense que si nous avions eu quelqu'un d'autre que Madame le maire d'Aubenas pour défendre l'A79, nous n'aurions peut-être pas eu le discours que nous avons eu dessus et il en va de même pour la RN88. Quant à l'A51, des participants dans le public ont objecté à plusieurs reprises sur la décision qui avait été prise par Monsieur Perben. Ceci est une première chose.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est pour cela qu'il y a des réunions territoriales, pour que nous allions voir à Privas, à Mende pour voir si le public est d'accord par rapport à ce qui a été présenté.

Anne PARLANGE

Je suis un peu gênée du contenu de cette synthèse, sachant que sur le site même de la CPDP se trouvent des interventions qui vont dans d'autres sens concernant ces projets autoroutiers.

La seconde chose est par rapport à l'intervention de Noël Lebel. Lorsque vous avez cité comme réalité incontournable pour ce débat public, la vallée du Rhône qui est un couloir, la croissance démographique, économique, etc., et l'attractivité touristique, je suis beaucoup gênée par le fait que vous n'ayez pas mis les enjeux environnementaux dans la réalité actuellement incontournables. Il me semble que les débats les ont suffisamment mis en avant et que nous ne pouvons pas traiter aujourd'hui de la question de la politique des transports sans parler des enjeux environnementaux.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous prenons bonne note tout ce que vous venez de dire. Monsieur Gonella.

Jean GONELLA, FARE SUD et Coordination

Je crois que je voudrais renchérir sur ce qui a été dit, un des troubles de ce débat et de ses ambiguïtés, il n'y aura pas de procès d'intention, nous sommes même très contents lorsque l'Etat même s'il varie initialement, nous l'avons vu sur le débat LGS, deux ministres différents ont proposé initialement au débat deux solutions différentes. Il était juste que les représentants de l'Etat les soutiennent. Je suis d'accord sur la fait que nous avons eu des cas où l'Etat a commencé avec une solution initiale et a évolué au cours du débat. Or ici il est difficile de penser que deux très hauts fonctionnaires d'Etat éminents et d'ailleurs de grande qualité, aient une mission initiale donnée par l'Etat, lancée comme cela en leur disant « Ecoutez ce qui se dit ». Nous aimerions savoir si l'Etat a une pensée initiale, un projet initial que nous pouvons contester mais qu'il est honorable que l'Etat ait. Juste savoir si l'Etat a une idée a priori, qu'il puisse en changer ensuite grâce au débat, mais ici tout se passe comme si l'Etat était largué, n'avait aucune idée a priori, ne savait pas ce qu'il voulait pour résoudre le problème, que tout le monde reconnaît de congestion de la vallée du Rhône. Ce ne sont pas des soupçons, mais nous pouvons penser que dans la politique des transports, telle qu'elle est conduite depuis des années, la position initiale de l'Etat, qui est honorable, chacun fait ses choix politiques, est de vouloir faire passer un doublement de l'autoroute A7 ou de vouloir l'autoroute des piémonts de l'Ardèche. Si tel était le cas, et sans que cela en porte quelque discrédit que ce soit, il serait bien que les agents de l'Etat nous disent « Nous avons cette idée, nous pensons qu'il s'agit de la meilleure pour l'intérêt général et le débat public. Débattons et si vous avez assez d'arguments pour que l'Etat change... » Nous l'avons vu dans la THT Boutre-Carros. Le changement entre la position initiale de l'Etat qui est honorable parce qu'il y avait un véritable problème et ensuite par la qualité du débat, l'Etat a reconnu qu'il y avait des solutions alternatives. Là, il serait bien que l'on nous dise qu'il y a une position, je dis bien a priori, mais si nous regardons...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons leur passer la parole.

Jean GONELLA

Oui, mais si nous regardons le problème avec une idée primaire et première, c'est effectivement devant la congestion d'une autoroute, le doublement d'une autoroute sur place, ou par une autre autoroute. C'est évident, simple, intelligent, mais cela se heurte à un certain nombre de contraintes d'environnement. Donc, dites le nous. Si vous avez une mission, si le ministre actuel vous a donné une mission dans ce débat, autant que nous le sachions pour que nous en débattions sereinement et sainement et pacifiquement et que nous voyions s'il est possible de vous faire changer d'idée.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons passer tout de suite la parole aux représentants de l'Etat pour qu'ils disent ce qu'ils pensent de cette question précise.

Jean GONELLA

Ils n'ont aucune idée, ils sont largués !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Attendez, laissez les répondre.

Jean GONELLA

Oui, qu'ils le disent.

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie

Mais nous allons vous le dire, Monsieur Gonella. Pardonnez-moi, cette question a déjà été abordée plusieurs fois dans des réunions, mais peut-être pas devant les mêmes interlocuteurs. Je répondrai à la fois à Monsieur Verbeke et à Monsieur Gonella. Monsieur Verbeke nous dit « Vous avez une idée cachée, vous voulez faire passer à tout prix le doublement de l'autoroute. » Monsieur Gonella nous dit « Vous n'avez aucune idée ou nous ne connaissons pas celle que vous avez. Par contre, vous êtes largués, mais vous avez par contre dû avoir des instructions de vos deux ministres ». Je vous rappelle qu'il y en a deux avant de commencer. Je certifie sur honneur, cela pourrait être démenti, mais m'étonnerait beaucoup, que nous n'avons pas eu d'instructions précises de nos ministres, ni sur le thème « Faites à tout prix passer le doublement de l'A7 », ni sur le thème « Nous ne savons vraiment rien, s'il vous plaît, éclairez notre lanterne parce que nous sommes vraiment largués. »

Je rappelle un point que nous avons assez souvent rappelé, c'est l'Etat qui a choisi lui-même, alors que rien ne l'y obligeait contrairement aux débats sur projets, à lancer le débat. C'est lui qui a choisi de le faire. S'il avait vraiment des intentions cachées, l'Etat n'aurait peut-être pas procédé de cette manière.

Deuxièmement, le dossier support n'est pas fait dans l'hypothèse « Nous sommes largués, que nous ne savons rien, s'il vous plaît, expliquez-nous. » Il pose un problème précis, nous avons synthétisé à l'extrême sous la forme de cet étai souvent cité, un problème de mobilité et un problème d'environnement. C'est un peu caricatural, mais permet de réaliser la réflexion. A partir de là, et cela nous semble être un exercice de démocratie et pas complètement idiot, même s'il est un peu nouveau, qui est de réfléchir à vingt ans ou à cinquante ans, que pouvons-nous faire pour sortir de cet étai de façon intelligente sachant qu'il y a des positions extrêmes, c'est vrai mais cela a été rappelé par les membres de la commission. Certaines personnes disent que pour sortir de cet étai, il s'agit tout simplement d'arrêter immédiatement tout projet d'infrastructure nouvelle et puis voilà. D'autres disent qu'il ne faut surtout pas faire cela, parce que vous allez remettre en cause les emplois, l'économie et cela n'ira pas du tout.

Nous, tout ce que nous tentons de faire, et je l'ai rappelé tout à l'heure, c'est d'essayer de voir s'il existe des solutions autres que ces deux extrêmes pour avoir, de façon pragmatique, sans mettre en difficultés telle ou telle partie de la population, cela a également été dit, ceux qui seront le plus mis en difficultés par les solutions extrêmes sont ceux qui sont déjà en difficulté et pas ceux qui sont à l'aise. C'est pour cela que nous rejetons les solutions extrêmes. Comment pouvons-nous, avec des solutions de report modal, avec des solutions de taxation, avec un calendrier raisonnable, des choses de ce genre, avoir une politique à vingt ans et à cinquante ans qui maintienne une économie en vie et qui préserve l'environnement, ce dont plusieurs intervenants ont parlé depuis un quart d'heure. Je suis convaincu et je suis payé pour dire que ceci est fondamental, c'est évident sinon, nous ne serions pas là. Voilà la réponse. Nous n'essayons pas de faire passer une autoroute en se déguisant, cela n'aurait aucun sens et nous ne sommes pas non plus en train de dire « Nous ne savons rien, s'il vous plaît, dites nous ce qu'il faudrait faire. » nous sommes en train de proposer une problématique et de construire des solutions en commun ce qui est un peu autre chose.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour ces précisions. Il s'agit ensuite d'une question de confiance. Une dernière intervention avant la prochaine table ronde. Monsieur Estour.

Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et des communications

Je voulais juste vous apporter le point de vue de l'Office interconsulaire. Effectivement, pur l'ouverture de ce débat, il est important que les milieux économiques qui sont effectivement des acteurs dans le développement durable puissent donner leur point de vue. Ceci car derrière l'économie se trouve l'emploi qui est le souci numéro un des Français, il ne faut pas l'oublier et l'économie a un lien extrêmement direct, je crois que toutes les études l'ont prouvé, avec la satisfaction des problèmes de transport.

Pour revenir à ce débat, j'ai beaucoup apprécié un certain nombre de présentations à la tribune, peut-être un peu moins le débat de la salle, puisque plusieurs millions de personnes du Sud-est sont concernées par le problème, et non pas 1 500. Il y a donc effectivement un besoin d'ouverture plus grande.

Je voulais dire deux choses. L'Europe : il manque une ouverture sur ce qui se fait autour de nous en Europe et il est certain que pour nous, économiques, voir la rapidité avec laquelle l'Italie, l'Espagne, la Suisse, l'Autriche sont en train de s'équiper de voies de communication importantes

est un facteur interrogatif pour nous parce que, si nous restons à la traîne avec des domaines de congestion par rapport à nos voisins, les facteurs économique risquent de suivre cette délocalisation des moyens de transports.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Estour, nous ne demandons pas des déclarations, mais des réactions par rapport à ce que nous venons de vous dire.

Jacques ESTOUR

Je voulais souligner que cet élément européen n'a pas été représenté dans ce qui a été dit.

Deuxième point qui nous paraît important à nous, professionnels, nous sommes pour les transferts modaux de marchandises et de voyageurs lorsque cela est possible. Par contre, il nous manque des précisions. Nous vous avons donné et nous vous redonnerons des chiffres extrêmement précis sur les tonnages qui passent dans cette vallée du Rhône, une partie est transférable et une autre ne l'est pas. Si nous multiplions par trois le débit du fleuve pour le transport de marchandises, par deux celui de la voie ferrée – et Dieu sait si nous serions heureux de la voir aboutir –, il n'empêche qu'il restera encore une augmentation de 35 % environ des transports routiers. C'est-à-dire que contrairement à ce qui est affirmé dans certains paragraphes, l'ouverture vers d'autres modes de transports, que nous souhaitons tous, n'est pas capable d'absorber l'augmentation des transports dans les vingt à venir. Une précision sur les chiffres serait donc nécessaire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

RFF et la SNCF ont dit le contraire au cours de la réunion sur les transports de marchandises.

Jacques ESTOUR

La troisième chose que nous vous avons demandé et que vous n'avez pas évoqué est le problème financier. Nous avons tendance à lancer des oukases en disant « Il faut faire payer untel, faire payer untel », ce n'est jamais les autres. Je rappellerai qui est également important que nous ayons des chiffres à ce sujet et non pas seulement des évocations générales. Lorsque nous savons que la route rapporte en gros en fiscalité à la France 46 milliards d'euros par an, alors que le chemin de fer en coûte 10 milliards et quelques par an.

Protestations de la salle.

Jacques ESTOUR

Il ne faut jamais crier sur des vérités, il faut les accepter et les prendre comme des éléments de réflexion. Mais il serait bon que cela soit connu dans le débat.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une réunion est prévue le 18 mai de 17 à 18 heures sur les coûts externes des transports, point qui a souvent et régulièrement été évoqué dans les différents débats. Nous ferons donc une réunion pour savoir qui paie quoi.

Jacques ESTOUR

Je disais donc des éléments précis. Voilà.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Très bien. Merci pour ce premier tour de table par rapport aux réactions. Je vous propose de passer à la table ronde suivante sur les idées et les mesures.

Table ronde

Noël LEBEL, CPDP

Après les synthèses que nous ont offertes les membres de la Commission, nous élevons à la tribune Ueli Balmer, Charles Raux, Alain Boulogne et Jean-Claude Besson-Girard. Je vais les présenter rapidement et dire quel est le sens de ces quatre interventions.

La première, au fond, nous avons dit « Il n'y a qu'à faire et nous arriverons à régler les contradictions ». Peut-être dans ce « Il n'y a qu'à » se trouvent des choses positives et qui conduisent effectivement aux résultats. Certaines sont peut-être des illusions et d'autres de fausses pistes. Nous avons donc cru utile de présenter quelques exemples de solutions à des problèmes qui ont été évoqués et c'est la raison pour laquelle nous avons d'abord demandé à Ueli Balmer de l'Office fédéral du développement territorial de la Confédération helvétique de venir nous parler de la RPLP qui a souvent été évoquée comme le Graal de la taxation des marchandises pour favoriser le transfert de la route vers le rail. Vous remarquerez, et cela n'est pas sans relation avec notre débat, que dans l'organisation administrative helvétique, la planification des transports en amont n'est pas du ressort de l'office fédéral des transports, mais de l'administration du développement et de l'aménagement du territoire. Je pense que cela mérite déjà d'être noté. Ueli Balmer nous dira donc un peu comment la RPLP suisse a effectivement conduit à la réussite de ce transfert modal de la route vers le rail.

Deuxièmement, Charles Raux nous parlera des péages urbains, sujet qui n'a pas volontiers été mis dans le débat. Nous n'aimons pas beaucoup aborder ce sujet parce que, comme le disait tout à l'heure Michel Badré, le péage urbain tombe un peu sur chacun de nous et l'idée que ce qui était libre avant va devenir payant n'est pas très agréable. Je crois que ceci méritait que nous revenions sur le péage urbain de façon plus approfondie et spécifique que l'évocation qui en a été faite à Valence, je crois.

Ensuite, sujet qui a été peu évoqué, comment résout-on les problèmes qui naissent de la fréquentation touristique ? Nous avons dit qu'une grande partie de la congestion était due dans les mois d'été à la fréquentation touristique et au développement des loisirs, mais nous n'avons pas évoqué beaucoup de solutions dans le domaine. Alain Boulogne, maire de la commune des Gets en Haute-Savoie, nous dira comment, notamment dans le cadre d'un programme Interreg IIIB, il travaille avec d'autres communes de l'espace alpin. Il s'agit naturellement d'une station de sport d'hiver et non pas d'une station littorale, mais il n'est jamais interdit de comprendre et d'adapter les bonnes pratiques des autres pour résoudre nos propres problèmes.

Enfin, dernière intervention, comment faire décroître des flux de matières, d'énergie et de transports ? Il est apparu qu'une des tendances exprimées dans ce débat était de dire que nous ne nous en sortirons pas, simplement par l'adaptation, mais nous devons changer complètement de perspectives et par conséquent que nous prenions le chemin de cette décroissance, non pas économique, mais bien comme il est dit dans le titre « réduire les flux de matières, d'énergie et de transports ».

Voici donc les raisons de ces quatre exposés et je donne maintenant à la parole à nos intervenants dans l'ordre, en commençant par Ueli Balmer que je remercie sincèrement et particulièrement d'être venu de Berne pour nous exprimer son point de vue.

Ueli BALMER, Office fédéral du développement territorial à Berne (*)

Merci Noël Lebel et merci de me permettre de présenter la taxation des marchandises sur la route par notre RPLP Suisse qui a été mentionnée à plusieurs reprises.

Commençons par le début : pourquoi avons-nous introduit cette RPLP ? C'est le rôle-clé du transport de transit dans les Alpes. Après l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard, nous avons eu une forte croissance des transports sur la route. Jusqu'à l'ouverture 13 % du fret était sur le rail, jusqu'en 1980. Et cette forte croissance a amené de fortes réactions sur le plan politique et nous avons donc formulé une nouvelle politique de transports de marchandises et j'aimerais souligner de transports marchandises puisque, cela a été dit plusieurs fois, il ne s'agit pas de la même chose que pour les véhicules légers.

Nous avons fondé une politique qui se base sur trois piliers. Nous avons décidé de construire de nouvelles lignes ferroviaires au travers des Alpes, puis nous avons décidé d'introduire la fameuse redevance poids-lourds liée aux prestations et de réformer les chemins de fer pour les rendre plus compétitifs.

Voici donc notre politique et je vais maintenant parler de la RPLP. Trois critères : le premier est que cette redevance est liée à la distance véhicule/kilomètre et doit être payée sur toutes les routes. Second critère, le poids admissible et troisième, les émissions.

Nous avons décidé d'introduire la taxe en plusieurs étapes, nous avons commencé au 1^{er} janvier 2001 avec un taux de 1,1 centime par tonne/kilomètre, c'est-à-dire qu'un véhicule de 40 tonnes va payer 44 centimes d'euro par kilomètre. Au même moment, nous avons introduit une limite de poids de 28 à 34 tonnes, c'est important pour comprendre les effets dont je vais parler ensuite. Jusqu'en 2000 la Suisse connaissait encore une limite de poids allant jusque 8 tonnes. Au 1^{er} janvier 2005, nous avons haussé le taux à 1,6 centime par tonne/kilomètre, c'est-à-dire qu'un 40 tonnes paye dès ce moment à peu près 65 centimes par tonne/kilomètre. Pour vous donner une idée, le péage d'un véhicule de 40 tonnes sur les autoroutes en France est à peu près cinq fois moins élevé qu'en Suisse. Et je souligne à nouveau que cette taxe doit être payée sur toutes les routes.

Pourquoi est-ce tellement élevé ? Parce que nous avons inclus les coûts externes. Je n'ai pas le temps de tout vous expliquer, mais j'ai amené avec moi une brochure où tout est expliqué, il y en a encore sur la petite table ici devant. Vous y trouverez tout.

Au 1^{er} janvier 2008, nous élèverons encore une fois au taux final de 1,8 centime par tonne/kilomètre.

Maintenant, j'aimerais vous montrer les effets que cela a eus. Vous voyez que nous avons eu une forte croissance jusqu'en 2000, 5 à 7 % chaque année. Les véhicules/kilomètre perdent au moment où nous avons introduit la RPLP et il faut ajouter que nous avons haussé la limite de poids. Nous avons eu une forte réduction en 2001, et cela a continué à baisser en 2002 depuis cela augmente à un niveau faible. Je n'ai pas encore les chiffres pour 2005.

Vous pouvez donc voir que cela a réellement eu une influence, mais il faut dire que la RPLP avait été couplée à la limite de poids.

Voici l'évolution du trafic transalpin. Il est intéressant de voir que l'évolution de ce trafic était à l'origine de notre RPLP, mais que le chiffre de camions n'était pas le plus élevé dans toute la

Suisse. Sur une autoroute, vous avez peut-être 10 ou 12 000 camions par jour à travers les Alpes, mais cela a des effets vraiment différents, vraiment forts et c'est pour cela que nous avons réellement pu changer des transports de marchandises et introduire la RPLP. La Suisse a voté plusieurs fois sur la politique des transports de marchandises et chaque fois le peuple suisse a confirmé. Vous voyez que cela a également eu un effet : nous avons une forte croissance jusqu'en 2000 et une réduction s'est ensuite produite jusqu'en 2005. Nous allons maintenant voir comment cela continue.

Cela a donc des effets et c'est surtout cela que j'ai voulu vous montrer. Vous trouverez dans la brochure tout ce que je n'ai pas dit, mais je vous ai montré les points forts. Merci beaucoup.

Charles ROUX, LET (*)

Bonsoir. Nous allons donc parler d'un sujet qui fâche : les péages urbains. Je suis chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, CNRS. Nous utilisons le pluriel tout simplement parce qu'il en existe plusieurs formes, selon la configuration spatiale, sur une section de route, le péage à la française que nous connaissons en interurbain. Le péage de cordon dans lesquels seuls paient les véhicules entrant, traversant une ligne virtuelle matérialisée par une barrière de péage, et qui peuvent éventuellement payer en cordon sortant. Le péage de zone : au péage de cordon est ajoutée la tarification du péage pour les véhicules circulant à l'intérieur du cordon. Il y a ensuite des variantes selon la base tarifaire c'est-à-dire que l'on paie au kilomètre, au passage, au forfait, par exemple à la journée, la durée. De plus le niveau du tarif est un paramètre important sur lequel je reviendrai, et qui peut varier selon l'heure de la journée, le jour de la semaine.

« On sait faire, ça marche ». Je cite les deux cas connus en Europe.

En Norvège, cela a commencé par exemple à Bergen en 1986. Ce sont les quatre principales villes du pays, pas très peuplées, ceci pour vous montrer que même des moyennes agglomérations comme celle de Stavanger sont également concernées par les péages. Stavanger a mis en place le péage en 2001. La mise en place est faite à la suite d'un accord, d'un consensus entre les partis politiques de droite et de gauche, un consensus pour ne pas en faire un objet de débat politique, de controverse politique. Pour le financement de « paquets » de transports en majorité pour faire des rocades, des tunnels, pour reconquérir des centres-villes ou simplement un peu la configuration des villes norvégiennes qui se trouvent au fond de fjords avec une topographie très escarpée. La circulation s'était développée par le centre de la ville. Notamment à Oslo, mais aussi à Trondheim, ces paquets de financement ont permis de développer des rocades, des tunnels passant sous le fjord et de transformer l'infrastructure du centre-ville en place piétonne, de céder la place aux vélos, aux bus, etc. La technologie, les portiques, l'électronique embarquée à bord des véhicules, du marketing pour faire en sorte que seront installés gratuitement dans des véhicules tous les petits composants électroniques comme ceux que l'on connaît avec le Télépéage français.

Le cas de Londres est plus récent, il date de 2003. Il s'agit là d'une volonté politique forte du maire de Londres, Ken Livingstone, qui avait annoncé, avant les élections du maire du Grand-Londres, qu'il mettrait en place ce péage et qui a été élu sur ce programme. Il a été réélu sur ce programme en annonçant l'extension du péage, une augmentation du tarif qui est actuellement de 8 livres, c'est-à-dire de moins de 12 euros pour circuler librement dans Londres la journée. Il s'agit d'une petite zone de 21 km². Pour ceux qui connaissent l'agglomération de Lyon, cette surface ne couvre même pas l'ensemble de Lyon-Villeurbanne. Technologie à base de caméras. La baisse de la congestion est de moins 30 %, supérieure à celle qui était attendue et les recettes sont inférieures aux

prévisions, c'est-à-dire que la demande a réagi plus fortement, les gens ont trouvé les solutions, ils sont passés au bus, ils sont passés ailleurs pour éviter de traverser la zone en voiture, etc. En outre, l'extension de la zone a été décidée pour 2007.

A quoi cela sert-il ? C'est-à-dire où placer le curseur ? Plutôt du côté de la régulation avec dans le cas de Londres un tarif extrêmement élevé pour nous français ou à l'opposé du côté du financement c'est-à-dire que l'on ne cherche pas à faire trop décroître la circulation, mais que l'on fait payer l'automobiliste pour les nouvelles infrastructures qui seront proposées, y compris pour le développement des transports collectifs. Le niveau du tarif intervient donc et également les possibilités de choix alternatifs. Si vous n'avez pas d'alternative, si le péage fonctionne toute la journée et partiellement en heure de pointe, vous ne pouvez pas vous contenter de changer l'heure du déplacement, si une zone complète est tarifée, vous n'avez pas d'autre alternative que de payer pour la voiture ou de prendre un autre mode de transport.

Nous reviendrons ensuite sur la question quoi affecter les recettes.

Je voudrais dire, parce que nous avons cru entendre ça et là qu'il s'agissait de l'un des moyens de protection de l'environnement, je ne pense pas que ce soit le meilleur instrument pour réguler la pollution ou les émissions gaz à effet de serre. Il y a des choses beaucoup plus pertinentes comme la taxation des carburants, il s'agit d'un problème de résistance politique et sociale, ou les quotas de CO₂ qui est une opportunité, une possibilité sur laquelle nous travaillons depuis plusieurs années, mais c'est un autre sujet.

Les péages urbains sont une réponse à un problème de rareté, lorsque l'on ne peut pas agrandir la capacité routière, et il s'agit bien de la question qui a été posée ici avec force, par les intervenants. Il s'agit donc de mieux gérer les infrastructures existantes, et également lorsque l'on ne peut pas investir dans des solutions alternatives, par exemple les transports collectifs, et donc l'idée est bien d'utiliser les recettes pour développer des solutions alternatives plus efficaces pour la collectivité.

S'agissant de la problématique de la vallée du Rhône...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

7 minutes, Monsieur.

Charles RAUX

D'accord, je vais finir là-dessus. Pour la vallée du Rhône, une circulation locale importante. Nous avons la possibilité de traiter les engorgements au droit des agglomérations, c'est-à-dire de réduire la circulation locale d'échange sur les réseaux routiers d'accès ou de contournement de ces agglomérations à l'aide de ces péages urbains. Nous pouvons également utiliser les recettes pour les transports collectifs urbains, TER, etc. et donc réduire le besoin de nouvelles capacités routières. Voilà. Je n'ai pas le temps de terminer, il s'agissait d'un exemple de configuration que nous avons proposé. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous pouvons peut-être vous donner une minute de plus pour nous présenter votre schéma.

Charles ROUX

Le schéma dit simplement qu'il est possible, par un système de péage, ceci est appliqué au cadre de Lyon. Z2 correspond à Lyon-Villeurbanne, Z1 à la périphérie et une succession de péages pour réguler le trafic de transit, le trafic d'échange qui pèse en ce moment dans l'agglomération. Combiné à un péage de zone, en rendant bien sûr payant le réseau d'agglomération, nous pouvons tout à fait réguler le trafic.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et pas seulement dans l'hypercentre.

Charles ROUX

Non, pas seulement dans l'hypercentre puisque l'on peut jouer sur une zone plus large.

Noël LEBEL

Bien. Monsieur Boulogne.

Alain BOULOGNE, maire des Gets

Très bien, je vous donnerai déjà quelques chiffres, si vous le permettez. Les Gets comptent 1 300 habitants permanents, mais représentent 16 500 lits d'accueil et le village est situé dans une vallée hébergeant également Morzine et Avoriaz, 35 000 lits d'hébergement. Pendant les 18 semaines de la saison d'hiver, nous avons un flux et reflux chaque samedi qui fait que cette vallée est complètement engorgée, comme pratiquement toutes les vallées d'accès aux stations de sports d'hiver. La montagne est par définition un lieu extrêmement contraint, la pente est présente partout et nous avons extrêmement peu de moyens de dégagement.

Deuxième élément, en 2001 la collectivité locale des Gets a pris très vite conscience qu'il ne fallait pas qu'une place de voiture par voiture, mais bien trois parce qu'en l'occurrence une voiture doit se garer devant chez elle, devant les remontées mécaniques et devant le boulanger. La collectivité locale ne peut actuellement pas fournir trois places de voiture par personne.

La politique du 100 % voiture conduit à impasse d'autant plus grave que les clients déclarent aujourd'hui être attirés par des vacances à la montagne, que ce soit en été ou en hiver, par le fait d'être dans un paysage. Aujourd'hui, si nous n'intervenons pas lourdement pour tenter de limiter ces voitures, c'est le paysage lui-même qui commence à être complètement grignoté et qui fait que ce rêve de vacances est en train de disparaître.

Nous nous sommes donc demandé quelles étaient les solutions à mettre en place. Nous n'avons pas de train et il n'y en aura pas, donc la seule solution est d'encourager les transports collectifs. Nous nous sommes donc penchés sur nos transports collectifs qui existent depuis des années, mais nous avons très rapidement fait le constat que les bus circulent, qu'ils partent et arrivent à l'heure, mais qu'ils étaient vides. A partir de ce moment-là, la vraie question est de voir comment arriver à faire monter des clients dans ces bus qui fonctionnent, mais qui ne sont pas « sexys ».

Il a fallu trouver que l'autorité organisatrice de ces transports en commun était le département, comme partout en France, que cette autorité organisatrice ne s'était pas du tout penchée sur ces problèmes de flux et reflux en montagne, c'était vraiment tout à fait subsidiaire, alors que nous avons 60 000 personnes dans un sens, 60 000 dans un autre pendant les 18 semaines de l'hiver.

A partir de là, une première idée a été de pousser l'autorité organisatrice à oser se mettre autour de la table avec toutes les parties prenantes, le social, l'économique, la protection de l'environnement, les transporteurs, les clients, les collectivités locale, et faire en sorte de réfléchir ensemble sur la façon de faire monter plus de clients dans ces bus.

Une première idée est très vite apparue : aujourd'hui, beaucoup d'autocars sont dédiés à une certaine clientèle, que ce soit en ramassage scolaire, etc. Nous nous sommes donc réellement inspirés de ce que nous avons vu en Suisse et en Autriche et nous avons vu qu'il ne faut absolument plus de bus dédiés. Deuxième chose, il faut que la lisibilité des horaires soit extrêmement claire, que le client n'ait plus à lire un horaire avec des renvois, des astérisques, etc. Le bus doit partir à l'heure dans chacun des deux sens puisque nous avons la chance d'avoir deux gares SNCF, chacune à 25 kilomètres de distances et l'idée est de mettre un système cadencé entre ces deux gares de Cluses et de Thonon. Ensuite, nous devons évidemment appuyer tout de suite, non pas sur les clientèles qui viennent avec leurs 4X4, car ce sont les clientèles les plus difficiles à reprendre, mais de tenter d'analyser quelles étaient les clientèles les plus captives. Nous avons donc identifié un certain nombre de clientèles : les adolescents qui n'ont pas encore le permis de conduire, les personnes âgées qui n'osent plus conduire sur la neige, mais aussi les skieurs qui ont raté la dernière benne et qui se retrouvent coincés en fond de vallée après la journée de ski, des clients qui veulent simplement découvrir cette vallée d'une manière touristique, etc. Nous avons donc essayé d'avoir une action ciblée sur chacune de ces clientèles. Mais le souci majeur de tout cela est le client qu'il faut tenter de séduire à nouveau en allant au devant de lui, en lui faisant apparaître le fait que ce n'est pas forcément beaucoup plus cher, beaucoup plus contraignant de monter dans un bus que de rouler dans sa propre voiture.

Autre axe de recherche, mettre en place une centrale de mobilité, faire en sorte que l'on puisse très facilement lire tous les horaires de train, de bus et aussi, et nous allons le voir, les horaires intramuros, parce qu'il nous faut ensuite avoir une politique à l'intérieur du village, pour faire en sorte de circuler comme il faut. Le défi est de taille car il s'agit d'inciter les habitants et les touristes à modifier leurs comportements en matière de déplacement. Dans le même temps, à l'intérieur du village, nous avons supprimé pratiquement toutes les places de parking en mettant simplement des arrêts minute. Cela ne s'est pas fait sur une seule saison, mais au bout de trois ans, nous arrivons tout doucement à faire en sorte que le village retrouve sa vocation piétonnière. Nous incitons les travailleurs saisonniers à ne plus venir avec leurs voitures personnelles qui restent ensuite bloquées sur le village, mais en leur payant le train. Nous nous sommes aperçus que les tarifs de réduction sur les remontées mécaniques actuelles étaient essentiellement faites pour les ski-clubs, qui maintenant viennent avec leur voiture individuelle. Donc, à partir de l'année prochaine, les tarifs de réduction sur les remontées mécaniques ne seront donnés qu'aux clients venant par transport collectif. Nous avons évidemment mis des navettes pour le personnel, et nous incitons également tout ce qui est mobilité à l'intérieur du village, ce que nous appelons mobilité douce : l'hiver, nous rétablissons la piste de ski qui traverse le village et nous essayons d'être un territoire d'expérience en été pour tous les véhicules non polluants, notamment les vélos électriques.

Comme il ne me reste que quinze secondes, nous nous bagarrons quand même, parce que sur la voie blanche, c'est-à-dire le fait de traverser le village à ski, nous nous heurtons à la Gendarmerie

qui nous dit que cela est complètement interdit et s'agissant de l'introduction des vélos électriques, vélomoteurs, port du casque obligatoire. Là, nous ne sommes pas sortis de l'auberge.

Noël LEBEL, CPDP

Nous allons maintenant écouter le dernier intervenant qui a pour tâche de tenter de vous dire ce que vous n'avez pas encore entendu.

Jean-Claude BESSON-GIRARD, Comité rédactionnel du journal la Décroissance, Conseil de développement du « Pays » une autre Provence

Première chose, et j'ai beaucoup apprécié votre intervention, n'oublions jamais que l'environnement est ce qui reste lorsque nous avons détruit la nature.

J'ai à traiter le sujet : Faire décroître les flux de matières, d'énergie et de transports. Au départ, le titre était différent et me plaisait d'avantage « Peut-on encore adapter l'existant sans rupture avec les tendances passées ou faut-il bouleverser le modèle ? » Je vais bouleverser le modèle.

Celui qui pense qu'une croissance illimitée est possible sur une planète aux ressources limitées est un fou ou un économiste. Si vous considérez que cette phrase de Kenneth Boulding, économiste américain dissident, relève du simple bon sens à l'échelle planétaire, elle est tout aussi vraie pour ce qui concerne les transports de marchandises, d'énergie et de personnes dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je m'adresse à vous ce soir en tant que représentant d'un mouvement de pensée que certains jugent extrémiste, que je considère simplement réaliste et qui s'appelle le Mouvement de la décroissance. Mais la décroissance ne signifie pas, comme dans la caricature la croissance économique à l'envers ou négative, qui s'appelle la récession. Je considère non pas que nous allons dans le mur, mais que nous sommes dans le mur et qu'il s'agit de préparer l'arrivée, l'avènement, je ne sais quel mot employer, d'une société de décroissance, et non pas d'une économie de décroissance, c'est-à-dire d'abord d'une société de partage, réellement économe en tout domaine et non plus soumise au funeste et schizophrénique credo de croître.

Que cela signifie-t-il réellement pour le sujet qui nous rassemble aujourd'hui, la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ? Je vous soumetts brièvement quelques remarques et propositions dans le temps qui m'est imparti.

Premièrement, l'évolution exponentielle des transports ne saurait être séparée de ses causes : le profit à court terme, de tous les profiteurs concernés, la guerre des lobbies, lobbies des transports, mais aussi lobbies de l'industrie pharmaceutique. Lorsque nous nous trouvons coincés dans un embouteillage, nous nous énervons et lorsque nous nous énervons, nous prenons des drogues et lorsque nous avons pris trop de tranquillisants, nous devons prendre des stimulants. Vous savez que les Français sont champions du monde de ce genre de sport. Il y a d'autres maladies fondamentales, la maladie de la bougeotte, pour un rien, nous bougeons. C'est justifié, nous bougeons. C'est ce que j'appelle la servitude volontaire à un mode de vie insoutenable lié, selon moi et quelques autres avec moi, à la croissance économique. J'aimerais que ceux d'entre vous qui croient encore à la croissance aillent voir les quelques chiffres de cette croissance, pas seulement à l'échelle d'un secteur d'activité, ni seulement à l'échelle française, ils se rendraient compte que depuis déjà plusieurs années, la croissance économique a cessé de créer des emplois.

Je crois que c'est seulement à partir de cette prise de conscience que nous pouvons proposer une autre orientation de la politique des transports. Laquelle ? Cela a déjà été dit dans les rapports que j'ai lus et également par un intervenant tout à l'heure. Je crois que la relocalisation de l'économie est fondamentale. Il faut relocaliser l'économie à de petites échelles de production et de consommation, et à ce sujet, il me semble que l'échelle de pays est tout à fait favorable. Je suis par ailleurs impliqué dans le territoire de pays qui s'appelle « une autre Provence » qui est à cheval sur la Drôme et sur le Vaucluse, ce qui ne manque pas de créer beaucoup de difficultés administratives et culturelles diverses.

Ne plus raisonner en termes de filières, je vais choquer certains mais tant pis, en termes de compétitivité et d'emploi, mais d'abord en termes de ressources territoriales renouvelables, de solidarité, de partage et d'activités humaines où le salariat n'est plus le seul modèle d'organisation économique.

Cinquièmement, je suis partisan de la détaxation des commerces de proximité. Cela veut simplement dire que si dans un village, j'habite dans un petit village au pied du Mont Ventoux, nous pouvons trouver sur place à peu près équivalent, grâce à cette détaxation, pour des prix corrects pour des ménages modestes qui espèrent trouver sans se rendre compte qu'ils vont faire cinquante kilomètres pour gagner trois sous et remplir leur caddie de choses inutiles, s'ils pouvaient trouver sur place des produits de nécessité, je pense que ce serait une incitation forte pour éviter de prendre sa voiture.

Je suis également partisan, cela va en choquer d'autres, d'un péage de solidarité, non pas seulement à l'entrée des villes, mais à l'entrée des hypermarchés. Comme vous le savez peut-être, les hypermarchés, ce que nous appelons la grande distribution ou l'agroalimentaire, sont les principaux responsables du démenagement du territoire. Ce péage serait reversé en totalité à une caisse de solidarité au profit des équipements socioéconomiques et culturels des territoires dits excentrés.

Il est, paraît-il, de mode de dire que les Français parlent en termes de taxe, et je vous en propose une volontaire. Je propose la création d'un impôt volontaire autogéré dans la transparence à échelle de pays, nous pourrions commencer par là, pour financer entre autres des actions novatrices dans le domaine des transports. La plupart de la fiscalité ne fait que rarement apparaître où va l'argent de l'impôt ou même les associations qui reçoivent des fonds ne le font pas non plus apparaître. Je suis donc partisan d'une transparence globale, donc d'une publication de ces versements volontaires. Bien entendu, il y a d'autres propositions venues d'en bas et déjà entendues aujourd'hui.

Je termine. A celles et ceux qui dans cette salle pourraient penser que ces propositions sont en retour en arrière, je répondrai simplement ce que j'ai déjà entendu, lorsque nous sommes dans une impasse, faire demi-tour est être d'avant-garde. Je vous remercie.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il s'agissait donc d'interventions un peu complémentaires à celles que nous avons entendues dans les différentes réunions thématiques, la parole est maintenant à vous. Echanges avec le public pour entendre vos réactions par rapport à ce qui a été dit, mais ce qui a été dit avant aussi. Monsieur ?

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais

J'ai deux petites questions à poser à Monsieur Balmer. La première, avant de mettre en vigueur en 2001 la RPLP, n'avez-vous pas craint un blocage des routes par les poids-lourds comme nous le prétendons en France ? La deuxième, je crois qu'en Suisse 300 trains par jour sont prévus à l'ouverture, c'est-à-dire en 2013, et avec des trains de 1 500 mètres dont 200 trains pour le fret, ce qui représenterait 12 000 poids-lourds par jour. En France, nous disons que nous prévoyons pour le long terme, éventuellement des trains de 1 000 mètres. Est-ce utopique ou prévoyez-vous effectivement des trains de 1 500 mètres pour 2013 ? Merci beaucoup.

Ueli BALMER, Office fédéral du développement territorial à Berne

Tout d'abord, s'agissant de la crainte de blocage, avant l'introduction de la RPLP, nous avons une taxe similaire à l'eurovignette, une taxe forfaitaire et puis, comme je l'ai dit, nous avons voté deux fois sur la RPLP. De plus, nous avons fait un contrat avec l'Union européenne qui a accepté la taxe 6, mais nous avons d'autre part levé la limite de poids. Cela a été accepté pour ces raisons. Les camionneurs n'ont réellement attaqué l'autre taxe avant les votes, mais une fois que le peuple a décidé, ils ont accepté. Je crois que c'est un grand pas de la démocratie de base.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il s'agissait d'un référendum ?

Ueli BALMER

Il s'agissait d'abord d'une initiative et ensuite d'un référendum. Cependant, j'aimerais dire qu'il y a aussi des désavantages. Lorsque j'avais 20 ans et que je suis allé voter, les femmes n'avaient pas le droit en 1970 et au moment du référendum, le Parlement aurait voulu l'introduire par référendum, mais les hommes l'ont rejeté. Je prends pour vous montrer que la démocratie de base n'a pas seulement des avantages, sauf si nous sommes nous-mêmes contre le vote !

Sur la deuxième question concernant les trains de 1 500 mètres, je ne suis pas spécialiste, mais aux Etats-Unis, qui est le pays des transports individuels, au niveau des marchandises, à peu près 40 % sont sur le rail et ils ont des trains beaucoup plus longs. Ceci est donc tout à fait possible.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ceci est intéressant parce que nous avons eu plusieurs fois cette remarque, qu'il y ait en Suisse des trains de 1 500 mètres et en France plutôt des projets sur des trains de 1000 mètres. Un spécialiste pourrait-il répondre à cette question ?

Ueli BALMER

Oui, je peux vous dire qui est le spécialiste de la question.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, nous aurons donc une réponse dans ce domaine. Monsieur au fond et ensuite Monsieur Estella.

François-Michel IMBERT, Responsable de la commission transports et déplacements des Verts, PACA

Bonsoir, je souhaite dénoncer le lobby de l'OITC, qui est intervenu et qui ne m'écoute pas. J'attendrais donc qu'il m'écoute.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Estour, l'on s'adresse directement à vous.

François-Michel IMBERT

Merci, Monsieur Estour. Monsieur Estour représente l'OITC et l'OITC, c'est le lobby routier, je tiens à le rappeler ce soir à tout le monde, mais je crois que vous l'avez compris au travers des propos qu'il a tenus. Maintenant, je voudrais rappeler certains éléments : l'OITC a pu pondre une étude fin 2004 qui ressemble beaucoup à ce qui nous est présenté aujourd'hui par le gouvernement, il y a donc certains liens. Je voulais donc que tout le monde en soit informé. Je dénonce avant tout l'utilisation, dans les propos de Monsieur Estour tout à l'heure, de la peur du chômage pour des raisons économiques, que nous avons besoin du transport dans tous les sens, il faut croître, croître, croître. Je vais maintenant être un peu dur, un peu direct en rappelant que d'autres, mes propos ne sont pas du tout uniquement à l'intention de Monsieur Estour, mais plutôt à l'intention du public que d'autres, dans d'autres lieux ont dit pour combattre le chômage construisons de l'armement et le chômage a effectivement baissé, nous nous sommes retrouvés avec beaucoup d'armes et il a bien fallu à un moment donné se poser la question. Nous, nous disons très clairement, comme cela a été dit par le dernier intervenant en tribune, qu'il y a peut-être d'autres façons de développer l'économie que celle de construire toujours plus d'armes contre l'environnement, contre les gens, contre le social. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La parole est à Monsieur Estour.

Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des Transports

Merci Monsieur, vous me faites trop d'honneurs, je ne représente pas le lobby routier, je tiens seulement à préciser que l'office interconsulaire des Transports est un organe émanant de chambres des métiers, de chambres de l'agriculture et des chambres de l'industrie. Donc, les problèmes de transports fruitiers, maraichers, de blé, les problèmes de la distribution, les problèmes des artisans et les problèmes des industriels se retrouvent mêlés au sein de l'Office des Transports. De plus, je pense que les responsables du débat le savent, dans les écrits que nous avons transmis avant, pendant et au cours du débat, nous sommes systématiquement de fervents défenseurs de l'ouverture et du développement du transport alternatif que sont la voie d'eau et la voie ferrée. La seule chose que nous demandons, je le disais tout à l'heure, c'est qu'il y ait des précisions sur les chiffres parce que dire que la route est le grand coupable, que nous pouvons tout mettre sur la voie d'eau ou la voie ferrée, ce n'est pas possible. Donc, l'intérêt d'un débat est effectivement de permettre d'échanger autant d'éléments qui sont des faits et non pas des opinions et derrière ces faits, d'essayer de proposer des solutions d'évolution et c'est notre rôle au sein de l'office. C'est pour cela que je tiens à le préciser. Ceci étant dit, les pauvres transports routiers en prennent effectivement plein la lampe et parfois peut-être un peu trop.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur, là, derrière. Il y a ensuite un Monsieur, là.

Jean-Pierre ESTELLA, MNLE PACA

J'aimerais rebondir sur ce qu'ont dit les intervenants à la tribune, le fait de la concertation. Que ce soit la Suisse avec sa votation, que ce soit la station alpine, que ce soit le partisan de la décroissance ou même les exemples qui ont été donnés en matière de périurbain, nous nous rendons compte que, jamais – oh grand jamais ! –, tout cela ne peut fonctionner s'il n'y a pas de concertation, c'est-à-dire qu'il y a eu dans tous les cas débat, vote et il y a forcément une pédagogie à faire pour que cela marche. Or je pense qu'il y a dans ce débat un vrai problème, un problème de fond qui est celui du territoire du débat. Comment voulez-vous suivre le débat si vous habitez Marseille et je crois franchement qu'il faut voter une motion contre ces Marseillais qui n'ont pas l'audace de monter à Valence pour écouter comment ils vont mourir des problèmes de la congestion routière. Le grand problème de tout cela est qu'à force de saucissonner le débat, à Nîmes pour les passagers, à Avignon pour les marchandises, j'aimerais que l'on m'explique comment un citoyen lambda peut suivre le débat. Vous allez me répondre qu'il y a le site Internet, mais il y a déjà 50% de la population qui n'a pas Internet et qui ne peut donc pas participer au débat. En cascade comme cela, nous allons nous rendre compte que si sur le débat, sur une infrastructure forcément localisée dans un périmètre relativement restreint, la forme du débat public que nous avons aujourd'hui peut fonctionner. Nous comptons, me semble-t-il, il s'agit d'un constat et peut-être personne ne sera d'accord avec moi, que cela ne peut pas fonctionner sur un débat où les problèmes sont forcément dans une notion d'espace et de temps qui n'a rien à voir avec l'accès. Ne pouvons-nous donc pas faire en particulier un certain nombre de compléments à des réunions pour que, vous avez évoqué

tout à l'heure le problème des coûts externes, ce genre de réunion soit fait, une en Rhône-Alpes, une en Languedoc-Roussillon et une en PACA. Sinon, cela n'a aucun sens. Nous n'allons pas uniquement faire des coûts externes du côté de Valence ou de Montélimar pour avoir cet effort de conscience par rapport au problème.

Autre problème sur lequel je voudrais attirer votre attention, et je ne sais pas si quelqu'un à la tribune peut répondre, dans tous ces débats, que ce soit l'Etat ou les intervenants, nous avons tous parlé d'infrastructures, ferroviaires en particulier, qui avaient été décidées. Or quelqu'un tout à l'heure a regretté, à juste titre, le fait que le financement soit peu abordé. Il y a un vrai problème, il s'agirait tout de même de faire en sorte que l'on fasse le point sur tout ce qui a été « décidé » et que l'on mette en face quels sont les financements qui ont été décidés. Nous nous apercevions que dans tout ce qui a été cité, aucun financement n'a été mis en place. Prenons l'exemple le plus important : le contournement ferroviaire de Lyon, que les Lyonnais attendent depuis trente ans, il n'y a aucun financement. Le tunnel sous le Lyon-Turin, aucun financement, le contournement de Nîmes-Montpellier, nous en sommes à un hypothétique partenariat public-privé avec déjà un acteur public qui ne veut pas financer.

Donc, je répète qu'il s'agirait, puisque nous le faisons sur les coûts externes, peut-être de faire des réunions avant les réunions locales pour présenter de problème des infrastructures et des financements décidés. Peut-être avancerions-nous dans le débat et les citoyens seraient-ils intéressés.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vais juste répondre s'agissant du nombre de réunions. Il nous a déjà été dit que nous faisons beaucoup de réunions, avec les 39 réunions. Vous, vous dites qu'il faudrait dédoubler ces 39 réunions dans les trois régions. Peut-être le territoire était-il trop grand, ce sont des questions à se poser et que nous nous posons également à la Commission. Ensuite, il est certain qu'il existe d'autres outils. Tout à l'heure, certaines personnes disaient qu'il n'y avait pas beaucoup de grand public, mais il y a tout de même un certain nombre d'associations qui représentaient le grand public. Il s'agit tout de même de citoyens qui donnent bénévolement de leur temps pour participer. Le grand public n'est pas non plus absent. Sans doute que dans la problématique générale, nous l'avons vu dans d'autres saisines de la CNDP, ce sont plus des spécialistes, des représentants associatifs, des experts qui viennent parce que c'est un peu plus large, un peu plus complexe qu'un problème d'infrastructure ou de projet passant directement dans mon jardin, et là, je me réveille et je viens pour essayer de dire que je ne suis pas d'accord.

Mais, il s'agit également de questions que la Commission nationale se pose par rapport au problème général de la problématique sur les débats publics, nous sommes tout à fait d'accord.

Peut-être juste une réponse sur la question des financements qui reviennent à chaque fois ? Elle est venue au cours du débat sur la LGV PACA, dans tous les débats, pourrions-nous donc redonner la position de l'Etat par rapport aux questions de financement sur ce sujet et pourquoi ne parlons-nous pas plus de financement ?

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Parce qu'il ne s'agit pas du sujet traité. Nous avons dit « nous supposons que tout est financé en 2020. », voilà. C'est une hypothèse de base.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une hypothèse de base, mais elle est réfutée par une partie des participants.

Jean-Didier BLANCHET

Ce n'est pas le sujet.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons donc attendre comme le TGV Rhin-Rhône au moment des travaux pour tenter de boucler le financement.

Monsieur avait demandé la parole tout à l'heure.

Philippe DOMERGUE, chargé de mission au Conseil supérieur du service public ferroviaire

Je vais m'exprimer personnellement ce soir. Je voulais rappeler en introduction qu'il y a exactement 20 ans, il avait été réalisé une étude intermodale d'axe lourd dans le cadre du Conseil général des Ponts et qui concernait déjà vallée du Rhône. A l'époque, avec deux hypothèses de trafic au départ, nous avons étudié 12 scénarios, évalué selon les mêmes méthodes et les mêmes bases de trafic. Il y avait déjà l'élargissement de l'autoroute A7 à deux fois trois voies, de Lyon à Valence, une nouvelle autoroute dans la vallée du Rhône, avec ou sans aménagements des axes parallèles du Massif central et des Alpes. Depuis, nous avons fait l'A75, pas toute autoroute, et l'A51 en partie. Il y avait le TGV Sud-est, prolongé jusque Valence et Marseille, et là nous avons fait le TGV Méditerranée ; il y avait une desserte ferroviaire cadencée sur ligne classique, soit légère, soit lourde entre les villes moyennes ; il y avait une ligne aérienne d'Air Inter sur le Sud-est, Air France a repris la ligne avec ; il y avait une route ferroviaire de Paris à Nîmes, au gabarit plus ou moins large, nous avons d'ailleurs utilisé l'itinéraire des moindres tunnels. Il y avait un aménagement des plateformes fluviales sur le Rhône, avec ou sans réouverture d'ailleurs du canal souterrain du Rhône, pour joindre Fos, Marseille. Après cette étude, les conclusions du Conseil général des Ponts du 23 avril 1986, étaient d'entreprendre des réservations foncières à double usage TGV et autoroute dans la vallée et de réaliser le TGV Méditerranée. C'était déjà une révolution parce que le Conseil général des ponts proposait de réaliser le TGV Méditerranée et il disait que ce TGV se comparait, en termes de rentabilité, aux TGV Atlantique et Nord et que l'on s'inscrivait dans la politique de liaison à grande vitesse.

Je voulais rappeler cet historique, parce que nous retrouvons un peu les ingrédients du débat d'aujourd'hui et il est très intéressant de se rappeler ce que nous avons fait il y a 20 ans.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous voulez dire que les décisions n'ont pas été prises depuis plus de 20 ans ? Toutes les décisions n'ont pas été prises.

Philippe DOMERGUE

Certaines ont été prises et nous voyons bien que nous avons effectivement passé l'autoroute A7 à deux fois trois voies, voire plus, et nous avons fait l'A75, l'A51 et le TGV Méditerranée.

S'agissant des nuisances sur-environnementales, il faut effectivement les réduire en matière de transports. Le Livre blanc de la Commission européenne, les activités de transports représentent 10 % du PIB européen et les études les plus complètes sur les coûts des nuisances, ce que nous appelons les coûts externes, évaluent aussi les nuisances socio-environnementales à 10 %. Il y a donc vraiment un problème à se poser. Ce n'est sans doute pas ce à quoi nous arrivons avec les évaluations franco-françaises qui sont beaucoup plus faibles, mais les évaluations au niveau européen arrivent à ce niveau-là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons peut-être passer à vos propositions, Monsieur. Le temps avance et deux personnes veulent ensuite prendre la parole.

Philippe DOMERGUE

Je pense qu'il faudra des ruptures dans la politique de transport et d'environnement. Les scénarios sans rupture de la démarche prospective transports 2050 du Conseil général des Ponts sont illusoirement optimistes et en fait peu réalistes. Je voudrais citer une phrase que l'on trouve page 35 : « *Nos scénarios sont fondés sur une réponse de nature principalement technologique et une diminution progressive des ressources pétrolières.* » Or tous les experts disent que le progrès technologique ne suffira pas. La phrase continue « *L'augmentation du coût de la voiture particulière reste dans les scénarios analysés inférieure à l'augmentation du revenu disponible des ménages.* » qui peut croire cela dans la salle ?

De la salle

Personne.

Philippe DOMERGUE

Il faudrait une politique complexe dans tous les domaines pour obtenir une mobilité soutenable, le progrès technique ne suffira pas et il ne faut ni renoncer, ni démobiliser sur la nécessité du report modal.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur. Je vais maintenant être obligé de vous couper, cela fait maintenant 4,35 minutes.

Philippe DOMERGUE

La redevance poids-lourds, nous en avons parlé...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce n'est pas possible, nous devons également écouter les autres, Monsieur Domergue !

Philippe DOMERGUE

Attendez, je voudrais dire que la redevance poids-lourds existe et a été votée par la loi de décembre 2005 pour 5 ans en Alsace à titre expérimental et pourrait être mise en service si nous le voulions au 1^{er} janvier 2007. Si nous voulions le faire intelligemment, nous agirions comme en Suisse et en Allemagne, nous supprimerions les taxes nationales existant sur les poids-lourds et nous substituerions une redevance poids-lourds du même niveau. C'est ce qui a été fait en Suisse, c'est ce qui a été fait en Allemagne et donc seuls les poids-lourds étrangers seraient touchés, par les français. L'article 27 de la loi, un amendement de Monsieur Yves Bure, propose une taxe comprise entre, bizarrement, le niveau de la Suisse et le niveau de l'Allemagne. J'espère que cette proposition ne sera pas torpillée d'ici la fin de l'année 2006.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur Domergue. Arrêtez, s'il vous plait !

Philippe DOMERGUE

Pour terminer, je voudrais vous remercier pour ces débats et souhaiter qu'un tel débat puisse s'organiser au niveau de la CNDP sur l'ensemble de la politique transport et environnement et pas seulement sur un territoire donné, parce qu'il serait astucieux de pouvoir discuter de ces sujets au niveau de toute la France.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci de ce soutien par rapport aux différentes critiques qu'il y a eu ce soir sur le débat. Monsieur et ensuite nous passerons à la table ronde suivante. Il y aura ensuite un nouveau moment d'échanges.

Michel CROC, directeur régional RFF

Je voudrais m'aventurer sur les terrains où Michel Badré et Jean-Didier Blanchet n'ont rien entendu. Pas de propositions nouvelles pour l'aménagement du territoire, rien de concret sur la faisabilité et la fiscalité des mesures financières et rien sur le social dans le développement durable.

Je vais être rapide, mais je pense que depuis 50 ans, aménagement du territoire et politique des transports sont parfaitement cohérents, puisque nous faisons depuis 50 ans une politique d'étalement urbain, chacun sa petite maison, que la meilleure desserte pour l'étalement urbain, c'est la voiture particulière, nous faisons donc des routes, que depuis toujours nous constatons une grande constante : le temps que mettent les gens pour aller travailler. S'ils habitent de plus en plus loin, qu'ils vont travailler en voiture et qu'ils mettent toujours le même temps, c'est qu'ils roulent de plus en plus vite, et consomment plus d'essence.

Tout cela n'est que spéculation, mais le principe que je voudrais rappeler est qu'il faut prendre argent là où il est. Où est-il ? C'est facile à voir : Quelqu'un qui habitait autrefois à une demi-heure de son lieu de travail et qui habite aujourd'hui à un quart d'heure grâce au développement des transports, où paie-t-il la différence ? Il la paye en foncier, en loyer. Ce sont d'ailleurs des choses que nous avons vues dans le débat sur la LGV PACA, une espèce de révolte dans le Var. Les gens disaient « A chaque fois que vous développez les transports, vous enrichissez le foncier. » Je pense donc que nous pouvons essayer de trouver de l'argent dans l'évolution des prix du foncier qui sont générés par les projets de transports. Apparemment, il y a là de l'argent à trouver.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faudrait taxer, alors ?

Michel CROC

Oui, les plus-values foncières, entre autres. Pour le social, car il ne faut tout de même pas l'oublier, comme troisième pilier du développement durable, nous allons pouvoir marier, dans ces systèmes-là une facturation des services, y compris au foncier, à leur coût réel, avec une aide à la personne. D'un côté, nous faisons payer le vrai prix des choses et de l'autre, nous aidons ceux qui ne peuvent pas les payer à cause de leur situation sociale. Je suis un peu hors sujet parce que j'ai parlé de financement, mais je trouvais intéressant de tenter de faire réagir les PACA et autres

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur. Merci, Messieurs, nous allons passer au dernier intervenant.

Noël LEBEL, CPDP

Si Georges Mercadal pouvait monter à la tribune. Notre dernier intervenant est donc Georges Mercadal qui est également, comme Philippe Marzolf, Vice-président de la CNDP et nous lui avons demandé d'essayer d'identifier au fond, dans la solution de ce qui pourrait être une politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, des responsabilités respectives des partenaires. Je crois, et nous croyons, que tout ne viendra pas d'en haut et que

chacun doit exercer ses responsabilités dans son domaine de compétence si nous voulons bâtir une politique partagée et concertée. Je lui laisse la parole.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Veux-tu que je reste près de toi pour ne pas rester seul ?

Georges MERCADAL, Vice-président de la CNDP

Je vais me débrouiller.

Responsabilités respectives de l'Etat et des acteurs locaux pour résoudre les problèmes soulevés

Georges MERCADAL, Vice-président de la CNDP

Merci de cette invitation bien que vous voyiez que la question est tout de même assez lourde et je ne sais pas comment je vais m'en débrouiller, vous verrez bien. En tous les cas, cela n'a pas été repris dans ce que vient de dire Noël Lebel, mais il m'avait été dit au départ que je venais en témoin et c'est effectivement un témoignage très personnel que je vais vous apporter. Je ne parle au nom de personne, sinon le mien. Je vais vous parler de mon expérience que je vais énumérer très rapidement. En 1965, j'ai fait une étude d'armature urbaine sur le Languedoc-Roussillon et depuis, je n'ai cessé d'une manière ou d'une autre, de m'intéresser à ces sujets-là. Maintenant, je suis Vice-président de la Commission nationale du débat public et je fais des débats publics et cela m'a enseigné un certain nombre de choses.

Je voudrais vous présenter trois points qui m'ont été suggérés par ce qui s'est passé au cours du débat public sur les déchets nucléaires où nous étions, là aussi sur un débat de politique générale, avec des difficultés que beaucoup d'entre vous ont exprimées. Ces trois points sont :

- quel est le champ du débat ? c'est-à-dire quel est le champ du problème que nous voulons résoudre ;
- quels sont les territoires de ce problème ? Quelle place peuvent-ils avoir ?
- comment s'applique le principe de précaution à l'objet dont nous débattons ?

Le champ du débat, à vous entendre, à parcourir vos travaux, il me semble – et je vous livre cela encore une fois comme un témoignage personnel, vous en ferez ce que vous voudrez –, que ce champ se divise en deux champs qu'il est sans doute fructueux de distinguer. Le premier, beaucoup l'ont dit ici et je ne suis pas en désaccord avec eux, est ce que j'appellerais la préoccupation carbone et qui devient désormais également la préoccupation après-pétrole. Cette préoccupation est incontestablement très ressentie, je ne vais pas y revenir, nous venons de l'entendre très clairement. Elle suppose des mesures lourdes. Je prends le scénario le plus favorable à la maîtrise des émissions dans ce rapport qui vient d'être évoqué du Conseil général des Ponts à l'horizon 2050. Pour réduire, comme il l'a été dit tout à l'heure, par un facteur 2,8 m'a-t-il semblé, les émissions en question, il faut une taxe carbone de l'équivalent de 60 dollars le baril, plus le prix du pétrole évoluant à la hausse, certainement pas 300 dollars, mais plutôt aux alentours des 100 dollars, et il faut des progrès technologiques dont certains ont dit ici qu'ils n'étaient peut-être pas vraisemblables.

Nous avons donc là des mesures, en tout état de cause, extrêmement lourdes, et encore pour ne pas atteindre le facteur. Ces mesures sont urgentes, vous l'avez tous dit, car comme toujours quand quelque chose est long à obtenir, et ce sera le cas, il faut commencer tout de suite. Il faudra également avoir la persévérance pendant très longtemps. Enfin, et c'est fortement souligné dans le rapport que je viens de noter, de telles mesures nécessiteront, même en cas de politique de décroissance, quel que soit le sens qui lui est donné, des négociations importantes. Il me semble à l'évidence que nous sommes là dans le domaine de la loi, de la loi programme, de la loi d'orientation, de la loi. Il vient bien sûr d'y avoir une loi d'orientation sur l'énergie, mais là, nous mettons transport et énergie et il me semble que nous sommes sur un problème plus spécifique qui

si nous en croyons ce qui vient d'être dit et ce qui est dit au cours de ce débat, doit faire effectivement l'objet d'une attaque de cette nature.

Le deuxième champ est celui de la préoccupante congestion de l'axe. Il suffit de dire congestion de l'axe pour voir que nous sommes dans une problématique venant plutôt du souci des transports. Cette préoccupation est, pour le moment, moyennement ressentie, cela a été dit, il y a donc peut-être un peu de temps pour l'attaquer, elle n'est pas résolue par les mesures précédentes et cela est, me semble-t-il – et il faut le vérifier, il faut faire une contreexpertise si nécessaire –, mais dans l'état des dossiers tels que fournis, y compris de textes fournis par le panel de citoyens, ce problème n'est pas résolu par les mesures précédentes. Le rapport dit qu'il reste un problème de congestion sur les axes nord-sud et sur les agglomérations. A mon sens, mais cela n'est que le mien, mais je vous ai dit que j'avais fait une étude d'armature urbaine, et ceci m'a peut-être effectivement donné une sensibilité à cette chose, cet axe, ou en tout cas cette zone, conjugue deux cas particuliers. Il s'agit d'une part d'un axe nord-sud et d'autre part, deux régions urbaines. Celle du Languedoc, c'est sûr, nous l'avions voulu en 1965 et cela s'est fait, celle de la vallée du Rhône est un peu moins claire à l'œil, mais c'est très vraisemblable à la vue des déplacements domicile-travail, etc. Nous sommes donc là dans un endroit où nous cumulons les deux cas de ce qui s'est appelé dans ce travail goulet d'étranglement et tout à l'heure, notre interlocuteur Suisse nous a précisé qu'il s'agissait de l'axe le plus encombré de l'ensemble de l'Europe. La mesure qui inquiète dans cette affaire, pour résoudre le problème congestion, est bien quelque part une nouvelle autoroute, Monsieur Gonella a essayé de faire surgir la vérité du débat, cela a été clair à Valence, je ne pense pas que nous ayons à nous cacher derrière notre doigt pour dire qu'un jour où l'autre, dans une conjecture comme celle-là, pour résoudre le problème du goulet, il va falloir faire un investissement nouveau. Au contraire, cette mesure se place sur une courte période le jour où elle est décidée, mais par contre, et cela à l'air d'être un apport reconnu par tout le monde du débat, le temps où cette mesure doit être prise n'a pas l'air d'être pour le moment très claire. Venant du débat sur les déchets nucléaires, je me permets de vous dire et de dire à mes anciens collègues, que c'est un point important de savoir quelle est la date au plus tard, à laquelle il faudrait prendre de telles mesures. Car, entre temps, il peut se passer des choses et nous pouvons essayer d'infléchir.

S'agissant des territoires, ce point fondamental dans tous les débats publics, il l'a même été sur le problème des déchets nucléaires. Je ressors de tous ces débats depuis les Pyrénées-Orientales, l'île de la Réunion, la Normandie, etc., de tout ce que j'ai vu, avec une conviction profonde : il y a dans ce pays une volonté d'avoir ce que j'appellerais pour faire court, un droit au territoire. Quelqu'un a dit tout à l'heure, et ce n'est pas seulement la fonctionnalité des territoires qui devra être assumée, mais aussi leur culture, leur histoire, etc. C'est tout cela que j'appelle le droit au territoire, c'est le droit à avoir une identité territoriale, à habiter quelque part, je ressens cela partout. Je le ressens moi-même, donc je me dis que cela doit être quelque chose qui traverse la population.

Aux yeux du débat public, nous ne pouvons que considérer cela comme légitime. La loi qui instaure la nouvelle Commission nationale du débat public a été réalisée après un rapport du Conseil d'Etat qui justement prônait l'amélioration de cette Commission nationale ou son renforcement à partir de l'analyse, puisque désormais l'intérêt général national ne pouvait se confondre avec les intérêts territoriaux particuliers et qu'il fallait ouvrir des débats pour trouver des compromis entre ces deux intérêts. Nous sommes donc bien sur quelque chose de tout à fait fondamental. A mes yeux, et vous voyez que je me mets en scène et que je personnalise, il n'y a qu'une seule manière de sortir par le haut de cette confrontation avec des intérêts nationaux et dans le cas particulier pas seulement nationaux, mais européens, et le droit au territoire de ces deux régions urbaines est l'aménagement. Je n'en vois pas d'autre, s'il y en a d'autres, il faut me le dire. Je suis d'accord avec ce qui a été dit

par certains, nous sentons quelques propositions dans ce domaine. Nous sentons que les gens disent qu'il faudrait maintenant plutôt trouver du transversal plutôt que de toujours être sur la ligne.

En 1965, nous disions exactement l'inverse. Pour que cela devienne une région urbaine, Nîmes, Montpellier, Sète, « dépagisez » l'autoroute. Je me suis enorgueilli d'avoir été le premier à faire cette proposition en 1965, elle fut suivie par sur tout l'axe comme nous l'avions proposé, mais tout de même sur un point important. Aujourd'hui, manifestement, il faut renverser cette problématique et essayer d'élargir le territoire et je pense que dans un tel mouvement, des idées comme beaucoup qui ont été dites ici, pourraient voir le jour dans une certaine mesure. D'autres ont dit, je l'ai entendu, de faire des déviations sur la RN7. Une idée me vient à l'instant : faut-il faire cela ou faut-il, au contraire, faire des barreaux longitudinaux dans les piémonts, je n'ai pas parlé d'une autoroute des piémonts, mais de barreaux longitudinaux pour en quelque sorte étaler la vie sur ces régions urbaines ? C'est un problème d'aménagement. Quelqu'un demandait tout à l'heure, je pense qu'il s'agissait de l'Administration, quelle est la bonne échelle ? Je vous le dis en me mouillant, puisque c'est à titre personnel et c'est un vrai bonheur que de pouvoir parler comme cela, pour moi les SCOT ne sont pas la bonne échelle, mais la Directive territoriale d'aménagement, et il me semble qu'il y a deux directives territoriales d'aménagement à mettre en chantier très rapidement. L'une pour la région urbaine vallée du Rhône moyen et l'autre pour la région urbaine Languedoc, en tous les cas, la partie déjà « conurbée », si je puis me permettre ce barbarisme, du Languedoc.

Dernier point, et je sabre mon exposé, vous me pardonnerez de n'être pas plus explicite, comment appliquer le principe de précaution ? Nous avons dans le débat sur les déchets nucléaires été directement confronté à cela, il est dans la constitution qu'en faisons-nous face à ce problème ? Supposons que les deux points précédents que je viens d'aborder soit mis en chantier. Alors sur quoi la précaution doit-elle porter ? Bien entendu sur les mesures qui restent, si je puis dire, transports/transports et déplacements/déplacements, avec leur part d'infrastructures éventuelles, avec leur part de régulation aussi, de diverses natures, de report modal, également de modification de comportement, mais là, je me sépare un peu du langage que vous semblez avoir, et dans ma tête, je fais une différence entre des changements de comportement déplacements/transports et des changements de mode de vie. Je pense que l'option décroissance, si elle était généralisée, est un changement des modes de vie. Nous pouvons par contre imaginer des modifications de comportement qui n'attendent pas à mon mode de vie. Entre il y a quinze ans et maintenant, il y a quinze ans, je prenais ma voiture pour aller d'Avignon à Paris, ou tout au moins du Vaucluse à Paris, itinéraire habituel pour moi, et je ne réfléchissais pas trop à l'heure, au jour, etc. Aujourd'hui, je tapote sur mon ordinateur, j'essaie d'inférer de l'état actuel du trafic, des prévisions, etc., quand cela sera possible et je me mets en route lorsque c'est possible. J'y vais parfois en train, parfois en voiture, etc. Ces comportements sont bien entendu modifiables, malléables, par contre, si l'on me demandait aujourd'hui de changer complètement mon mode de vie, j'y regarderais peut-être à deux fois. C'est donc sur ce point que je m'implique maintenant, et il me semble qu'il faut dire, et je parle par analogie avec le débat que j'ai évoqué à plusieurs reprises, que si l'on veut être crédible sur la précaution, il faut construire l'organisation capable de produire un projet alternatif. Pour le moment, et nous sommes comme souvent dans ces cas-là, face à une organisation rodée, remarquablement capable – et il ne faut pas lui en faire grief, cela ne viendra en tout cas pas de moi –, si nous lui disions dans six mois, un an, deux ans, de sortir un projet routier. Par contre, de l'autre côté, sur la sphère que je viens d'évoquer et que je vais préciser en deux minutes, nous n'avons pas les acteurs même de la réalisation.

J'évoque ces sujets et je pique ce qui est à mon avis le plus intéressant, la logistique. Monsieur Leroi m'a enseigné dans le débat Fos que nous avons fait ensemble qu'effectivement

l'évolution de la logistique était très rapide, remarquable, qu'il s'agissait, premier temps, du simple du camion et son chauffeur ou de la SNCF et son conducteur, deuxième temps, de combiner les transports et troisième temps, ajouter du service à tout cela. Et sur ce troisième temps, l'avenir est ouvert. Quels sont les bons acteurs sur le plan logistique ? Nous avons eu un débat à ce sujet à Miramas dans le cadre du débat Fos, je vois que Monsieur Estella me fait un signe d'assentiment, Monsieur Gonella s'en souvient également, il y a débat sur ce point. Où se trouve le bon acteur ? Est-ce que la SNCF doit en être ? Je vous donne mon intuition, nous disons beaucoup que tout cela, et notamment le report modal, et c'est là le travail principal de la logistique, dépend de la massification des marchandises, les ports sont vraiment l'origine de la massification, vous avez la chance d'en avoir un gros sur le territoire concerné par le débat, il est relayé ou peut être relayé par les ports le long du fleuve, voilà des structures qui sont peut-être capables de susciter des plateformes logistiques puisque c'est comme cela que l'on dit.

L'enjeu est d'arriver à faire en sorte que le transport par fer, au lieu de n'être rentable qu'à 700 kilomètres comme il nous l'a été dit à Fos, puisse l'être à 500, j'ai vu que nous pouvions déjà l'être, mais qu'il le soit encore beaucoup moins et la logistique peut peut-être y parvenir. Mais, dans tous les cas, il faut des acteurs, il faut un projet pour essayer de pousser les choses.

Deuxièmement, et je vais très vite, beaucoup plus vite puisque je vois que le temps tourne, les nouvelles technologies. Puisqu'il m'a été demandé de témoigner, je témoigne, j'étais au Conseil général des Ponts, j'étais avant Président d'une petite association qui s'appelait Urba 2000, je me suis vraiment dépensé sans compter pour essayer de promouvoir des projets de nouvelles technologies très modestes, seulement au niveau de l'information, pas du tout au niveau de la réservation d'entrées sur les autoroutes etc. C'est très difficile parce que tout le monde y voit un enjeu phénoménal, moyennant quoi nous n'arrivons pas à faire sortir les projets. Et là aussi, il y a besoin de construction d'un acteur.

Je dis enfin un troisième point qui est une idée encore plus personnelle, nous ne faisons que parler d'un transport modal, je vous ai entendu longuement parler de Perpignan-Luxembourg, et je prendrais le contre-pied au risque d'être ..., mais c'est le lieu : j'ai été convaincu par les navettes. Les gens parlent de goulet d'étranglement. La Manche est un goulet d'étranglement, nous faisons un tunnel de cinquante kilomètres, personne ne trouve anormal de mettre son camion sur un train pour franchir un tel passage. Donc, s'il y a goulet d'étranglement, quelque part, il n'est pas de Perpignan à Lyon, il faut peut-être commencer par voir où il est le plus grave et là, il faut dire « Il y a une navette et on monte dessus et on paie. » De deux choses l'une : Ou c'est cela, ou si nous voulons forcer le passage, cassons le goulet. Ce n'est pas possible. De plus, je trouve que navettes, logistique, etc. font système. Il faut construire un projet sur des choses de ce genre, je ne prétends pas détenir la pierre philosophale, vous l'imaginez bien. Je ne fais que des provocations, j'ai été mis dans ce rôle tout à fait agréable, j'en profite fortement.

Je conclus.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Oui.

Georges MERCADAL

« Oui », il est en train de s'endormir.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pas du tout, mais bon... L'horloge...

Georges MERCADAL

Bon, tu me rassures. Je conclus effectivement. Je me suis placé dans une position fortement inspirée d'un travail que nous avons fait au Conseil général des Ponts – décidément, qu'est-ce que ce conseil travaille, j'en suis étonné ! – qui s'appelle Les cahiers du Conseil, *Mobilité, le temps des controverses*, n° 7, janvier 2003. Pourquoi ce cahier ? Je me permets de dire que j'ai voulu ce cahier parce que j'étais convaincu, à voir la confrontation entre l'environnement et l'équipement, qu'il fallait quelque part essayer de dépasser cette confrontation et d'en sortir par le haut. Il m'a semblé que sortir par le haut consistait d'une part à approfondir ce qu'était la mobilité et d'autre part à accepter l'idée que la mobilité devait être maîtrisée. C'est de là qu'est sorti tout cela. Dans ce que je viens de vous dire, je me suis placé dans une conception, une analyse de la mobilité, qui est sortie de ce séminaire, et que je crois juste, qui ne se réfère pas à la liberté de circulation qui est encore une valeur plus élevée, mais simplement dans la manière dont notre société évolue et je crois que c'est Jean-Pierre Orfeuil qui l'avait dit dans ce séminaire et je crois que c'est très juste : nous nous sommes jusqu'à présent servis de la mobilité comme d'un outil pour résoudre des contradictions de rang plus élevé. Si vous prenez l'aménagement du territoire, et cela a été très précisément dit tout à l'heure, nous avons souvent reconnu que nos villes n'avaient pas de masse critique, qu'elles étaient trop petites. Nous avons dit cela 50 000 fois. Comment faire, en gardant tous ces points d'implantation, pour atteindre la masse critique ? Augmentons les flux pour mieux intégrer les territoires les uns aux autres. A l'autre extrême, nous avons eu dans ce séminaire un exposé de Catherine Bonvalet qui étudie la famille à l'INED. Il est étonnant de voir comment l'évolution de la famille, je veux dire les divorces, les familles recomposées, etc., accroît la mobilité. Pourquoi ? Parce que la famille est restée une valeur fondamentale de notre société, mais, en même temps, un éclatement visible se produit. Comment résoudre le problème ? Par de la mobilité. Dès lors que nous reconnaissons cela, nous avons, me semble-t-il une attitude à la fois plus humble et plus ambitieuse. Plus humble, moi j'aurais tendance à dire attention et blocage, rationnement, etc. Vous savez que vous touchez quelque chose d'assez fondamental dans la société. Par contre, deuxième temps, il faut incontestablement maîtriser. Merci.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour cette présentation libre de droits d'auteur et personnelle, même si tu n'as pas maîtrisé ton temps. Y a-t-il des réactions, pas forcément sur ce qu'a dit Georges Mercadal ? Monsieur avait demandé la parole là-bas, Monsieur au centre et Monsieur au fond.

Marc BAIETTO, Vice-président Conseil général de l'Isère

J'aurais voulu, je ne vais pas revenir en arrière sur ce qui a été dit, intervenir au moins sur trois points. Le premier sur l'aspect de la réglementation, comment taxer les plus-values foncières ? Je pense que des procédures existent, la seule difficulté est que nous ne savons jamais les mettre en œuvre ou en tout cas les échelles pertinentes pour les mettre en œuvre ont du mal à se constituer. Créer des procédures permettant le contrôle du foncier là où une infrastructure de transport est prévue, je crois que le droit nous le permet aujourd'hui, en tout cas à condition que ce soit à la bonne échelle.

Deuxième remarque, je suis Président de SCOT à mes heures perdues, le SCOT que je préside couvre la région urbaine grenobloise, c'est-à-dire 600 000 habitants. Il est vrai que la législation permet des petits SCOT. C'est pour cela qu'il faut éviter, me semble-t-il de marier l'effet des petites structures, nous pouvons dire la même chose dans les intercommunalités, des intercommunalités sont ridiculement petites, et sont simplement « restons entre soi et surtout ne débattons pas ». Le SCOT est un remarquable outil à condition que l'on sache lui trouver une échelle pertinente et dans celui de la région grenobloise, nous nous sommes intéressés – nous vous avons envoyé le dossier, je ne sais pas s'il vous est arrivé – au chrono aménagement du temps, ou terme moins barbare, aux autoroutes apaisées. Comment essayer de renverser la problématique de gestion du temps de déplacement pour qu'en diminuant la vitesse – et là-dessus l'Etat nous suit remarquablement alors que je craignais quelque réaction négative – nous travaillons aujourd'hui sur l'idée que la réduction de la vitesse peut renverser les polarités secondaires dans une métropole. Monsieur Mercadal l'a dit, il est vrai que nous avons aujourd'hui des masses critiques à atteindre et à débattre dans un système où nous pouvons encore parler de création d'emplois du style tertiaires, de services ou autres.

Troisième remarque, il me semble qu'en subvertissant un peu les pratiques que nous avons, nous devons être en mesure d'apporter des réponses. Nous avons avancé, au niveau de l'Isère une idée, nous ne l'avons qu'avancée parce que la Direction des routes a du mal à l'admettre, que les bandes d'arrêt d'urgence n'avaient aucun intérêt sur les infrastructures saturées, et que nous pouvions les transformer en bandes de transports en commun. Nous sommes donc en train de réaliser cela sur les entrées de Grenoble. Nous avons également transformé une bretelle d'autoroute en la partageant entre voitures et vélos pour permettre le franchissement d'une infrastructure. Il me semble que, sans forcément inventer des choses complètement différentes, mais en reprenant ce qui existe et en renversant, en modifiant les comportements, nous avons matière à travailler.

Deux autres remarques, rapidement. Pourquoi la route prend-elle toujours le pas sur les infrastructures ferroviaires ou autres ? Pour une raison très simple : nous sommes tous des contributeurs volontaires, quelqu'un parlait de servitude volontaire à la voiture, nous payons tous volontiers la voiture, et nous trouvons scandaleux de payer le cinquième du prix réel du coût du

transport public. Lorsque nous payons la voiture, nous payons la quasi-totalité des coûts directs, en matière de transports en commun, nous avons la participation de la collectivité. Si nous voulons modifier les comportements, nous devrions aussi peut-être dire quelques mots du rapport que nous avons au coût du déplacement, selon que nous soyons automobiliste ou usager de transports en commun.

Dernier point, la question a été évoquée tout à l'heure, il n'y a pas de social, je souhaite aussi que nous réfléchissions longuement sur ce phénomène, sur cette « gentrification », pour faire un anglicisme. Je suis très désolé, en tant qu' élu en charge des transports sur l' agglomération grenobloise, que faire du tramway exclut les plus pauvres des secteurs que nous avons équipés en matière de transports en commun.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur de votre intervention. Monsieur au centre. Levez la main, ce sera plus simple pour l'hôtesse. Présentez-vous pour le verbatim.

Benoît LECLERC, conseiller régional Rhône-Alpes

Merci. Tout d'abord je voulais exprimer ma satisfaction d'assister à certaines réunions de ce débat public, je trouve que le débat est très intéressant et de bonne tenue, notamment celui de ce soir. A ce sujet, j'aimerais faire une petite proposition pour la suite, notamment pour les débats territoriaux : le résumé que nous avons eu en début de réunion ce soir est peut-être un peu trop long pour être fait aux réunions territoriales, mais il serait intéressant que nous ayons un résumé du résumé, de manière à ce que les personnes qui n'ont assisté à aucune réunion et qui vont venir dans les réunions territoriales sachent ce qui s'est dit avant, et puissent assez rapidement plonger au cœur du débat qui reste tout de même un peu abstrait et pas forcément accessible à tous.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vous rassure tout de suite, cela a été prévu, la présentation de Noël Lebel, remaniée avec les réactions de ce soir, sera présentée aux territoriales.

Benoît LECLERC

Tant mieux, mais justement un petit point par rapport à cela, la présentation pluri-personnes est tout de même aussi intéressante, parce que, forcément, chacun d'entre nous a sa façon d'exposer un petit résumé et il y a toujours dans ce résumé un peu de la personne qui l'explique et s'il y a deux ou trois personnes, cela me semblera plus intéressant et plus sûrement représentatif de ce qui s'est dit. Nous en sommes maintenant au stade du débat concernant un peu les responsabilités et la suite du débat, la méthode. J'aurais voulu reposer la question qui nous est posée dans ce débat. Tout à l'heure, quelqu'un a dit qu'il lui semblait que la première question de l'ordre du jour était posée à l'envers, je suis assez d'accord avec cet avis, mais je crois qu'il est important que nous puissions nous poser la question finalement : à quelle question doit-on répondre ? Lorsque nous nous posons une question, pardonnez-moi, j'ai une déformation quelque peu scientifique, mais lorsque nous sommes face à un problème mathématique ou scientifique, nous avons des données, des hypothèses et des inconnues. Il faut donc savoir quelles sont les hypothèses, quelles sont les données, quelles

sont les inconnues de notre débat. Si les inconnues sont simplement : Comment faisons-nous passer le débit dans la vallée du Rhône sans trop abimer l'environnement c'est tout de même un peu la teneur de la plupart des interventions, notamment de celle que l'Etat nous a faite ce soir, forcément, nous allons répondre à la question avec les données que nous avons aujourd'hui, notamment toute chose égale par ailleurs au niveau fiscal, et la meilleure réponse est la route. Comme il nous a été très bien exposé par Monsieur Mercadal, nous avons des gens qui savent faire, nous avons des conditions économiques qui font que la route est compétitive aujourd'hui et nous ferons donc de la route demain si nous ne posons pas d'autres hypothèses.

Dans ces données de base se trouve évidemment la question de l'environnement et surtout la question du climat. Sur ce plan, je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit Monsieur Mercadal, que l'importance de l'enjeu nécessite un traitement, à un haut niveau, et donc probablement une loi au niveau national, voire peut-être plus large. Donc, lorsque certaines personnes interviennent dans ce débat pour proposer des mesures de fiscalité ou de réglementation, il ne faudrait pas que l'Etat se défasse, ce n'est d'ailleurs pas toujours lui qui répond ainsi, j'ai bien entendu dans la dernière intervention que ce domaine était d'un tel enjeu qu'il était du domaine de la loi. La loi, c'est l'Etat et je pense qu'il est important de le dire. Donc, si l'enjeu est le facteur 4, c'est-à-dire réduire nos émissions de CO2 d'un facteur 4 et que nous savons que nous n'allons pas vers cet enjeu lorsque nous construisons des routes, cela veut dire que la donnée complémentaire, qui vient après, c'est que nous ne devons pas faire de route. Nous pouvons donc poser la question du débat de la manière suivante : nous avons d'autres infrastructures qui nous permettent aujourd'hui de passer le débat, à quelles conditions ces infrastructures peuvent-elles être utilisées, avec une efficacité économique et sociale suffisante qui répondrons à notre volonté, qui va peut-être un jour contrarier, disons-nous le, la liberté du transport.

Juste pour conclure, je voudrais préciser cette proposition. Deux ou trois propositions sont apparues dans le débat. La personne qui parlait de la décroissance parlait de taxer les hypermarchés, nous avons également parlé de la question des transports et notamment les transports urbains, les péages et je crois qu'en matière de transports de personnes, puisqu'il est vrai qu'il n'y a pas que le transport de marchandise qui doit être posé, il y a beaucoup de propositions très concrètes qui peuvent être mises en œuvre à condition de se poser effectivement la bonne question : comment faire pour réduire la mobilité voiture automobile individuelle. J'en ai personnellement une autre qui est législativement difficile et la législation est faite pour évoluer : les parkings des grandes surfaces génèrent des déplacements urbains et interurbains très importants, qui ne sont pas payés. Aujourd'hui, les grandes surfaces s'implantent à l'extérieur parce que le foncier est moins cher et qu'il y a de la place, et les gens font la navette d'un bout à l'autre de la ville pour aller dans ces grandes surfaces, stationner gratuitement et utiliser des infrastructures développés par les collectivités et payées par tout le monde. Il s'agit d'une proposition.

Dernière chose, dernier exemple, il me semble que nous sommes dans une époque où réglementation s'apparente à un centralisme à l'ancienne. Je regrette beaucoup, mais il y a un domaine dans lequel la réglementation a fait évoluer de manière très nette les comportements, par exemple dans le domaine de la réglementation thermique pour les logements. En 1974, premier choc pétrolier, l'Etat a décidé qu'il fallait réglementer l'isolation de nos logements et de nos bâtiments et les réglementations se sont suivies les unes après les autres, il y en a encore dans les tuyaux et chaque fois nous durcissons un peu les préconisations. Il n'y a rien de rentable là dedans, c'est un professionnel qui vous le dit, il n'y a rien de rentable dans l'isolation thermique du bâtiment, du moins pas directement au coût actuel de l'énergie. Il s'agit donc bien d'une volonté politique qui s'est volontaire qui est rentrée dans les mœurs tout naturellement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour votre intervention. Peut-être une dernière, il est 21 heures 25.

Eric BRUCKER, FARE SUD

J'ai participé à un certain nombre de débats publics, celui de Fos, celui de l'A51 et j'en tire deux grands enseignements. Le premier est un manque d'audace et le second est un défaut de méthode et les deux font que ces débats publics n'ont pas du tout les performances qu'ils pourraient avoir.

D'abord, dans les dossiers de base qui sont présentés, ce sont des dossiers de technocrates qui sont toujours très prudents, principe de précaution. Nous sommes donc toujours extrêmement prudents et comme nous sommes extrêmement prudents, nous faisons des hypothèses qui varient très légèrement l'une par rapport à l'autre et cela manque d'intérêt et cela risque surtout de manquer les enjeux qui vont se présenter au monde moderne.

Rapidement, défaut d'audace, par exemple dans le présent débat, il aurait fallu dès le départ faire un scénario avec un pétrole à 100 dollars et un pétrole à 200 dollars et voir ce que cela pouvait donner dans différentes hypothèses. Faire un scénario avec le libre échange et avec des droits de douanes conséquents. Au début, le marché commun protégeait les Etats membres, nous sommes maintenant dans le mondialisme. Donc, faire un scénario mondialiste et faire un scénario au contraire beaucoup plus recentré sur les territoires. Il faudrait donc dès le début faire appel à des visionnaires pour construire des architectures de scénarios très différentes un peu comme ce que vient de nous présenter d'ailleurs Monsieur Besson-Girard. Si cela se trouve, ce sera peut-être le scénario le plus pertinent dans vingt ans s'il n'y a effectivement plus une goutte de pétrole et si nous sommes obligés au dernier moment de changer brutalement les modes de vie. Donc, plutôt que de changer très brutalement les modes de vie parce qu'il n'y aurait brusquement plus de pétrole ou il y aurait une grosse catastrophe, il vaut mieux s'y préparer en envisageant des scénarios alternatifs, par exemple en revenant au principe de subsidiarité pour l'agriculture, pour l'économie, pour un certain nombre de choses. J'ai assisté avant-hier à un débat sur les vergers dans le 04 dont la moitié va disparaître à cause de la mondialisation. Les producteurs de fruits de ce département commencent à être ouverts aux modes alternatifs conséquents, avec peut-être moins de transports, plus de droits de douane.

Si nous construisions ces scénarios ensemble, entre la salle et l'Administration, au fur et à mesure des séances, en faisant marcher les ordinateurs des administrations entre deux séances sur les questions posées pour faire avancer les différents scénarios alternatifs, nous arriverions peut-être en fin de débat avec des propositions synthétiques complètes ayant à la fois un aspect, comme l'a très bien dit le Monsieur Suisse tout à l'heure, un pilier infrastructure, un pilier financement et un pilier exploitation. Nous pourrions ainsi présenter à l'Etat trois scénarios différents. Il y aurait un scénario avec un pétrole à 20 dollars, une mondialisation réussie, et peut-être un scénario avec un pétrole à 150 dollars, des conflits mondiaux gigantesques et une nécessité de se replier davantage sur chaque territoire en appliquant le principe de subsidiarité. Comment pourrions-nous vivre si le pétrole était à 200 dollars ? Il faut tout de même se poser la question des modes de vie nouveaux à réinventer et qui peuvent être beaucoup plus intelligents sur beaucoup plus d'aspect que le mode de vie actuel. Ce sera nécessairement une régression parce que ce ne sera pas dans le modèle économique actuel du mondialisme confiant.

Je terminerai en disant que j'aurais souhaité des scénarios beaucoup plus contrastés et qui auraient été beaucoup plus intéressants pour la salle et les administrations, et qui aurait permis entre temps aux administrations d'avoir un peu plus d'audace que dans leurs propositions initiales. Ils peuvent faire marcher leurs ordinateurs. Si le pétrole est à 200 dollars, voilà ce qui risque de se passer dans tel aspect, etc. Si nous appliquions, une redevance qui triplerait le coût des péages, voilà les conséquences que cela pourrait avoir, et nous nous apercevriions qu'il y aurait de bonnes conséquences, etc. Il pourrait y avoir une créativité de la salle qui réponde aux expertises des administrations.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur Brucker. Une dernière intervention.

Bernard FALLET, Fédération mieux-vivre en Vaucluse

Nous espérons que ce débat public n'est pas une tromperie. Le doublement de l'autoroute A7 à deux fois cinq voies entre Valence et Orange ne sera pas une finalité à l'amélioration des conditions de transports de marchandises dans le couloir rhodanien, pourtant certains indices nous font croire le pire. Mais ASF, propriétaire foncier d'une bande de terrain largement supérieur aux besoins de l'élargissement n'ont pas recours aux procédures d'expropriations, d'où réduction importante des coûts et des délais de réalisation. Le financement est assuré par ses propres fonds. Les ouvrages d'art construits lors du tracé TGV ont été prévus dans cette perspective. Le ministère des Transports, en autorisant le passage des poids-lourds de 40 à 44 tonnes, soi-disant pour enrayer le déclin du pavillon français et permettre de regagner deux à trois points de parts de marché. La Commission européenne des transports sous la pression des transporteurs allemands pour passer de 44 à 50 tonnes, mesures qui devront être prises en compte dans le développement du rayon, une partie du parc poids-lourds à la classe 4, mais pas encore compatible avec le système Modalohr, pas plus qu'avec le système Arpel Faubel, d'une hauteur supérieure à 4 mètres, la rend incompatible avec le gabarit ferroviaire B1. La synthèse du rapport de développement du service des autoroutes ferroviaires de la SNCF est claire : il ne peut être rentable que sur des distances supérieures à 650 kilomètres, à des conditions de marché de 0,8 euro par kilomètre pour les poids-lourds et à 0,6 euros pour le non accompagné et pour des convois futurs de 1 000 mètres, longueur standard actuelle 750 mètres.

Nous demandons une réglementation communautaire applicable à tous les moyens de transports routiers, ferroviaires et fluviaux en fiscalité, charges sociales, etc. Nous disons stop au dumping social, au lobby et passe-droit, pour ne pas asphyxier le couloir rhodanien. Appliquons une législation bien française, certains pays communautaires imposent bien la leur. Faisons-la évoluer vers ce transport hors routier, tonnage limité à 40 tonnes, vitesse limitée à 70 kilomètres/heure, temps maximal de conduite de 7 heures, suivis de 24 heures de repos, suppression des prix au kilomètre, interdiction de rouler le dimanche, repos hebdomadaire comme un commerce de proximité, taxe significative pour le fret en transit. Cela réduirait la pollution tant olfactive qu'acoustique, à des économies importantes tant financières qu'énergétiques et surtout à une plus grande sécurité.

En ce qui concerne la vie des riverains du TGV PACA, il est scandaleux qu'ils ne soient logés à la même enseigne que ceux de Rhône-Alpes qui ont droit à des protections phoniques sur le tracé TGV. Halte à la surenchère politicienne du genre. C'est à la charge de l'Etat. Alors même que la

région participe au financement de la virgule Avignonnaise pour relier les gares SCNF et TGV Courtine à celles du centre-ville, le Président de la région PACA refuse le financement à 30 % des protections complémentaires. En conclusion, nous demandons l'application stricte des textes de loi de 1992 et décret de 1995 pour que soient bien protégés les riverains de cette infrastructure. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour votre contribution. Pour les scénarios, peut-être revenir, réexpliquer le pourquoi des non-scénarios.

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Deux observations sur ce que nous venons d'entendre sur les scénarios. Je voudrais indiquer que dans le document 2050, c'est la démarche que nous avons suivie, c'est-à-dire que nous avons un scénario avec un pétrole à 180 dollars, qui comprend d'ailleurs une taxe carbone 60 dollars. En fait le pétrole est à 120 et s'y ajoute une taxe carbone de 60. Mais il est bien évident que nous ne pouvons pas donner de chiffres sur les trafics dans ce scénario parce que les modèles sont incapables de donner des chiffres qui ont la moindre valeur. Nous nous sommes risqués à donner des chiffres sur des hypothèses 2020, 2025, mais pas sur 2050 et les chiffres donnés sont totalement indicatifs et permettent de réfléchir à ce que pourraient effectivement être les changements de mode de vie, etc. Reportez-vous donc à cette étude si vous le voulez bien.

Je voudrais également revenir sur un point et rebondir sur la dernière proposition de Monsieur le conseiller régional Rhône-Alpes qui concerne en gros la normalisation. Je crois que quels que soient nos efforts de report modal, que ce soit en termes de marchandises ou en termes de voyageurs vers des modes doux et moins dommageables pour l'environnement, il restera une grande masse de mobilité en voiture individuelle, il ne faut pas se faire d'illusion. Et, il est indispensable d'avoir, comme vous le suggérez, une politique extrêmement audacieuse dans le domaine du progrès technologique et de la réduction drastique des consommations et donc des émissions. Et c'est là-dessus qu'il faut tenter de bâtir un programme progressif parce que cela ne peut pas se faire en un jour. Mais les techniciens automobiles et moteur expliquent que si nous leur en donnons le temps, en relativement peu d'années, à condition que les normes qui s'imposent, qui soient valables pour l'ensemble, non seulement de l'Europe, mais aussi au niveau mondial, c'est aussi pour cela que je voulais revenir sur ce point que nous avons peu évoqué, la lutte contre l'effet de serre est une lutte mondiale. Ce n'est pas une lutte qui se résume à la France ou même à l'Europe.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour cette dernière précision. Si vous voulez réagir, juste...

Benoît LECLERC, conseiller régional Rhône-Alpes

Je voulais juste simplement dire qu'il ne s'agissait pas tout à fait de ce que j'avais dit.

Jean-Didier BLANCHET

Vous l'avez dit à propos de l'isolement des maisons. Et moi je dis qu'il faut faire la même chose pour les véhicules individuels.

Benoît LECLERC

Je faisais simplement un plaidoyer sur la réglementation, mais pas appliquée à l'amélioration technologique des voitures dont nous avons vu au cours d'une précédente réunion qu'il amenait epsilon du problème. Je vous demandais une réglementation par rapport à l'utilisation des transports. Nous pourrions de même aussi imaginer de faire le transport public gratuit en ville. Il s'agirait d'une réponse sociale, puisque nous avons dit au cours de cette réunion qu'il y en avait peu. Nous pourrions aussi rendre le transport public totalement gratuit.

Jean-Didier BLANCHET

Un dernier mot sans vouloir polémiquer. Simplement, dans le rapport 2050, le rapport de transports collectifs sur l'ensemble des déplacements est de 10 %, si nous le doublons, cela fera 20 %. Il restera donc 80 %.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons clore cette soirée, je vous rappelle que les auditions publiques auront lieu les 17, 18 et 22 mai dont le panel des citoyens qui va venir présenter son cahier d'acteur qui est déjà sur Internet. Nous attaquerons les réunions territoriales la semaine suivante. Merci à tous pour votre participation et prochaine réunion le 17 mai. Bonne soirée.

Index

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

Arpel Faubel.....	58
Bernard FALLET.....	58
Danielle GRANDIN,.....	25
des Saint-Allemands.....	7
la force de l'art.....	14
MAESE.....	9
Pany.....	9
pour faire les débats performants.....	9