

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien 4^{ème} réunion territoriale

Alès, le 14 juin 2006

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

4EME REUNION TERRITORIALE.....	1
Alès, le 14 juin 2006.....	1

Introduction :

rappel des règles et des modalités du débat public	3
Philippe MARZOLF.....	3
Président de la Commission particulière du débat public	3
.I Le débat public, la CNDP	3
.II Les questions du débat public : une problématique générale.....	3
.III Les moyens de participation	4

1ère partie :.....	5
---------------------------	----------

les enseignements de la première partie du débat

et les orientations exprimées	5
.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP	5
.1 Des transports pour aménager le territoire.....	5
.a Constats.....	5
.b Demandes	5
.2 Des impacts environnementaux préoccupants	6
.a Constats.....	6
.b Les demandes par rapport à ces impacts environnementaux préoccupants.....	7
.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs	7
.a Constats.....	7
Les voyageurs	7

4 ^{ème} réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
	Les marchandises	7
	.b Demandes	7
.4	Les infrastructures routières.....	8
	.a Constats.....	8
	.b Demandes	8
.5	Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?.....	9
.II	Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public	9
	.1 Le débat public.....	10
	.2 Quelles orientations pour l'avenir ?.....	10
	.a Le report modal.....	11
	.b Les infrastructures routières	11
	.c La mobilité soutenable.....	11
	.3 Les questions posées au public	12
.III	Echanges avec le public	12
2ème partie :		23
Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?		23
	.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	23
	.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	23
	.1 La mobilité soutenable.....	24
	.2 Le report modal.....	25
	.3 Les infrastructures routières.....	25
	.III Propositions des acteurs du territoire.....	34
INDEX.....		1

Introduction : **rappel des règles et des modalités du débat public**

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Philippe Marzolf. Je suis le Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis accompagné ce soir d'un des commissaires de la Commission du débat public, Anne Devailly.

Vous avez eu le programme à l'entrée. C'est une réunion territoriale qui présente les enjeux territoriaux de votre territoire. On va faire une première partie. Depuis le 27 mars, il y a le débat public sur la politique des transports. On va faire une quinzaine de réunions. On a déjà tiré des enseignements pour la Commission. On va vous les faire partager. A l'entrée, vous avez eu un document qui regroupe les différentes mesures soumises au débat par l'Etat. Je vais vous présenter rapidement le débat public.

.I Le débat public, la CNDP

C'est la CNDP - Commission Nationale du Débat public - qui l'organise. Pourquoi ? Parce qu'elle a été saisie par l'Etat, commanditaire du débat par deux ministères : le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante, comme le CSA, la CNIL, qui a été mise en place par une loi du 27 février 2002. La CNDP est en charge de l'information et de la participation du public sur tous les grands projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire. A un moment donné ou à un autre, chaque maître d'ouvrage doit saisir la CNDP sur le projet qu'il a, le plus en amont. Ce soir, ce n'est pas un projet, c'est une politique des transports un peu plus large.

Quand la CNDP, autorité administrative indépendante, décide d'organiser un débat, on confie l'animation à une commission, un président et six membres. Chaque membre est engagé sur un code éthique et déontologique sur deux points très importants : l'indépendance. Nous sommes indépendants de l'Etat qui propose des mesures pour le débat de ce soir... Nous sommes également indépendants de tous les acteurs, et surtout, nous n'avons pas d'avis à donner. Nous sommes neutres par rapport au débat. Nous sommes là pour faciliter le débat entre vous, public, acteurs, et l'Etat. A la fin, nous ferons un compte-rendu dans les deux mois. Ce sera un compte-rendu de ce que vous avez dit réellement les uns et les autres.

.II Les questions du débat public : une problématique générale

Les trois questions qui sont posées au débat public... Ce n'est donc pas un débat de projet. C'est un débat de politique, de problématique générale.

Quelle est la perception du fonctionnement du système actuel et futur ? Pour le futur, on se positionne en 2020/2025. Est-ce que ça circule bien ? Est-ce vous êtes satisfaits de la mobilité que vous avez en termes de qualité de service de service, mais également en termes d'impact environnemental ?

Quelles sont les orientations souhaitables pour une politique des transports ? On respectera bien sûr les trois piliers du développement durable (l'environnement, le social et l'économie), et également les projets de développement des territoires. C'est pour cela qu'on fait une réunion.

Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures regroupées en trois grandes orientations ?

.III Les moyens de participation

Ils sont multiples. Ce n'est pas que la réunion publique bien que ce soit un moment important. Pour l'instant, on en a organisé plus de trente. Il y a eu plus de 2 200 participants jusqu'à ce jour.

Il y a un système de questions/réponses, où vous pouvez poser directement votre question, soit par écrit ce soir, sur Internet ou par courrier. Vous aurez une réponse à toutes les questions de l'Etat. La Commission relit ces réponses pour voir si elles sont bien complètes. Il y a un suivi par rapport à ces questions. Il y a déjà 515 questions et 160 avis.

Il y a également un forum sur Internet. N'hésitez pas à vous connecter et à vous exprimer.

Il y a 68 contributions écrites et 8 cahiers d'acteurs que vous avez pu avoir à l'entrée. Ce sont des cahiers de quatre pages de contributions qui sont très argumentés. Ils sont diffusés au même niveau que le document du maître d'ouvrage. La Commission analyse tous ces documents pour en tenir compte dans son compte-rendu.

Il y a eu une trentaine de réunions : une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement, dix réunions thématiques, trois auditions publiques et une quinzaine de réunions territoriales. On était hier à Montpellier. On est ce soir à Alès. On va la semaine prochaine en Avignon. On vient dans les territoires pour voir quelles sont les acceptabilités des différentes mesures.

Le débat finira fin juillet en Avignon par une réunion de synthèse.

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

On vous propose de démarrer sur les enseignements des réunions thématiques et les orientations qui en ont découlé sur 5 grands thèmes :

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

Tout ceci est l'analyse que la Commission souhaite des expressions de chacun des participants. Je vais déjà commencer par demander à Anne Devailly de démarrer tout ce qui est transport pour aménager le territoire.

.1 Des transports pour aménager le territoire

.a Constats

Anne DEVAILLY

Les constats concernant la problématique de l'aménagement du territoire. Le premier porte sur les erreurs du passé, des erreurs qui ne doivent pas être renouvelées. L'exemple le plus souvent cité est le tunnel de Fourvière à Lyon avec le passage directement dans la ville des grandes artères, ou encore le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin.

Le deuxième constat, c'est la trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers sur de nombreux territoires.

Le troisième constat, c'est que les transports doivent aider à structurer si possible l'ensemble du territoire, et de ne pas se limiter aux principaux corridors et aux grands axes. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'il faut lier plus directement la planification territoriale et des systèmes de transports, notamment en coordonnant les AOT, les Autorités Organisatrices de Transport et les SCOT.

Le deuxième point concernant cette structuration, c'est le rôle que les collectivités et l'Etat ont à jouer ensemble pour définir cette structuration.

.b Demandes

Il y a quelques demandes qui portent sur chacune des trois régions concernées par le débat.

En PACA, les points essentiels sont : soutenir la compétitivité du port de Marseille, réaliser la LGV PACA et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.

En Rhône-Alpes, les points qui paraissent les plus importants, les plus urgents, sont le contournement ferré complet de Lyon par l'Est, l'utilisation de la rive droite du Rhône pour les TER, et en revanche, pas d'agrandissement de l'A7, mais des reports de trafics de transit sur des axes alternatifs.

En Languedoc-Roussillon, on note une demande urgente d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan, des divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, et *a priori* pas de demande d'autoroute du piémont.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Bien sûr, quand on dit dans le Languedoc-Roussillon, c'est ce qu'on a déjà entendu dans des réunions à Montpellier, à Nîmes.

.2 Des impacts environnementaux préoccupants

.a Constats

Vous trouverez toutes les interventions des experts, les synthèses des réunions sur Internet. Il y a une prise de conscience marquée par les enjeux globaux importants :

- les risques du réchauffement climatique qui n'est plus vraiment un risque, parce qu'il y a un consensus international sur le fait que la température au niveau du globe va augmenter de 2 à 6 degrés d'ici 100 ans. Aussi, il faut arriver à limiter nos émissions de gaz à effet de serre qui sont dues pour 30 % aux transports ;
- la cherté à venir du pétrole due à un pic de production. Certains experts annoncent 2015, 2020, 2025. En tout cas, le pétrole sera toujours plus cher. Il risque d'y avoir des problèmes pour se déplacer. Il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier et parfois ferroviaire.
- la santé. Les experts nous ont expliqué que la pollution due aux transports était un facteur de risque aggravant : 18 000 morts par an ;
- le bruit. Il y a des normes qui ne correspondent pas vraiment au vécu des populations. Les infrastructures sont hors normes par rapport aux émissions de bruit. Il y a le côté psychologique du bruit qui n'est pas vraiment retranscrit ;
- la sécurité. La cohabitation des voitures légères et des poids lourds est accidentogène. Il y a des risques importants pour les camions qui transportent des matières dangereuses, surtout dans la Vallée du Rhône à hauteur de Valence. Il n'y a pas loin de 600 camions qui transportent des matières dangereuses qui circulent tous les jours sur l'autoroute A7. Il y a des risques importants, mais parfois aussi dans le ferroviaire ;
- risques naturels : risques d'inondation dans les régions, atteinte aux paysages, biodiversité.

.b Les demandes par rapport à ces impacts environnementaux préoccupants

Il faut faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route.

Il faut se fixer également des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation des véhicules et bien sûr dans l'émission de gaz à effet de serre, notamment les CO₂. Il y a des investissements importants, surtout dans les nouvelles technologies, qui sont nécessaires.

Il y a également des demandes de requalification des infrastructures existantes, surtout autoroutières, parce qu'elles sont aux normes de leur année de construction. Il y a vraiment des besoins de requalification et d'amélioration. Il y a une demande de mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. C'est toujours valable dans la Vallée du Rhône où vous avez une ligne grande vitesse, deux lignes de voie ferrée, une autoroute et une nationale. Il y a une mutualisation qui est demandée par les populations.

Il faut améliorer la sécurité des autoroutes et limiter les vitesses en cas de nécessité.

.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs*.a Constats***Les voyageurs****Anne DEVAILLY**

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

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

Les modes non routiers pourraient attirer ou absorber une partie de la croissance future.

Les marchandises

On note une prépondérance du transport routier de marchandises liée à une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire, majoritairement liée à une faible fiabilité.

Il y a une sous-utilisation du mode fluvial et du mode maritime.

Le troisième point, c'est la capacité des modes non routiers à absorber cette fois-ci la totalité de la croissance future.

.b Demandes

Il y a quelques demandes.

La première demande tient tout simplement à mettre en place des politiques plus dynamiques, à ne pas laisser le marché décider tout seul des choix modaux (incitation et réglementation).

La deuxième demande, c'est de développer des reports modaux massifiés (fleuve, fer, mer) pour les marchandises de longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique.

La troisième demande, c'est l'amélioration de la qualité, de la fiabilité, des fréquences et des cadencements de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre notamment de substantiels transferts modaux.

La quatrième demande, c'est la généralisation des plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités, qui permettrait de réduire les mobilités inutiles.

La dernière demande consisterait à prélever davantage sur la route pour financer les autres modes de transport. Plusieurs types sont possibles : la RPLP suisse, la taxe carbone ou les péages urbains.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a juste un point important. C'est un corridor très important d'intérêt national, régional, et européen, si ce n'est international. Ce corridor d'intérêt pourrait bénéficier aux transports collectifs locaux.

.4 Les infrastructures routières

.a Constats

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Beaucoup de gens se sont exprimés en disant la crainte que l'augmentation des capacités autoroutières crée un appel d'air au trafic et joue contre le report modal. Les participants disent souvent que c'est la politique qui a été faite ces trente dernières années.

Il y a une inquiétude des acteurs économiques qui disent que la congestion croissante est un frein à l'économie et à l'emploi.

Il y a un constat qui porte sur les différents projets ou infrastructures existantes A75, A51 ou A79 dans le cadre de l'autoroute des piémonts, de l'Ardèche et des Cévennes. Pour certains, c'est une possibilité de désenclavement des territoires. Pour d'autres, c'est un des itinéraires de délestage de la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

Il y a une interrogation sur la cohérence politique entre le changement climatique et pic pétrolier - qui sont deux grands enjeux dont on a parlé - et l'agrandissement des tuyaux.

.b Demandes

C'est plutôt gérer et améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers :

- requalification des infrastructures ;
- régulation des dépassements et voies réservées aux poids lourds et aux voitures particulières chargées : c'est-à-dire plus de trois personnes ;

- limitation des vitesses, ça permet d'améliorer la mobilité et de diminuer l'impact sur l'environnement ;
- accès au réseau autoroutier. C'est un peu plus partagé. C'est savoir si en fonction des périodes chargées s'il ne faudrait pas restreindre cet accès ou en tout cas avoir des réservations de cet accès.

Sur les infrastructures routières, il y a quand même une volonté des élus de l'Ardèche - notamment le Conseil général qu'on verra la semaine prochaine - demandant une nouvelle infrastructure.

Il y a une demande forte de mise à 2x2 voies de la RN 88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations, ou alors de simples barreaux routiers ou autoroutiers pour rejoindre par exemple l'Ardèche.

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

Il y a le souhait d'une relocalisation des activités parce que certains transports ont semblé inutiles ou superflus à certains, et d'un développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs. Il y a certaines mesures qui sont proposées pour des gens qui s'expriment en disant : « Le nouveau lotissement devrait être connecté au transports collectifs pour ne pas obliger les gens à prendre leur voiture. »

Il y a également une mise en cause du culte de la vitesse. On ne pourra pas toujours se déplacer aussi vite. Ça pose le problème des infrastructures.

Il y a surtout un appel au changement des comportements parce qu'au-delà des nouveaux carburants, des nouvelles motorisations, ce sera insuffisant pour atteindre le facteur 4. Le facteur 4, c'est l'engagement que la France a pris en 2050 de diviser par 4 ces émissions de CO₂, les gaz carboniques. Pour faire ceci, il faut qu'une évolution soit possible, mais il faudra mettre en cohérence des logiques de citoyen et des consommateurs qui veulent des produits toujours moins chers et plus de produits. On va forcément les fabriquer ailleurs. En évolution, il y a un travail sur la réduction des transports inutiles. Ou alors, il faut une rupture, un changement de modèle économique.

Ce sont les différents enseignements qu'on a pu tirer. Ils ont été bien intéressants dans une quinzaine de réunions et ils arrivent à différentes orientations. Je vous propose de passer tout de suite la parole aux personnes représentant l'Etat afin qu'ils nous disent ce qu'ils attendent dans cette deuxième partie du débat et quels sont les constats qu'ils ont déjà faits.

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

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

Je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable dans l'animation du Comité de pilotage. L'Etat travaille sur ce dossier depuis un certain temps, conjointement avec Jean-Didier Blanchet qui représente le ministère de l'Equipement et des Transports et qui s'exprimera tout à l'heure.

.1 Le débat public

Je souhaiterais vous présenter où on en est dans la discussion à ce jour, à partir des questions qui ont été posées il y a six mois et qui figurent dans le dossier support, et de tout ce qu'on a entendu au cours de ces réunions thématiques.

Je rappelle ici le contenu du dossier support très résumé. C'est un extrait sec, mais qui montre un peu quelles étaient les questions que l'on se posait. Il y a d'abord des questions globales.

Quelle est la mobilité qu'on souhaite assurer dans ce couloir de circulation et quel type d'activité ? La mobilité n'est pas une affaire en soi. Elle sert à autre chose. Comment préserver le cadre de vie dans ce secteur ?

A partir de là, on avait dégagé des tendances prévisibles. C'est ce qui figure dans le dossier support. Il y a une augmentation plus faible que par le passé, mais tout de même significative des déplacements et des transports qui est évaluée dans le dossier à environ 40 % à l'horizon de 20 ans. Il y a une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 10 à 30 % sur la même période.

Qu'a-t-on entendu là-dessus au cours des réunions précédentes ? Le chiffre de 40 % a fait l'objet d'assez vifs débats. Certaines personnes nous disant qu'il était complètement idiot. Beaucoup de gens nous ont dit que le fait d'acter ce chiffre voulait dire qu'on était d'accord pour que ça se réalise et que ça interdisait d'envisager des politiques allant dans d'autres directions. On a entendu des gens qui disaient que cette prévision était non seulement réaliste, mais probablement raisonnable. Je vous renvoie notamment à l'avis du Conseil économique et social de Rhône-Alpes qui a développé un raisonnement tout à fait semblable. Par ailleurs, notre point de vue en tant qu'expert travaillant pour le compte de l'Etat, c'est que dans l'état actuel des données connues et des travaux qu'on peut faire, il ne faut pas mettre sur la table ce type de prévision. Ça va probablement embarquer le débat dans des directions peu responsables en laissant croire que les choses vont se régler toutes seules parce que le prix du pétrole va augmenter et pour d'autres raisons. Nous estimons que poser le problème en ces termes est quand même important.

A partir de là, on se trouve toujours - et c'est ce qui était présenté dans le dossier support - confronté à deux contraintes fortes : une aggravation de la congestion et un impact environnemental qui n'est pas en cohérence avec l'objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

.2 Quelles orientations pour l'avenir ?

Dans le débat, on a l'impression qu'il y a trois sujets autour desquels les interventions se sont un peu cristallisées. Je vais peut-être du plus simple au plus complexe.

Le premier, c'est le report modal de la route vers les autres modes - cela a été beaucoup dit dans les débats - avec à la fois des conditions liées à l'amélioration des autres modes et des conditions liées à l'incitation au report du mode routier. Tout ceci sera repris tout à l'heure beaucoup plus en détail dans les mesures proposées dans le dossier et surtout dans leur application locale à cette région.

On parlera dans un instant des infrastructures routières.

Le troisième sujet qu'on regroupe sous le terme de mobilité soutenable, c'est tout ce qui permet d'améliorer, de ne pas dégrader selon le cas, le cadre de vie par rapport aux autres décisions qui peuvent être prises.

Je reprends un peu plus en détail chacun de ces trois blocs.

.a *Le report modal*

Ce qu'on a entendu dans le débat, c'était une impression de consensus qu'on ne retrouvera pas de la même façon que les deux autres blocs. Vous le verrez. On n'a entendu personne nous dire qu'il ne fallait pas faire du report modal. Au contraire, on a entendu que c'était ce qu'il fallait faire. En même temps, on a entendu des choses un peu plus précises sur le niveau auquel cela pouvait se faire éгалer, dans les hypothèses favorables où tout se passerait comme on peut le souhaiter. Ce niveau, c'est à peu près le fait qu'on pourrait absorber la totalité de l'accroissement de fret. Je rappelle que sous un certain nombre d'hypothèses favorables, on pourrait absorber la totalité de l'accroissement en fret. Cela veut dire maintenir au niveau actuel le trafic marchandise routier par le report modal. Par contre, on ne pourrait absorber qu'une partie relativement faible (10 à 30 %) de l'accroissement du trafic voyageur. Cela veut dire qu'il ne faut pas non plus croire que cette orientation consensuelle aura aidé notre problème de ciseau à elle toute seule. C'est ce qu'on a entendu dans le débat.

.b *Les infrastructures routières*

Contrairement au point précédent, ce n'est pas un sujet de consensus. Je pense que je n'apprendrai rien à personne en disant cela. Cela dit, en allant un peu plus loin dans le détail, on a entendu des choses différentes.

Il y avait des questions sur la requalification des infrastructures existantes par rapport au bruit, aux pollutions, etc. On a entendu des discours contradictoires sur les besoins nouveaux. Certains disant qu'il fallait absolument faire de nouvelles infrastructures ou des modifications dans les infrastructures existantes, et d'autres disant qu'il ne fallait surtout pas les faire. Cela correspond à des impacts de sens contraire, mais aussi un impact *a priori* positif sur la mobilité, et négatif sur l'environnement, que ce soit au sens local ou au sens global.

.c *La mobilité soutenable*

Sous le nom de mobilité soutenable, on a regroupé des thèmes assez différents et principalement deux familles de thèmes. Une première famille qui est tout ce qui touche au progrès technologique. Ce sont des orientations qui ne changent rien à la mobilité, mais qui sont destinées à améliorer le bilan environnemental de la mobilité. C'est principalement les progrès possibles envisageables sur les carburants, sur les moteurs pour consommer moins, etc., mais en insistant sur le fait qu'il s'agissait en général de mesures qui nécessitaient en amont d'autres choses, des efforts de recherche ou surtout des mesures normatives. On sait que le problème dans ce domaine c'est que les choses ne se font pas en général toutes seules, sachant que ces mesures normatives ont en général une portée plutôt européenne que nationale parce que les véhicules et le commerce des véhicules ne s'arrêtent pas aux frontières nationales comme chacun le sait.

Là-dessus, ce qui a été rappelé dans le débat, mais qui figure par ailleurs dans d'autres documents qui ont été souvent évoqués, notamment la prospective 2050 sur les transports qui a été faite par le Conseil général des Ponts et Chaussées, c'est qu'on pouvait espérer une division par 2 ou 2,5 à peu près, mais pas par 4. Je renvoie à l'écran précédent qui disait que, sur les transports, on pouvait

rester à peu près au niveau actuel en matière de transports routiers. Cela veut bien dire qu'on est sur la division totale envisageable avec ça. On est à peu près à 2 ou 2,5, mais pas 4. On n'est pas encore sorti de notre ciseau.

D'où la nécessité impérieuse de s'intéresser à la dernière famille de mesures que sont les actions qui portent sur la maîtrise de la mobilité par des changements de comportements. Ce sont les modifications de pratiques de transport, le développement des transports collectifs urbains, le développement de mesures de fiscalité ou de mesures financières qui incitent les gens à moins utiliser leur voiture ou des évolutions qui portent à plus long terme - mais ce n'est pas une raison pour ne pas les commencer tout de suite -, ou sur des questions liées à l'urbanisme, ou à l'organisation commerciale, la liaison entre les lieux de production, les lieux de distribution, etc.

Pour boucler sur notre mécanisme de ciseau évoqué au début, ne pas rentrer dans la discussion sur ces mesures et pour être concret dans leur impact local ou sur un territoire tel que le vôtre ici serait se condamner à l'avance à rester à côté de l'objectif rappelé tout à l'heure, de sortir du ciseau, soit sur la mobilité soit sur les questions d'environnement.

.3 Les questions posées au public

A partir de là, les questions posées au débat, et celles dont on voudrait bien parler dans la suite, c'est de dire : dans ces trois grands blocs d'orientation (report modal, infrastructures et mesures de développement soutenable) jusqu'où peut-on aller sachant qu'on est très souvent dans des situations de compromis ? Il y a des choses qui apportent des éléments positifs sur un certain point, mais qui en dégradent d'autres. Les décisions sont rarement très simples. Si elles étaient très simples, il y a longtemps qu'elles seraient prises pour sortir de ce ciseau. Voilà où on en est au point de vue de l'Etat.

.III Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Merci. On a maintenant 30 minutes d'échange avec vous, vos premières réactions sur les enseignements qu'on a tirés des premières réunions, sur les trois grandes orientations pour savoir vers lesquelles il faut le plus aller. Dans la deuxième partie de soirée, on verra plus les groupes de mesures.

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

Nous sommes ici à Alès, la capitale des Cévennes, à deux pas de la biosphère de l'UNESCO. Notre proposition du ferroviaire est la construction dans la continuité du viaduc de Courbessac, Nîmes/Alès. C'est une des premières lignes que Paulin Talabot a fait construire avec le déploiement de la ville. C'est un devoir de mémoire, car nous avons l'académicien Louis Leprince-Ringuet natif d'Alès qui était un physicien, et l'Ecole des Mines d'Alès qui sont au cœur de l'innovation. Dans le cadre du développement durable, le triptyque que vous avez dit et les accords du protocole de Kyoto de diviser par 4 les gaz à effet de serre, c'est une solution pour régler le problème de la santé publique, de la pollution à l'ozone que nous subissons actuellement aujourd'hui, de la sinistralité dont les jeunes payent un lourd tribut.

Notre deuxième proposition serait : la fibre optique qui apporte le télétravail ; la visioconférence ; la sécurité, aussi bien sur la climatique que sur les inondations ; l'étude des dégâts matériels et humains de la foudre ; la maîtrise de la communication dans le service public ; le développement de la Poste avec ses nouvelles techniques non polluantes qui supprime les distances ; l'organisation des secours et de la solidarité.

La troisième proposition, c'est le côté festif de notre association, puisque le 17 juin, nous faisons la promotion de véhicules propres aux Salles du Gardon. Vous êtes tous cordialement invités. N'oublions pas le côté culturel de nos Cévennes avec le protestantisme, l'interactivité avec la Suisse et l'Allemagne.

Ma conclusion, c'est un message très fort à la Commission du débat public. C'est de ne pas édulcorer la démarche citoyenne, cette démarche que nous soutenons de toutes les rencontres qui ont été hautes en couleurs et qui nous promettent l'avenir radieux en y mettant le financement nécessaire à leur réalisation. Vous avez abordé le culte de la vitesse. C'est la pub des constructeurs. La proposition, c'est une culture de sécurité. Merci de votre attention.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur pour cette première contribution.

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Je vais me répéter un peu. Effectivement, on s'aperçoit qu'il y a un malaise sur le trafic domicile-travail. On a besoin de 14 000 passages aller-retour qui peuvent très bien être faits par le train lorsque la ligne sera rénovée. Effectivement, c'est là l'enjeu. Je crois que tout le monde s'est battu pour y arriver. Ce n'est pas encore gagné. Il faut encore construire. Il faut encore passer le handicap de l'expropriation, etc. Cela a été légalement décidé. Je suis d'accord que cette distance-là permettrait d'augmenter la croissance de trajet Nîmes/Alès de telle manière qu'on puisse absorber le problème de la 2x2 voies.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Claude DOUCIERE, syndicaliste et cheminot

Mon intervention est sur deux points : la priorité sur le report modal et les transports collectifs. Dans le Gard, on a un réseau ferroviaire où le transport collectif ferroviaire pourrait se développer, et qui couvre la majeure partie (à peu près 80 %) du territoire. Par rapport à la politique environnementale et aux investissements sur les infrastructures ferroviaires, le réseau ferroviaire ne pourra pas rendre sa capacité de report modal pour prendre les gens qui empruntent la route nationale 106 ou qui arrivent sur Alès dans les cévenoles. Le réseau ferroviaire n'est pas en état de recevoir une capacité plus importante. Il y aura des ralentissements sur les lignes entre Mende et la Bastide.

Un autre point sur la mobilité. Je reviens sur la Vallée de la Cèze. Il y avait une usine dans cette Vallée de la Cèze qui aurait pu être rattachée au réseau ferroviaire pour le déplacement des marchandises. Ce n'est pas le cas actuellement. De plus, cette usine va être délocalisée. Dans quelque temps, on va augmenter la mobilité. Les trois quarts des salariés vont être obligés de prendre leur voiture et d'aller travailler dans un autre coin de la région. Je pose la question de ce qu'on doit faire de cette mobilité.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Il faut accentuer ce report modal. En plus, il y a une question de relocalisation d'activité qui est importante. Ce n'est pas facile à traiter.

Jean-Michel SUAOU, Conseiller général du canton d'Alès Ouest

Je crois effectivement qu'il y a un problème de complémentarité des transports. C'est une question que je voulais poser. Aujourd'hui, la prépondérance de la route est due notamment à un fonctionnement économique qui, à partir de la politique des flux tendus, les stocks se retrouvent sur les routes. C'est logique, mais quelque part, on voit que cela pose aussi beaucoup de problèmes et beaucoup d'incidences, notamment négatives.

Je crois que la question du rail peut être posée, d'autant que la France a un réseau important. Je voudrais rappeler un projet qui avait été avancé par notre Région à l'échelle administrative. C'est notamment de désengorger la Vallée du Rhône et d'utiliser la ligne des Cévennes également pour favoriser ce transit. Evidemment, cela pose une question dans un autre domaine. Ce sont les investissements. Quand je dis les investissements, c'est notamment la mise à niveau. Je suis quand même fort inquiet. Le viaduc avait obtenu... Cela n'a pas été simple. C'est une très bonne chose. Ça conditionne d'autres possibilités, mais il faut que ces possibilités soient au rendez-vous. Or cela vient d'être dit. Il y a des décisions qui sont prises parce qu'il n'y a pas d'investissement à réaliser sur les lignes, notamment Mende/Nîmes, mais aussi Alès/Bessèges. On ne pourra pas les mettre à disposition des personnes parce que la sécurité n'est pas assurée sur ces zones. C'est quand même assez inquiétant.

Il y a aussi la route. A mon avis, la complémentarité joue dans tous les sens. Sur la route, le deuxième tronçon en termes de financement n'est pas assuré. Il n'est pas terminé. C'est quand même une question fort inquiétante, ce qui préfigure mal du troisième tronçon. Or je dis, rail/route, complémentarité, on a besoin des deux dans cette région. Je pense que c'est important pour son développement.

Je rajoute un élément. C'est notamment la problématique de la cohérence de l'ensemble du mode de transport, c'est-à-dire la complémentarité de nos transports, des aménagements qui permettent à la fois, par exemple, de travailler à Nîmes et de prendre le train. C'est cette cohérence-là. Si on a ces soucis environnementaux, il faut qu'on puisse travailler dans ce domaine-là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je pense qu'on peut travailler cette cohérence. Est-ce qu'il y a besoin d'un acteur qui coordonne l'ensemble ou pas ?

Jean-Michel SUAOU, Conseiller général du canton d'Alès Ouest

Je crois qu'il y a des acteurs qui ont la compétence. Il y a des collectivités qui ont également des compétences, mais qui sont toutes limitées. Il y a besoin d'une coopération et surtout d'une volonté politique et de moyens. Il y a des projets. Je ne me fais pas de soucis. Je sais que les services de l'Etat ont des compétences pour les faire. Ce qui manque et qui n'est pas au rendez-vous, ce sont les investissements et les moyens financiers. Dans ce débat, je tiens à pointer à la fois la mixité de cette cohérence et la complémentarité, mais l'exigence aussi qu'on nous donne les moyens pour le faire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et sur ce qui est ressorti d'une taxation plus forte de la route pour financer d'autres modes de transports collectifs, ferroviaires ou fluviaux ?

Jean-Michel SUAOU, Conseiller général du canton d'Alès Ouest

De toute façon, des péages existent. Il y a un moyen de jouer avec le rail par rapport à la route. Nous le savons. Il y a la question de la sécurité, etc. Je crois qu'il y a une volonté politique et un choix d'investissement qu'il faut opérer. L'expérience montre au niveau régional que les efforts qui ont été faits, notamment en matière de tarif, ont reboosté l'utilisation du rail. Cela montre bien que ce n'est pas quelque chose d'obsolète et que cela correspond aux besoins. Je crois qu'il faut une volonté politique forte et que les moyens soient au rendez-vous pour faire les investissements nécessaires parce que le besoin est là. Je suppose qu'on articule bien ces questions avec le souci à la fois des aménagements routiers, mais il ne faut pas oublier le rail qui au niveau des grandes lignes importantes TGV a besoin de travailler avec les correspondances.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Des réactions de RFF ?

Bernard DURU, directeur département de la DDE du Gard

Je crois qu'on est assez fier avec nos collègues de RFF sur la liaison Nîmes/Alès. Il y a d'autres exemples dans le département, de réaliser en même temps deux axes. Il faut une liberté de choix. Il faut effectivement qu'on puisse avoir la possibilité de prendre le train ou la voiture en fonction des déplacements. Christian Dubost pourra compléter. J'ai la responsabilité de la construire. On sera au rendez-vous fin 2007. Il faudra effectivement financer la suite vers Nîmes. Les deux dossiers doivent être gérés en même temps.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Peut-être un autre complément RFF ?

Christian DUBOST, Directeur régional RFF

La ligne Nîmes/Alès est quand même une ligne importante. Je disais hier à Montpellier que le transport terrestre est un transport à deux places. La ligne Nîmes/Alès, c'est un gros trafic. Il y a plus de 400 000 personnes par an qui empruntent cette ligne. On va gagner huit minutes. On devrait gagner pas loin de 100 000 voyageurs par an. C'est important. Les priorités derrière sur la ligne Nîmes/Alès, c'est d'abord de changer le système de signalisation pour permettre de faire circuler plus de trains. C'est la priorité. J'espère bien que ce projet sera inscrit au contrat de projet 2007/2013 sur lequel nous travaillons en liaison avec l'Etat et le Conseil régional. En ce qui concerne les lignes secondaires... Je fais une petite parenthèse. Je ne peux pas laisser dire que la sécurité est en cause sur les lignes secondaires. Je crois que ce qui fait la marque de fabrique du système ferroviaire, c'est bien la sécurité. En cela, je rends hommage à la SNCF. La sécurité n'est pas en cause. C'est justement parce qu'elle ne doit pas être en cause, parce que ça doit rester la marque de fabrique du ferroviaire, que la SNCF et nous-mêmes avons été obligés de ralentir certaines lignes qui sont effectivement en mauvais état. C'est devenu une conscience progressive sur le fait que ça fait peut-être une vingtaine d'années qu'on n'a pas très bien entretenu le réseau. Le ministre a annoncé il y a une quinzaine de jours la mise en œuvre d'un plan de rénovation du réseau. Nous allons commencer à le mettre en œuvre dès maintenant avec une montée en puissance progressive jusqu'en 2010. Il est clair que tout le monde devra contribuer à ce plan, RFF en premier lieu, la SNCF en entretenant mieux le réseau. L'Etat mettra des moyens importants. Je pense aussi, et je le dis très clairement, que le Conseil régional, voire d'autres, auront la capacité d'accélération sur les investissements à mettre en œuvre qui sont indispensables.

Béatrice BERNARD-CHANSON, Groupe local des Verts Alès-Cévennes

Ma première question concerne le train de nuit. Le train express régional devrait permettre aux habitants des villages au nord d'Alès de passer la soirée à Nîmes. Or le dernier train qui dessert toutes les gares part de Nîmes à 16 heures 35. Le dernier pour Charles-de-Gaulle part à 17 heures 14. Le dernier train pour aller à Mâcon quitte Nîmes à 18 heures 09. C'est ensuite un autocar qui part de Nîmes à 21 heures 45 pour desservir Alès. Il faut également penser aux voyageurs de Midi-Pyrénées qui ont besoin d'une correspondance à Nîmes pour rejoindre les Cévennes. Nous demandons donc que l'autocar de 21 heures 45 de Nîmes soit remplacé par un TER qui aille si possible jusqu'à La Bastide Saint-Laurent.

Quant aux infrastructures routières, la rocade sud actuelle sature chaque jour davantage. On frôle l'asphyxie l'été. Lorsque la rocade nord rejoindra la rocade actuelle, le flux actuellement dirigé directement sur Alès viendra donc compléter la circulation. Qu'est-il prévu pour éviter l'engorgement total annoncé ? Nous rappelons en outre que depuis quelques années, le groupe local réclame des pistes cyclables qui auraient l'avantage de fluidifier le trafic. Venant des communes avoisinantes, les personnes pourraient utiliser les vélos pour désengorger le trafic actuel. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Quelques réponses rapides.

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Il faudrait que les gens soient au courant de l'actualité et lisent les déclarations qu'il y a dans les conseils municipaux. La future rocade bis est mise à l'étude. Elle partira de l'échangeur de Vézénobres et ira rejoindre Saint-Julien les Rosiers. Le département a déjà fait une tranche de Salindres à la route de Bagnols. Le reste va se faire. On a les autorisations. C'est inscrit dans les communes de Vézénobres, de Saint-Hilaire...

Suzanne DUMAS, Comité citoyen

Je parlerai de tolérance parce qu'on parle de train. Il y a une ligne TGV qui fait Marseille/Avignon. Il n'y a aucune correspondance pour aller à Avignon en général, à part en voiture. En parlant de cohérence sur la mobilité, c'est vrai que les gens d'Alès se déplacent en permanence, ils sont toujours sur la route. Je parlerai de cohérence au niveau d'urbanisme. Vous disiez de mettre des transports en commun, mais l'urbanisme est de plus en plus épars. On aura de plus en plus de problèmes de transport parce que les gens sont obligés de prendre deux ou trois voitures, et parfois plus. Dans les Cévennes, les gens ont obligatoirement besoin de plusieurs voitures parce qu'il n'y a pas de cohérence d'urbanisme. C'est pareil pour l'hydraulique. Si on n'a pas vraiment de politique de cohérence, je crois qu'on va dans le mur régulièrement que ce soit pour les transports ou pour les problèmes d'hydraulique, etc. Je crois qu'il faut vraiment une politique générale.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Un changement de comportement.

Suzanne DUMAS, Comité citoyen

Un changement de comportement.

Monsieur CORRAZE

Je suis un modeste usager et client de la SNCF. Je suis frappé par l'incohérence de la situation actuelle qui perdure depuis 30 ou 40 ans. Si on avait consacré autant d'argent à la réflexion de la ligne Nîmes/Alès, on aurait une espèce de métro entre Nîmes et Alès à vingt minutes. Ceci étant dit, je ne sais pas s'il faut se gargariser ou plutôt se complimenter sur la sécurité, mais quand on rentre par le bas il n'y a pas de risque d'accident. Il faut savoir qu'à l'entrée d'Alès, les autorails ne peuvent pas rouler à 140 à l'heure. Ils roulent à 30 à l'heure pour rentrer dans la gare d'Alès. C'est du jamais vu. Je ne sais pas ce qu'il faut faire. Il y a vraisemblablement une carence des pouvoirs publics, en particulier de la SNCF, de RFF, depuis 30 ans pour en arriver à ce point-là de catastrophe. On a le Conseil régional qui achète des appareils pour rouler à 130 à l'heure et on est ici à 30 à l'heure.

Le viaduc, je ne sais pas s'il faut en être fier. D'après ce que j'ai entendu, il n'est qu'à une voie. Pour couper le sillon du bas d'Avignon à Nîmes, bravo, ce n'est pas mal. Si nos anciens avaient construit au rabais les gares de Saint-Lazare et de Lyon, Paris n'existerait pas parce qu'on ne pourrait pas pénétrer dans Paris.

J'ai deux questions pour savoir si on fait aujourd'hui Alès/Paris en 3 heures. Je prends le meilleur temps. On aura l'amélioration du viaduc. On aura éventuellement l'amélioration de la gare d'Alès. D'abord, je ne sais pas où se trouve la gare de TGV entre Montpellier et Nîmes. Est-ce qu'il y a vraiment une nouvelle voie ferrée entre la gare de TGV Montpellier et l'ancienne gare de Nîmes pour éviter que ça fasse la même chose qu'en Avignon ? Là aussi, on nous mène en bateau.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je crois qu'il n'y a pas de nouvelle gare prévue. C'est un contournement de Nîmes et de Montpellier. Les TGV passeront dans le centre de Nîmes.

Monsieur CORRAZE

Merci pour cette réponse. Là où je dis qu'il y a une incohérence... Merci l'Europe... Grâce à l'Europe, nous avons RFF, la SNCF, la Région. C'est bien beau d'arriver à Nîmes par 2x2 voies. Quand on arrive à Nîmes, c'est l'asphyxie. Ça bouchonne pendant des heures. Est-ce que tout ceci ne doit pas être mis en cohérence ? Habitant Nîmes étant petit, j'ai vu circuler le tramway. S'il n'y a pas de tramway dans Nîmes, c'est vrai que les gens...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Transport collectif à Nîmes.

Monsieur CORRAZE

Comment font les gens qui travaillent à Courbessac quand ils arrivent en gare de Nîmes ? Ils prennent leur voiture à Alès. Il y a des voies ferrées qui sont peut-être à ouvrir entre Alès et Montpellier. Il y a des gens qui vont travailler à Montpellier tous les jours. Ils sont parfois obligés de prendre cette vieille route pour passer sur un pont à une voie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Développer le transport collectif à travers des réouvertures de vieilles lignes.

Monsieur CORRAZE

Absolument. Il faudrait un organisme qui mette en cohérence le Conseil général, le Conseil régional, RFF...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pensez à quelqu'un ?

Monsieur CORRAZE

Peut-être la DDE, puisque Monsieur s'est exprimé tout à l'heure.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Un syndicat des transports ?

Monsieur CORRAZE

Non. Je ne sais pas s'il faut créer un syndicat, etc. C'est surtout de dégager des moyens financiers. S'il n'y a pas de moyens financiers, on parle pour ne rien dire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur.

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

Je voudrais faire quelques réflexions par rapport à ce qui vient d'être dit. Au Conseil supérieur, nous sommes très soucieux du retrait du fret ferroviaire. C'est un retrait qui a été organisé petit à petit par (*inaudible*) des transports français. Nous avons un groupe de travail qui travaille sur ce sujet, aussi bien sur le retrait des transports que sur ce qui risque d'être la disparition du wagon isolé qui malheureusement avance actuellement assez rapidement. Je voudrais dire que la DDE s'est félicitée de faire avancer les deux projets d'infrastructures 2x2 voies routier et le projet ferroviaire. J'aurais préféré qu'ils se félicitent de faire avancer le projet ferroviaire plus vite que le projet routier pour changer de politique de transport. Quand j'entends que le projet ferroviaire n'est que pour le contrat de projet 2007/2013, et qu'il a l'argent pour la route, on sait le projet qui arrivera le premier.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La gare, c'est le ferroviaire.

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

Bien sûr. En ce qui concerne la rénovation du réseau, il se trouve que je suis venu de Paris en prenant le Cévenol et que j'ai fait le parcours sur la locomotive entre Clermont et Alès. Je me suis fait expliquer les différents ralentissements sur cette ligne. Effectivement, c'est triste. Le nombre de limitations de vitesse que le mécanicien et le chef traction m'ont cité est assez effrayant. Le plan de rénovation annoncé par le ministre aujourd'hui n'est qu'une rustine puisqu'il prend à la SNCF et à RFF des ressources sur d'autres rubriques. Finalement, ça va très bien jusqu'aux élections de 2007, et après on verra. Voilà les quelques réflexions que je voulais faire en introduction. Je reprendrai la parole tout à l'heure.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Blanchet voudrait réagir.

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

La rustine représentera cette année 70 millions d'euros cette année. Elle doit augmenter jusqu'à 600 millions d'euros en 2010. C'est une somme qui n'est pas négligeable. C'est annuel. Ce n'est pas jusqu'aux élections.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

Je travaille dans le domaine de l'environnement. Je voudrais vous en parler. Dans votre explication, vous parliez des gaz à effet de serre. C'est vrai que ça existe, mais ce n'est pas l'impact le plus important à court terme. Quand il y a une autoroute, une route, il y a des impacts sur la faune par la mort, sur les populations, sur la flore, sur l'eau. Il y a des impacts dont vous ne nous parlez pas. Je voulais souligner ceci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous avons mentionné la biodiversité.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

Le mot était mis à la fin. Je n'ai pas l'impression qu'il y a...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ce que nous avons entendu, plus sur la santé, plus sur la sécurité.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

C'est un peu léger, alors qu'il faudrait vraiment s'intéresser qu'à ça et aussi à ce que ressent l'homme. D'après ce que j'entends, j'ai l'impression que tout se passe dans une logique de toujours plus. Ce qu'il faut dans une logique de toujours plus... On est nombreux. On se déplace plus fréquemment, plus rapidement. On va toujours plus loin. Quelqu'un qui habite je ne sais pas où, va tous les jours à Montpellier pour son travail. Est-ce que ce n'est pas plus simple de moins se déplacer, d'habiter là où on travaille ? Je pense que c'est beaucoup plus simple à long terme. Ce serait bien pour Alès et pour l'être humain. Je ne pense pas... Tout à l'heure, vous disiez : « On va ouvrir des voies. On va accélérer. On va gagner 100 000 véhicules/jour... » J'ai peur que ce soit un gage plus qu'une quête.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. C'est bien de débattre de cette politique.

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

Juste une réaction rapide sur ce que vous avez dit à propos de l'enjeu de l'environnement local, biodiversité, bruit, effet de serre... On est bien conscient que les deux problèmes se posent. Ils ne se posent pas dans les mêmes termes. Il y a eu deux réunions thématiques qui ont été consacrées à ces deux sujets. Sur ce qu'on a entendu nous, c'est qu'on a beaucoup de mal à expliquer les enjeux de biodiversité parce que c'est compliqué, parce que les gens ne voient pas tout de suite sur quoi ça porte.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

Pour chaque autoroute construite, il y a une quantité d'animaux qui meurent.

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

Vous y être peut-être sensible. Moi aussi. Mais le fait est que les gens ne réalisent pas beaucoup lorsqu'on en parle. On a entendu qu'ils réagissaient beaucoup sur le bruit. On a entendu que sur l'enjeu facteur 4, la France et d'autres pays se sont engagés à diviser par 4 leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 et que ça entraînait une série de mises en cohérence. On est face à une problématique complexe. Il faut arriver à voir où sont les questions les plus centrales. C'est ça qui nous a conduits peut-être à simplifier le sujet, mais sans simplifier l'atmosphère avec cette image de ciseau. On a quand même l'impression que c'est ça qui résume le mieux les enjeux, et à la fois les besoins de mobilité et les besoins de sauvegarde de l'environnement à l'échéance de 2050.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

Il faudrait peut-être aller vers une réduction des besoins de mobilité.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout à fait.

Jean GARRIGUES, PDG société Richard Ducros

Dans tous ces débats, je n'ai pas entendu le mot « chômage ». Pensez à vos enfants. Je n'ai pas entendu le mot « chômage » ni le mot « enfants ». J'ai entendu quelqu'un qui demandait pourquoi on ne trouvait pas les industries sur place. C'est ce qu'il se passe. Nous sommes une industrie lourde sur place. Logiquement, compte tenu de la mondialisation parce qu'il faut y penser aussi... Si vous allez en Crète, on dit que c'est dommage que la civilisation minoenne ait disparu parce qu'il y avait des barbares qui étaient arrivés par bateau. Ils étaient là dans le paradis et ils ont été rasés. Pour le coup, il faut quand même tenir compte de nos enfants, des emplois et du chômage.

Il se trouve que vous avez une activité lourde à Alès. J'ai eu plaidé il y a longtemps à la Chambre de Commerce pour la route à 4 voies. Cela dit, j'adore le rail. Je vous signale que je ne prends pas l'avion depuis que le TGV va jusqu'à Valence. Pourtant, je vais à Paris tous les 15 jours. Je prends le TGV. Cela étant, cette route à 4 voies est indispensable parce que nous employons des ingénieurs dont les femmes travaillent. Comme vous le savez, les femmes veulent travailler. Les femmes ne trouvent pas de travail à Alès. Elles en trouvent plutôt à Nîmes. Par conséquent, nous avons beaucoup de cadres dont les femmes prennent la voiture.

Je vais parler plus sérieusement puisque j'aborde la question industrielle. J'aimerais poser une question à la DDE. D'après ce que je sais, c'était Monsieur Philippe Domergue qui était directeur de la DDE à l'époque qui disait qu'on ne peut pas finir la 4 voies tant qu'on n'aura pas fait la rocade nord et la rocade ouest de Nîmes. J'aimerais savoir comment sera résolu le problème de l'acheminement des convois exceptionnels ?

Bernard DURU, directeur département de la DDE du Gard

C'est une question facile et une réponse un peu compliquée. Je rentre un peu dans la technique. La déclaration publique d'utilité publique par la 2x2 voies va d'Alès à Nîmes. Le prochain contrat de plan financera la section 2x2 voies. Au-delà, le problème, c'est d'éviter de traverser Nîmes. Nous avons tracé ce qu'on appelle le contournement actuel de l'ouest de Nîmes. Malheureusement, l'échéance est un peu plus lointaine. J'insiste beaucoup sur le fait que les liaisons Nîmes/Alès c'est le ferroviaire. Certains le savent que vous irez plus vite de Nîmes à Alès en prenant le train qu'en prenant la voiture.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je vous propose de passer à la deuxième partie.

2^{ème} partie :

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a des réalités incontournables. La Vallée du Rhône et l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et l'un des plus chargés d'Europe.

Il y a une croissance des populations et des emplois dans les trois régions due à une attractivité dépassant nettement la moyenne nationale. Il y a donc un développement important et un afflux de population.

Il y a une vocation touristique bien sûr importante avec des points de +60 à +80 % de surcharges de trafic en période de vacances.

Il y a des contradictions à dépasser pour cette phase de débat. On a dit : « Il y a une prévision de trafic des experts qui dépassent les 40 % ». C'est remis en question. Il faut arriver à se déplacer un petit peu moins et peut-être une rupture (stagnation ou déclin) se produira due aux enjeux globaux et au pétrole.

Il y a une volonté de report modal. Ce soir, on a entendu beaucoup de demandes de report modal de l'utilisation du ferroviaire pour les voyageurs. On a entendu que le report modal était plus facile pour les marchandises. Cela pouvait se faire plus durablement. Par contre, il n'y a pas ou peu de réponse sur les modifications de comportement, notamment par les habitants des trois régions pour résoudre ce problème de congestion et de pollution.

Il y a trois orientations. L'Etat est représenté. Ils vont présenter concrètement les mesures que vous retrouvez sur le tableau qui vous a été distribué à l'entrée. Ce qui est intéressant, c'est de pouvoir s'exprimer pour aider l'Etat à réfléchir sur une politique des transports, mais en vous exprimant sur quelles sont les mesures qui sont prioritaires pour chaque territoire sur le court terme, moyen terme, long terme, tout ceci en cohérence avec vos projets d'aménagement du territoire. On a déjà un peu parlé de l'accord de coordination des différents acteurs. Il ne faut pas oublier les sources de financement envisageables et durables pour essayer de remplir tous ces engagements qui viennent.

Je vous propose d'écouter maintenant l'Etat qui va présenter ces groupes de mesures.

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

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

Bonsoir. Nous allons nous répartir les rôles. Je commencerais par aborder les mesures qui sont dans le dossier support de ce débat que vous avez dû trouver à l'entrée de cette salle. Ensuite, Monsieur

Duru parlera des enjeux de l'aménagement du territoire et des transports dans ce secteur. Monsieur Brie de la DIREN présentera les enjeux environnementaux.

En ce qui concerne le dossier support, il y a cinq enseignements principaux dans ce débat public. D'abord, il y a la congestion. Je crois que tout le monde l'a dit. Ce n'est pas la peine de développer plus le sujet.

Il y a la nécessité de la sécurité routière en n'omettant pas que les autoroutes sont quatre fois plus sûres que les routes nationales.

Il y a la croissance de la mobilité. J'ai retenu tout à l'heure le chiffre de 40 % d'ici 20 ans, même s'il faut prendre en compte le réchauffement climatique qui est maintenant une certitude, mais qui peut avoir des degrés différents selon les moyens mis en place.

Il y a la question des réserves pétrolières avec une controverse sur la date du choc pétrolier. Les uns parlent de 2010, d'autres de 2030. En tout cas, l'enchérissement du pétrole provoque la possibilité d'aller le chercher plus loin au fond des mers ou avec des dosages moins bons ou permettre d'investir sur des produits de substitution.

Dans ce dossier, on a 44 mesures que nous avons divisées en 6 familles. On retient trois orientations qui permettent de les regrouper de manière aussi simple que possible.

Je commencerai par la mobilité soutenable, parce que c'est celle qui s'attaque à la demande et qui est la plus difficile à importer. Ensuite le report modal à la fois marchandises et voyageurs, c'est quelque chose de plus facile. Enfin, il y a l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières. C'est un point qu'on a déjà évoqué assez longuement.

.1 La mobilité soutenable

Il y a deux mesures qui sont isolées en haut qui concernent le progrès technologique. Le progrès technologique, c'est d'abord l'utilisation de nouveaux carburants, qu'il s'agisse des biocarburants, de la biomasse, de l'hydrogène.

Sur le biocarburant, depuis le début de notre débat au mois de mars, il y a une décision qui a été prise par la SNCF de mettre 30 % de biocarburant dans ses locomotives à partir de 2007.

Les véhicules dits propres. Il s'agit de véhicules qui utilisent beaucoup moins de pétrole. Les consommations courantes sont divisées par deux en utilisant la technologie hybride, mais aussi les batteries rechargées à l'électricité.

Il y a une première mesure qui est l'incitation au covoiturage. C'est l'utilisation par plusieurs personnes d'un véhicule. Je n'insiste pas.

Il y a des mesures fiscales. C'est important de modifier les comportements. L'optimisation par le marché, par les entreprises de leur économie consiste à prendre en compte tous les coûts. La manière d'orienter les choix, c'est soit de subventionner, soit de taxer. La taxe carbone est une taxe qui pourrait être ajoutée au prix de la pompe pour tenir compte de la nécessité d'économiser davantage de carburant. Dans les études qu'on a pu faire, on a envisagé une taxe carbone qui se récupérerait sur les 60 dollars du baril. C'est-à-dire équivalent à ce que vous payez aujourd'hui

pour l'extraction du pétrole. Bien sûr, compte tenu de ce que ça comporte pour les gens qui sont obligés d'utiliser leur voiture, cette mise en place ne pourrait se faire que progressivement.

Les quotas d'émission de CO₂ ou la réduction des vitesses sont des mesures qui vont dans le bon sens pour limiter les consommations d'énergie. Il y a la priorité aux transports en commun en ville. On retrouve des choses qui sont connues.

L'étalement des migrations touristiques. Ce sont trois régions qui sont très touristiques. Il est évident qu'étaler davantage les flux serait aller dans le bon sens. Les réservations d'accès aux autoroutes qui seraient faites comme pour les avions ou pour les TGV permettraient, le cas échéant, d'améliorer la fluidité de ces autoroutes. L'autopartage serait qu'au lieu de mettre des vélos à la sortie de la gare de la Part-Dieu à Lyon, on pourrait trouver des voitures pour des gens qui seraient abonnés à un tel service.

Les mesures d'aménagement du territoire et de l'urbanisme ont été évoquées tout à l'heure. Il faut essayer de les faire, bien que ce soit très lent. Il faut densifier les centres. Ça va dans le bon sens. Comme le disait cette dame tout à l'heure, il faudrait rapprocher les emplois des domiciles. C'est ainsi qu'on diminue les transports. L'essor du télétravail, c'est la même chose. Utiliser des ordinateurs mobiles au lieu de se déplacer, ça va dans le bon sens. Le changement des systèmes de production/consommation, il s'agit de la logistique. Si on renchérit le pétrole, on aura une nouvelle optimisation des transports par les entreprises. Par conséquent, on aura essayé d'aller dans le sens d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le progrès technologique seul conduit à une réduction par le facteur 2,5 des émissions de gaz à effet de serre.

.2 Le report modal

Il faut tout d'abord améliorer le fluvial et le maritime. C'est une meilleure gestion de ces infrastructures. C'est des conteneurs comme il en existe à Marseille. C'est une nouvelle liaison avec la Moselle pour prolonger le bassin de la Saône vers le nord via la Moselle. Il y a tout ce qui concerne le ferroviaire. Il y a d'abord les mesures de gestion, une intensité de l'offre, c'est-à-dire le fameux TGV avec le TER. Il y a le fret ferroviaire qui doit se développer, même si la SNCF est actuellement dans une phase de remise en ordre de ses opérations de fret qui étaient ultra déficitaires. Il y a le développement du transport combiné rail/roues, la mise en place d'autoroutes ferroviaires. On a un exemple sur les Alpes. Il y en a une autre qui sera en place en 2007 entre Perpignan et le Luxembourg, mais c'est loin d'être une autoroute, c'est un service par jour. L'autoroute ferroviaire, c'est au minimum dix services par jour. Dans l'état actuel de l'infrastructure, il ne passe que dix trains supplémentaires à la Part-Dieu. Par conséquent, il faut réaliser le contournement Est de Lyon pour pouvoir aller plus loin, les franchissements alpins et pyrénéens. La ligne Perpignan/Figuéras fait partie de cette catégorie. Il y a la LGV Montpellier/Perpignan qui viendra plus tard.

En ce qui concerne les mesures économiques et fiscales, on retrouve la taxe carbone, mais aussi la généralisation du péage pour les poids lourds sur les routes nationales et les autoroutes urbaines. Il y a les péages urbains qui favorisent l'usage du transport collectif en ville. La priorité est donnée à ces transports.

.3 Les infrastructures routières

La troisième orientation, c'est l'optimisation de la création d'infrastructures routières avec :

- la régulation de la vitesse, sachant que si on réduit de 130 à 100 kilomètres/heure la vitesse de base sur les autoroutes, on économise 20 % de carburant ;
- la régulation des accès à l'autoroute, cela peut fluidifier les trafics ;
- la modulation des péages en dehors de la journée ;
- une meilleure information aux usagers.

On en vient aux infrastructures. Il y a le projet d'élargissement, le doublement des autoroutes A7 et A9. On a une forte opposition de la Drôme pour l'A7. Pour l'A9, on a une assez forte opposition au niveau de Montpellier. Il y a quelque chose qui vous intéresse ici, c'est l'autoroute du piémont cévenol qui est demandée par l'Ardèche, même s'il y a sûrement des oppositions, mais qui est retenue par le Conseil régional sous la forme d'un axe structurant. Au sud, il y a un manque d'appétit du département de l'Hérault pour ceci. C'est un sujet qui reste entier aujourd'hui, mais le débat public est fait pour en parler. Il y a l'aménagement des routes nationales parallèles. C'est quelque chose qui permettrait d'alléger le trafic sur l'autoroute.

Tout ceci pour éclairer le gouvernement sur la perception que le public a du fonctionnement du système de transport. Le but, c'est de définir une politique pour cet axe entre Lyon et Perpignan qui soit basée sur l'éclairage donné par le public, mais aussi de manière concertée avec les collectivités qui sont concernées pour échapper à ce ciseau entre mobilité d'une part et émission de gaz à effet de serre d'autre part. C'est le but de notre démarche.

Bernard DURU, directeur département de la DDE du Gard

Bonsoir. J'ai pensé poser trois questions. Avant de les aborder, je voulais rappeler le contexte important de la région qui est marquée par un développement démographique extrêmement important avec un développement urbain. On pourrait dire que jusqu'à maintenant, ce développement urbain était mal maîtrisé. On connaît la conséquence. C'est l'explosion des déplacements. De toute façon, il y a l'accroissement des petits déplacements. Il y a une explosion avec une réponse majoritaire par la voiture. Ça a d'ailleurs des conséquences collatérales en matière de sécurité routière.

Ce qui caractérise aussi le département, c'est sa disparité économique et spatiale. Le développement économique démographique et urbain se concentre quand même plutôt sur l'accès au littoral. On a un département qui a des paysages de grande qualité, un patrimoine historique construit également de très grande qualité. C'est un département qui est confronté à des problèmes de risque d'inondation extrêmement prégnant.

Je vais axer mon propos surtout sur les enjeux du transport. Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans mon esprit, c'est qu'il n'y a pas de problèmes qui sont tout seul. La réponse qu'on donne aux problèmes de transport a des conséquences sur l'aménagement du territoire, et vice versa. La manière dont on aménage le territoire a des conséquences sur les transports ou plus exactement devrait être en cohérence avec les normes de transport qu'on met en place.

J'ai fait des schémas extrêmement simples. La première question que je voulais mettre dans le débat, c'est rappeler que notre département a un accès extrêmement privilégié aux infrastructures de longue distance. Il y a le ferroviaire avec une ligne TGV qui arrive à Nîmes. On l'oublie parfois, mais il y a un aéroport. Il y a évidemment les autoroutes. J'en dis un mot parce qu'il me semble qu'il faut avoir à l'esprit que c'est un système de transport qui a deux caractéristiques. Il est d'une part fragile. D'autre part, il est concentré. Il est fragile parce que... Je prends le cas de l'autoroute.

C'est la réalité, elle est saturée. L'aéroport est mal protégé. J'ai cité les autoroutes. Ses axes sont plus que fragiles. Ils ne sont pas terminés. L'autre caractéristique majeure, c'est qu'elles sont concentrées sur le département.

Il me semble qu'il y a une double problématique. Il faut que le Gard, par rapport à cette compétitivité économique, conserve cet accès privilégié à la longue distance. Cela me paraît fondamental. Ce que je voulais dire en deuxième temps, c'est : est-ce que c'est souhaitable, bénéfique, d'avoir des infrastructures concentrées uniquement au sud du département.

On va venir sur des sujets plus locaux. Même si on allège la rive droite du Rhône qui est chez nous, c'est le Gard rhodanien. Je voudrais rappeler qu'on a un projet routier qui bénéficie d'une DUP. Il y a l'axe ferroviaire existant. Il y a une demande récurrente avec une ouverture aux voyageurs de cette ligne. On doit penser aux deux modes parallèlement.

Si j'en viens à Alès, on a, me semble-t-il, deux problématiques qui sont à la fois des problématiques de liaison économique et de mobilité par rapport aux autres pôles urbains du département et de la région, et évidemment à (*inaudible*) routier et ferroviaire. Je l'ai dit tout à l'heure, c'est bien engagé, mais ça reste à finaliser. L'autre problématique importante, ce sont les liaisons est-ouest. Je crois qu'Alès a besoin pour sa vitalité économique d'avoir une liaison améliorée vers la Vallée du Rhône et, me semble-t-il, vers l'ouest de la région. La question est de savoir comment. De la réponse à toutes ces questions, dépend également la solution qu'on apportera au fait de savoir si c'est souhaitable ou non de concentrer l'ensemble des trafics sur la bande littorale.

J'ai beaucoup parlé de grandes infrastructures. On sait que le plus gros de pollution, c'est comme les agglomérations... Comment assure-t-on la circulation en ville ? C'est par le développement des PDU. L'agglomération de Nîmes en est dotée d'un. C'est également le cas d'Alès. On donne la priorité aux transports en commun. Je crois qu'il est très important d'articuler la réponse qui sera donnée au niveau des agglomérations comme au niveau des grandes liaisons que j'ai rapidement exposées. Au-delà de ces questions de transport et d'aménagement, la réponse qui peut être donnée, c'est en termes de gouvernance. Dans ce département, on a la chance d'avoir d'une part des SCOT qui doivent permettre de mettre en cohérence l'ensemble de ces problématiques de transport et des orientations d'aménagement au sein de chacun de ces documents et peut-être en coordination entre Nîmes et Alès. On a également la chance d'avoir deux agglomérations qui sont dotées d'une communauté. Voilà ce que je voulais vous dire parce que tous ces enjeux dépendront de quelque chose qui paraît très important, il faut absolument arriver à mettre en cohérence à la fois des politiques de transport, le développement urbain et son organisation, et faire en sorte qu'on préserve la qualité de l'espace. Je laisse la parole à Patrick Brie.

Patrick BRIE, DIREN Languedoc-Roussillon

Monsieur Duru m'a demandé de compléter son exposé en illustrant quelques enjeux environnementaux qui sont en relation avec la problématique transport dans votre territoire de façon à nourrir la discussion. Je vais le faire en éliminant la grande échelle. J'évacuerai également l'échelle plus fine, celle par exemple des cyclamens que la DDE a déplacés quand elle a construit l'autoroute à l'est, parce que c'est une échelle fine qui ne nous intéresse peut-être pas encore pour la réunion d'aujourd'hui. Je vais essayer de parler à une échelle plus globale.

Par exemple, la relation entre les risques naturels et les transports. Vous avez-là une petite carte du département. Alès est située au centre de la carte. Nîmes est dans le coin inférieur. Vous savez que vous avez des enjeux très forts de risques d'inondation qui sont soient répartis sur le secteur de

l'Avène autour de Nîmes et la Vallée du Rhône, soit sur les deux axes de la vallée du Gardon et de l'axe rhodanien. Une problématique de mise en place de nouvelles infrastructures doit évidemment tenir compte des transparences hydrauliques qui en découlent.

Si on prend le cas des ressources naturelles en liaison avec les transports, j'ai choisi deux schémas symboliques pour les illustrer. Le premier, c'est le territoire agricole de valeurs. Sans faire de jaloux, j'ai essayé de marquer le territoire des Côtes du Rhône qui vous concerne. C'est du terrain agricole. C'est de la ressource naturelle que l'on ne peut pas reconstituer si on la consomme. D'autre part, l'espace par lui-même est une ressource naturelle. Vous avez un schéma qui montre les zones à risque de périurbanisation. La ligne rouge, c'est un secteur sur lequel vous avez un risque de périurbanisation avec un SCOT bien pensé, avec une bonne logique d'organisation du territoire. On peut éviter la périurbanisation et le « gaspillage » de l'espace, mais aussi la possibilité ensuite de mettre en place les transports en commun. On a une relation des transports en commun sur les zones urbaines.

Je continue avec la problématique des pollutions. Vous savez tous que le Gard est concerné de façon globale par des problèmes de risque de déplacement des valeurs guides en ozone. Vous savez aussi que les axes routiers sont les principaux axes émetteurs de gaz à effet de serre ou de certains polluants qui peuvent être émis par les véhicules encore à notre époque.

Nous schématisons la biodiversité par le grand espace qui est peu cloisonné, peu d'infrastructures introduisent les coupures dans cet espace qu'est l'ensemble des Cévennes. Il y a quelques corridors écologiques. J'ai matérialisé les vallées cévenoles, l'axe du Rhône, l'axe de la vallée du Gard et celui de la vallée de Cèze qui sont des corridors écologiques. Le reste de la tâche correspond à des enjeux localisés dont il faut tenir compte. Tout est important dans ce territoire, mais il y a ici et là des enjeux relativement importants dont il faudra tenir compte.

J'avais un dernier transparent sur les cadres de vie, mais j'ai dû le passer un peu rapidement. C'est la problématique du bruit. Les principales sources de bruit dans la région sont bien sûr les infrastructures de transport dans la zone urbaine. Par contre, vous avez des zones de calme que l'on retrouve sur les vallées des Cévennes.

Ce sont des thématiques environnementales qui sont effectivement en relation avec la problématique des transports qui peuvent l'être objet de débats, de choix sur les mesures et les incidences environnementales que l'on peut accepter ou refuser.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour ces précisions. Sur le tableau, vous avez des groupes de mesures avec les différentes mesures que l'on va regarder. On a besoin que vous vous exprimiez sur l'acceptabilité. On ne va peut-être pas commencer directement sur les infrastructures routières, mais également sur le report modal, les mesures d'aménagement du territoire...

José RICHEZ, Comité citoyen Saint-Ambroix

On parle de choses un peu à grande échelle de temps, de projets, de beaucoup d'argent. Localement, avec les routes existantes dans le secteur, est-ce qu'on ne peut pas améliorer les transports en commun tels qu'ils sont avec ce que l'on a aujourd'hui ? C'est-à-dire des bus qui ne font pas nécessairement 50 places, des bus de 20 personnes, des bus de 9 places, du covoiturage. Il

Il y a des solutions. Les gens pourraient se déplacer autrement que par la voiture. C'est ce qui m'intéresse, c'est comment on peut développer ce secteur.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce sont des mesures sur le report modal dont on a un peu parlé tout à l'heure.

José RICHEZ, Comité citoyen Saint-Ambroix

Il y a des choses qui sont réalisables dès maintenant. On n'est pas obligé d'attendre des subventions et d'autres choses pour les réaliser dès maintenant.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Par exemple ?

José RICHEZ, Comité citoyen Saint-Ambroix

On peut développer des industries locales pour empêcher les gens de partir au loin pour travailler. On peut subventionner des petites entreprises de transport. On peut faire des choses pour développer différemment la grande évasion des gens vers les grandes villes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout ce qui est mobilité soutenable, maîtrise de la mobilité.

José RICHEZ, Comité citoyen Saint-Ambroix

Sur des petits rayons de 10 à 20 kilomètres autour de chez soi.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est l'une des mesures préconisées et proposées dans le débat public.

Maurice MAYOL, maire de Génolhac

Je voudrais revenir sur la ligne ferroviaire des Cévennes. On parle toujours des liaisons entre Alès et Nîmes. C'est très bien. Cette ligne ne s'arrête pas à Alès. La ligne continue. Elle dessert la Grand-Combe, Chamborigaud, Génolhac... Il y a même une branche qui s'en va sur Mende et qui dessert toute la Moselle. Je voudrais bien qu'on parle un peu de cette ligne de temps en temps et qu'on essaie d'y apporter quelques améliorations supplémentaires. Je dirais même qu'il serait nécessaire de le faire pour la bonne et simple raison que dans notre région, de plus en plus, viennent s'installer des personnes qui ne veulent plus rester en ville. Elles viennent travailler sur Alès, sur Nîmes. C'est certainement par le biais du chemin de fer qu'elles pourront aller travailler. Voilà

pourquoi je pense que des améliorations sont à apporter sur la ligne de chemin de fer entre Alès et Nîmes. Le viaduc, c'est très bien, mais il faudra penser à la ligne des Cévennes, c'est-à-dire au-delà d'Alès. Quand on parle des infrastructures routières, j'ai remarqué qu'on parlait surtout d'Alès, autour d'Alès, à l'ouest, au sud et qu'on ne parlait jamais du nord. Pourtant, au nord d'Alès, il y a des infrastructures routières qui sont souvent dans un état difficile. C'est vrai que le relief n'est pas facile. Mais il y a aussi à apporter des améliorations sur les axes routiers entre Alès et la Lozère.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et par rapport aux axes routiers ?

Maurice MAYOL, maire de Génolhac

Je comprends très bien qu'il faut désenclaver Alès sur la Vallée du Rhône. Par conséquent, il faut bien trouver une solution au niveau de la liaison routière entre Alès et la Vallée du Rhône. Je ne pense pas qu'il faille faire une autoroute. Il y a à améliorer les routes existantes et en faire des routes à 2x2 voies ou à 3 voies. Je pense qu'on doit pouvoir arriver à faire des améliorations substantielles.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

D'accord. Très bien, Monsieur.

Jean-Claude CHANTELOUP, délégué de la prévention routière

Je souhaite intervenir dans ce débat non pour opposer la route au chemin de fer, parce qu'en définitive, il est souhaitable d'améliorer ces deux réseaux. Tout compte fait, nous sommes une région enclavée, et le bassin alésien en est le témoin. On souhaiterait qu'il y ait une possibilité d'avoir une amélioration sur les axes routiers existants, et en particulier sur le nord du département au-dessus d'Alès.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur.

Thierry FERRE

Je suis syndicaliste, citoyen. Je suis intéressé par l'avenir des enfants. Je suis aussi très intéressé par le chômage et par les zones de cave. Je voudrais revenir sur la présentation qui a été faite au départ pour éviter les erreurs qui ont été commises par le passé. La première des erreurs à éviter, c'est de jouer la concurrence comme on le fait, et comme s'est préconisé, y compris par l'Europe, à l'heure actuelle. Aujourd'hui, on parle de concurrence entre les transports au lieu de parler de complémentarité. Je crois que la première erreur à éviter, c'est bien celle-ci.

Dans les exemples que vous avez présentés, vous avez parlé du démantèlement de la voie ferrée sur le sillon alpin. Nous avons une ligne des Cévennes qui traverse le nord au sud. Ne faisons pas en sorte qu'elle soit démantelée dans les mois ou dans les années à venir.

Je vais faire un petit bond avec la DDE qui a présenté le désenclavement d'Alès entre l'est et l'ouest. Cette ligne pourrait effectivement participer au désenclavement de la ville d'Alès.

Vous parliez de priorité au report modal. C'est vrai qu'il y a un consensus sur le fer. On calcule. On cherche les sous. On va de réunion en réunion, de discussion en discussion. Quand on parle de la route, on propose tout de suite. Le consensus se fait sur le fer, mais ça reste quand même un vœu pieux. En plus, il a été cité de ne pas laisser le marché décider seul. Vous m'excuserez, mais j'en doute fortement, d'autant plus avec ce qu'il se passe aujourd'hui. Il y a vraiment une politique à changer. On est passé de 54 milliards de tonnes qui vont être transportés à 40. On entend dire tous les jours que c'est le marché qui décide. Aujourd'hui, il faudrait vraiment que l'Etat change de politique sur le transport.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ce que nous avons entendu du public. Il dit que le marché ne doit pas décider tout seul.

Thierry FERRE

Je continue sur la mobilité. Les entreprises sont totalement éclatées. Il y a 20 ou 30 ans, on faisait une 4L dans le même site. Aujourd'hui, pour construire une voiture, on multiplie les sites et on multiplie les déplacements. Ces idées-là sont peut-être à creuser.

Sur la mobilité, on est toujours... C'est commode avec le petit compteur. 10 minutes pour la route, 35 secondes sur le fluvial et 1 minute 15 sur la SNCF. Il faudrait que la SNCF commence par résoudre son déficit. C'est assez cocasse quand c'est dit par un représentant de l'Etat puisque c'est lui qui organise ce déficit.

Je vais quand même revenir à un peu plus de positif. Il a été dit de faciliter les alternatives. On voudrait une table ronde avec la préfecture, avec toutes les autorités : SNCF, RFF, Conseil général, Conseil régional, les agglos, partout où il y a l'autorité organisatrice. Il faut absolument une table ronde pour discuter des transports de bout en bout et éviter les doublons. Aujourd'hui, on a des trains qui partent de Bessèges qui vont sur Alès ou du Grau du Roi sur Nîmes qui sont payés par le Conseil régional. A la même heure, on a un bus qui part des mêmes endroits pour se rendre aux mêmes endroits. Le bus est payé par le Conseil général. On marche un peu sur la tête.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pensez que c'est la préfecture qui doit organiser ce genre de réunion ?

Thierry FERRE

Je pense que ce serait plutôt à la préfecture. Il ne faut pas oublier les usagers qui ont peut-être leur mot à dire. Je continue dans les propositions qui rejoignent ce qui a été déjà dit. Maintenant, c'est la

réouverture du Rhône qui ne coûte quasiment rien puisque tout existe. Monsieur Dubost a parlé du système de cantonnement entre Alès et Nîmes. 2007/2013, ça fait un petit peu tard. Il faudrait le faire assez rapidement de manière à ce que ce soit fait en même temps que le viaduc. Merci de m'avoir donné la parole. Je m'excuse pour avoir été un peu long.

Christian SATER, cheminot

Je voudrais remercier le représentant de RFF qui a avoué que l'entretien des voies laissait à désirer depuis 20 ans. Ça fait 20 ans que nous le disons. Il y a 20 ans, on disait qu'on était des menteurs et des fous. C'est bien qu'on le reconnaisse maintenant.

D'autre part, ce débat est bien, mais ce serait encore mieux si ce n'était pas simplement une messe. Je m'explique. Nous sommes dans un monde que je ne vais pas décrire puisque vous l'avez décrit : l'effet de serre, etc. C'est dramatique. La jeune dame a parlé de la faune et de la flore. Il y a des espèces animales qui disparaissent, etc. Nous sommes dans un monde que nous avons détruit. Si on continue comme ça, on va droit dans le mur. Or j'estime que les mesures soumises au débat public par l'Etat sont très bonnes. Je pense qu'on pourrait aller beaucoup plus loin. Pourquoi ne nous parle-t-on jamais des budgets ? Parce qu'il faut des budgets pour faire ça. Or les budgets de l'Etat, des régions, des conseils généraux, des communes, favorisent d'une manière massive la route, qui est le moyen de transport le moins rationnel en ce qui concerne la préservation de la planète et de la santé humaine. J'aimerais qu'on parle des budgets. Quelle est la masse de budgets qui est consacrée à la route ? Quelle est son évolution ? Quelle est la masse de budgets consacrée au fer et à la voie d'eau ? Quelles sont les évolutions ? Dans ce contexte-là, on entend parler de fret déficitaire à la SNCF. Déficitaire, comment ? Financièrement ! Pour le prix des transports de fret, si l'on tient compte du massacre de la planète et de la santé humaine, ça revient beaucoup moins cher. Pourquoi ne pas en tenir compte ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est pour cela qu'il y a le débat.

Christian SALTEL, cheminot

On ne parle pas des budgets. Je n'ai pas entendu le mot budget. On ne parle pas non plus du prix réel du fret, le prix social du transport de fret par route. Pour le transport voyageur, il pourrait y avoir une politique tarifaire qui soit beaucoup plus incitative pour le fer.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ce qui est proposé dans les mesures...

Christian SALTEL, cheminot

Non, non. Je parle de politique tarifaire. C'est-à-dire, dans les villes, aller même jusqu'à la gratuité des transports en commun et que le train soit beaucoup moins cher.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est plutôt taxe...

Christian SALTEL, cheminot

Je ne parle pas de taxer. Je parle d'une politique tarifaire après...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faut trouver l'argent.

Christian SALTEL, cheminot

Il y a beaucoup de cerveaux intelligents ici. Ils pourront le dire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On va vous répondre sur les budgets.

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

Je ne reviendrai pas sur le fret ferroviaire. Vous êtes en cheminot. Par conséquent, vous connaissez parfaitement la politique de la SNCF sur le sujet. Je parle des aspects budgétaires que vous venez d'évoquer *in fine*. J'ai deux exemples. Le passé, c'est le CIAT de 2003. Dans le CIAT de 2003, il y a eu programmation des investissements en infrastructure transport sur l'ensemble des modes. Là-dessus, 75 % des crédits publics ont été consacrés aux modes que sont le fer et la voie d'eau, et 25 % pour la route. Déjà, changement d'orientation par rapport au passé. Dans le passé, il y a eu beaucoup d'argent sur les routes.

Deuxième exemple, la création de l'AFITF. C'est l'Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport en France. Elle a pour ressource le produit des privatisations, 4 milliards d'euros. L'essentiel de ses ressources a été consacré à des opérations de financement des projets ferroviaires et des voies d'eau. Il y a véritablement une réflexion dans la politique environnementale, dans le sens de favoriser les modes les moins agressifs que sont la voie d'eau et le ferroviaire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il commence donc à y avoir une réflexion. Si ça se trouve, le débat public pourra en donner une autre.

Pierre GAUDE, Association Sud-Ardèche Environnement et Développement

Je voulais apporter une petite correction par rapport à ce qu'a dit Monsieur Blanchet tout à l'heure. On a parlé de la mise en cause de la vitesse. On peut peut-être parler d'une mise en cause du culte de la croissance. Le Conseil régional de Rhône-Alpes a dit : « ...refuse l'accroissement de la capacité autoroutière dans la Vallée du Rhône et l'arc méditerranéen... » Il précise : « il veut un axe structurant non autoroutier sur les RN 304... » Le Conseil régional n'était pas pour l'autoroute. Au niveau du Conseil général de l'Ardèche, quand ils ont parlé d'un axe structurant, ils ont sans doute voulu parler de l'autoroute (*inaudible*).

Le rôle du politique n'est-il pas de suivre l'économie et le marché et de le précéder par une offre différente ? Je crois qu'on doit aller vers une politique plus dirigiste. Ça va peut-être faire grincer certaines dents. Mais ce n'est pas parce que la voiture est synonyme de liberté qu'on peut aller où on veut et quand on veut tout simplement parce qu'on le veut bien, comme le dit une certaine pub.

Anne PARLANGE, Coordination associative

Nous regroupons aujourd'hui 55 associations sur les trois régions concernées par le débat. Je voudrais apporter une réponse à ce qu'a dit Monsieur Garrigues de la société Ducros. En ce qui nous concerne, on est aussi préoccupé par le chômage et l'avenir de nos enfants. Sur le chômage, quand on voit l'accroissement du prix du carburant aujourd'hui, on s'imagine ce qu'il peut être demain. A mon avis, ce n'est pas au moment où le prix du carburant sera trop élevé pour que les gens aillent se déplacer en voiture qu'il faudra penser à mettre en place les transports collectifs pour aller travailler. D'autre part, il faudrait commencer à réfléchir comment rapprocher les emplois. Quant à la préoccupation de l'avenir de nos enfants, je voudrais faire référence à ce que Michel Badré nous a dit à plusieurs reprises dans la première partie du débat. Il nous disait que sur le réchauffement climatique, si on va vers +2 degrés à la fin du siècle, c'est encore probablement tolérable. Par contre, tel qu'on est aujourd'hui avec le développement des transports et des gaz à effet de serre, on est parti pour +6 degrés à la fin du siècle. +6 degrés, c'est à mettre en parallèle avec la dernière ère glaciaire qui était par rapport à la température moyenne du globe aujourd'hui de -5 degrés. Visiblement, on ne sait pas du tout ce que ça va donner. Monsieur Badré posait clairement la question en disant : « Si on est sur +6 degrés à la fin du siècle, nous petits-enfants ne pourront pas vivre sur cette planète. » Là aussi, ce n'est pas à ce moment-là qu'il faudra se préoccuper de savoir si on n'aurait pas dû auparavant changer de mode de transport.

Je trouve très intéressant ce que Monsieur Garrigues a dit sur la civilisation minoenne, lorsqu'il a dit qu'elle avait disparu suite à l'invasion des barbares. Je me pose la question si ce n'est pas ce qui nous attend demain avec la mondialisation et la manière dont elle se déroule.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vais tout de suite donner la parole à Monsieur Max Roustan pour voir quelle est la politique de l'agglomération dans ce domaine-là et son avis sur les différentes mesures qui sont proposées.

.III Propositions des acteurs du territoire

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

(Début inaudible) Je ne comprends pas tout. Mes grands-parents sont décédés très jeunes. Pour nous, la moyenne de vie est à 75 ans, donc plus ça va mal, plus on vieillit.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les experts disent que ça va s'accélérer.

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Merci de m'avoir convié à ce débat. On en avait eu un en 1993 sur le sujet du futur schéma territorial des déplacements. Aujourd'hui, on voit bien dans ce débat que les choses ont bien bougé et bien changé. Je crois qu'il faut effectivement essayer de trouver le juste moyen et le besoin de la société d'aujourd'hui. Je reconnais que ce n'est pas une chose facile parce qu'il faut répondre par rapport à l'emploi et à la santé, etc. Il faut aussi être directif et interdire aux gens de se déplacer pour aller travailler. On va avoir beaucoup de problèmes à résoudre.

Alès est une agglomération de 75 000 habitants qui est passée à côté du développement des années 80 avec l'épreuve de la désindustrialisation dans un contexte d'enclavement. Nous sommes sur un développement économique constant. La démographie annoncée est à peu près de 25 % de plus de population supplémentaire attendue dans les 10 ans. Cela provient aussi de l'attractivité de notre territoire. Nous sommes dans un territoire au pied des Cévennes, à 50 kilomètres de la mer.

C'est une agglomération qui est au cœur des Cévennes. Le bassin de vie aujourd'hui est de 150 000 habitants. Elle sera considérée à la fin du mois comme étant la porte de ce territoire classé au patrimoine de l'UNESCO de notoriété mondiale. Il y a quatre ou cinq ans, la ville s'est engagée dans une démarche d'Agenda 21. La ville est classée dix-septième sur vingt agglomérations françaises dans le cadre de la mise en place de l'Agence 21. Tout ce que nous réalisons aujourd'hui est HQE, haute qualité environnementale. Aujourd'hui, nous ne sommes pas taxés pour les pollutions environnementales.

On est à nouveau attractif grâce - on le pense avec le Conseil général - aux possibilités offertes pour équiper toutes nos communes de la haute technologie qui va permettre de développer des pépinières d'entreprises dans l'ensemble du territoire qui permettront de développer le travail à domicile, etc. C'est une obligation. Le Conseil général en tient compte. Nous sommes en train de réussir ce pari. Nous avons une chance, c'est que notre foncier est encore raisonnable et permet aux gens de venir s'y installer.

On est réputé pour avoir deux fois plus de croissance démographique que le reste de la France. Je parle du Midi. 1 500 000 personnes sont attendues dans les prochaines décennies. Je le dis parce que c'est important dans la réflexion. Il y a les espaces du littoral où sont concentrés tous les équipements structurants d'aujourd'hui. Une autoroute serait demandée. Nous savons qu'il y a un espace qui ne permet plus le développement économique du fait de ce territoire qui est, pour une grande partie, classé protégé. Il faut bien libérer au niveau de la saturation de la rocade d'Alès. Il faut bien créer de nouveaux espaces parce qu'il ne faut pas se contenter d'habiter dans les villages du secteur et d'interdire aux voisins d'y venir parce qu'on y est déjà.

Ce pays a un environnement exceptionnel, mais qui sera soumis à des pressions fortes et de plus en plus fortes. On doit trouver le juste milieu de ces zones noires. C'est pour cela qu'on a construit le pays des Cévennes. Pour répondre à la question, nous travaillons avec l'agence d'urbanisme de Nîmes sur un SCOT entre Nîmes et Alès de sorte que la 2x2 voies terminée ne ressemble pas à l'autoroute entre Nîmes et Montpellier où le territoire a été occupé.

Les enjeux pour l'avenir de notre secteur Cévennes, c'est continuer à moderniser les équipements, créer une filière économique qui nous permettra d'aller vers un avenir dans ce secteur, et préserver la qualité de vie et de l'environnement. C'est ce que nous faisons au travers des chartes que nous avons par quartier. Ensuite, c'est s'inscrire à nouveau dans de réseaux d'échanges. Je suis partenaire et partie prenante à 100 % dans une dynamique d'une grande métropole. Aujourd'hui, je crois qu'on ne peut pas passer d'une grande métropole. Si Montpellier, Nîmes, Alès, Avignon, Arles, Bagnols-sur-Cèze, etc. ne s'entendent pour créer cette dynamique dans ce secteur d'activité, on va passer à côté d'un volet économique. A ce moment-là, on ne cherchera pas à crier derrière les routiers, mais plutôt à faire partir les jeunes. C'est relever le défi du désenclavement numérique et physique. On travaille dessus. Je souhaite effectivement que le prochain mandat électoral soit un engagement majeur pour arriver à maintenir ce pays et la ville dans laquelle on est. Sachez aussi que Barcelone est en train de préparer un grand port de conteneurs. Ils ne passeront plus par les cols. On fermera la plate-forme de Perpignan. Lorsque vous passez sur l'A7, tous les postes à essence sont fermés, les restaurants sont fermés. C'est aussi ça l'économie. Il faut essayer de trouver le juste milieu. Les départements peuvent nous y amener, sinon on va vers de graves problèmes dans 20 ou 30 ans.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faudrait accélérer.

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Les perspectives d'évolution des transports du Grand Alès. Ce que je souhaite, c'est que dans le cadre de cette métropole, qu'il se crée ce réseau interurbain par voie ferroviaire. C'est encore le plus facile. C'est le grand métro comme vous l'appellez entre les villes. C'est d'accéder au grand développement aux grandes infrastructures routières et ferroviaires de l'axe rhodanien et languedocien, et d'accéder à notre territoire depuis l'extérieur.

Les enjeux de développement liés aux transports. C'est développer durablement l'implantation de projets de transports structurants : meilleure maîtrise de l'implantation des principaux espaces urbains et économiques ; préservation de l'environnement et des paysages ; limitation du mouvement actuel de mitage.

Vous avez là les statistiques 2001. On n'est pas en 2006. Vous déjà des gens qui se déplacent pour le travail. Ce sont des statistiques officielles des services de la DDE. Si tous les gens utilisaient le train... Aujourd'hui, ce n'est pas possible parce que l'effet de cisaillement, ce n'est pas les dix minutes, c'est la cadence.

Prochainement, il y a la 2x2 voies avec Nîmes. Le financement est demandé dans le cadre du plan. Je rejoins évidemment l'axe nord au-delà Alès qui rejoint le nord de Montpellier en rejoignant l'A75, qui ressemble d'ailleurs au doublement non réalisé de la voie autoroutière en face Montpellier, refusé par le conservateur passant dans une zone très dense d'occupation de réseau. En

plus, le TGV doit y passer bientôt. Je suis parfaitement en accord avec ce que disent mes collègues de l'Ardèche.

On parlait de transport. Je crois qu'on a fait la bêtise monumentale du siècle, c'est d'arrêter le canal Rhin-Rhône. Je crois que c'est une connerie écologique monumentale. Aujourd'hui, Marseille ne serait pas dans la cacophonie dans laquelle ils sont au niveau du port. Lyon pourrait se développer. La décision qui a été prise n'a pas permis ce développement de passage de conteneurs qui libérerait ces transports. Sur les besoins aéroportuaires, je crois qu'on ne peut pas nous taxer de ne pas s'y donner.

La conclusion est simple. La volonté politique de communauté d'agglomération est de terminer la voie du chemin de fer ainsi que la 2x2 voies entre Alès et Nîmes. Je crois qu'entre la Lozère et le Gard, on a des tronçons qui vident les caisses de l'Etat. Je disais à mon collègue que c'est la faute de tout le monde, de l'Etat, des départements... Il n'y a personne qui est visé. Le débat du projet Alès, c'est lui donner la capacité de se développer, et de permettre aux entreprises qui font du commerce international de sortir d'Alès facilement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Pour tout ce qui est des mesures sur l'aménagement du territoire, des questions d'urbanisme, etc., est-ce possible pour une agglomération d'essayer, sans la densifier, d'éviter l'étalement urbain ?

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Tout à fait. Nous avons fait un plan local d'urbanisme il y a déjà cinq ans, où toutes les communes qui constituent la communauté d'agglomération ont émis le souhait du développement pour chaque commune. Ça a été d'inscrire une démarche globale. Le SCOT qui est en train de se réaliser tient effectivement compte du plan de déplacement. C'est pour ça qu'on fait une deuxième rocade rapidement. C'est vrai qu'on aurait pu y réfléchir avant. Il faut terminer la rocade nord. Cela se fait mais... La réflexion est faite. Les travaux sont commencés. On est train de lancer la réflexion aujourd'hui au niveau du pays, puisque le SCOT portera sur 140 communes. L'inter SCOT portera sur l'agglomération de Nîmes, d'Alès et l'interface qu'il y a entre Nîmes et Alès qui sont des communautés de communes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vous propose de donner la parole à votre voisin.

Daniel GAGNIER, Association Agora 79, Cévennes sans autoroute, Collectif Cévennes Garrigues contre l'A70

Je suis accessoirement membre de la Commission transport du CLAPE. Je m'exprime ce soir au nom de l'Association des Cévennes sans autoroute, Agora 79 et le Collectif qui regroupe les associations sur votre région.

Je dirais que les termes mobilité, socio-économie, environnement, intermodalité, ajoutés au triptyque (pétrole, carbone, réglementation) sont quelques termes qui balisent nos réflexions depuis bientôt 10 ans avec une accélération dans le cadre de ce débat public ce soir, et la possibilité de réaffirmer notre créneau des opposants à l'A79. L'appellation « axe structurant » souvent employée provoque chez nous bon nombre de réactions dans le contexte de l'aménagement du territoire, certes indispensable à condition de ne pas en faire un déménagement.

En premier lieu, les enjeux environnementaux. Philippe Martin, naturaliste, auteur d'un ouvrage sur la nature méditerranéenne nous rappelait que le Gard était un des cinq départements français pour avoir la biodiversité la plus riche. L'ingénieur général Philippe Huet, coordinateur du rapport *Retour d'expérience des inondations dans le Gard*, rappelait récemment au débat public du 25 avril, les problèmes de transparence hydraulique des infrastructures autoroutières. Son collaborateur et coauteur, l'ingénieur général Patrick Huin du Conseil général des Ponts, m'assurait ces jours-ci encore de son soutien. Il est très inquiet de l'éventuel barreau autoroutier recoupant le fleuve, en prenant à contre-pieds les préconisations des zones de prévention des risques d'inondation, mises en place dans des zones hélas dramatiquement fragilisées.

Les entomologistes du CIRAD préparent un cahier d'acteur pour le rapport final de la CNDP. A quoi sert de rajouter des espèces protégées à l'annexe 2 de la directive européenne d'Etat si c'est pour mettre l'article 6.4 prévoyant des procédures dérogatoires dans le cadre du projet visant les directives majeures ? N'est-il pas préoccupant de trouver dans le rapport DIREN une cotation d'indicateur pour certaines zones précises et fortes pour des entités paysagères de zones sensibles que le cahier des charges de l'équipement considère comme des lieux à contrainte rédhibitoire au risque d'impacts irréductibles ? Fragmentation des espaces, dégradation des couloirs biologiques, huit hectares consommés au kilomètre pour une emprise d'autoroute... Par contre 200 à 300 hectares au kilomètre pour les échangeurs, aménagements et remembrements divers.

En deuxième lieu, l'aspect socioéconomique. Le rapport Bruat du Conseil général des Ponts indiquait que l'autoroute asséchait les cantons traversés, sans vraiment les éviter écologiquement, au bénéfice des grandes villes reliées. Un ancien élu du nord, ancien secrétaire d'Etat, disait que sa région comptait la plus grande densité d'autoroutes en France et hélas un des taux de chômage le plus fort en France. Si les autoroutes étaient synonymes de plus d'emplois, ça se saurait. Jean-Antoine Winghart, auteur du livre *L'Europe des autoroutes*, donnait 20 emplois au kilomètre pendant les travaux et 2,5 emplois au kilomètre après la coupure du ruban. Ce n'est pas ça qui risque de régler les problèmes dans vos régions.

« *Le rôle structurant d'une autoroute est un mythe.* » écrivait Jean-Louis Guigou, directeur de la prospective à la DATAR. Les paradoxes du développement et du désenclavement. Je le cite entre guillemets. C'était à juste titre l'enquête d'un dossier dans la revue du Grand Alès *L'événement* en mai 1999, consacrée en majorité à l'A79 avec une carte d'un tracé à l'appui. Attention à l'effet pont de l'autoroute facilitant la concurrence !

En troisième lieu, nos propositions. En préalable, rappel de quelques villes d'opposition locales, Jean-Claude Gayssot nous a souvent dit : « Il faut tout faire pour éviter cette autoroute. » Jean-Claude Bousquet, président du Conseil économique et social du Languedoc-Roussillon, nous rappelait dernièrement à Montpellier qu'il n'était pas favorable à l'A79. Ce n'est pas le Président du CLAPE qui les contredira. Nous avons également le soutien de nombreux élus et d'une quinzaine d'associations représentées ce soir. Au lieu d'une balafre nord-est/sud-ouest, avec un échangeur, c'est une réflexion sur un réseau maillé densifié de liaisons nord-sud au nord du réseau routier national pour irriguer vraiment le piémont. Aménagement des routes nationales en parallèle

aux autoroutes existantes, amélioration des services de transport vers un meilleur cadencement des trains Alès/Nîmes avec billet combiné attractif parking, trajet, transport urbain, ainsi qu'une montée en puissance importante des services de cars ailleurs. Cohérence entre les décisions des SCOT et des DTA, et des PMU, avec prise en compte réelle des volets environnementaux.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous avez dépassé votre temps.

Daniel GAGNIER, Association Agora 79, Cévennes sans autoroute, Collectif Cévennes Garrigues contre l'A70

Ces quelques points sont en synergie avec les mesures plus générales du schéma multimodal volontariste de l'Équipement qui doit s'accompagner d'une véritable volonté de l'État, et d'inverser la tendance du flux routier, à noter au passage, le retard d'exécution des contrats de plan et de la région ; pousser vers le fret ferroviaire, transport combiné autoroute/ferroviaire. Jean-Claude Brunier, président national du transport combiné, nous rappelait que ces trains porte-conteneurs permettaient d'économiser 70 000 tonnes de CO₂ par an. Les perspectives optimistes devraient permettre de passer des trains de 650 mètres à 1 000 mètres pour l'autoroute ferroviaire. Quant aux camions sur des trains, il faudra attendre les premières navettes en début 2016. Vers le cabotage maritime autoroute de la mer, le directeur du port de Barcelone disait à Montpellier que les navettes Barcelone/Gênes et Barcelone/Rome évitaient déjà 150 camions partant sur les autoroutes. Il y a là une dynamique du contour méditerranéen que tout le monde souhaite. Où sont passées les propositions du Sénateur de Richemont, pour dispenser le péage autoroutier des transporteurs qui utiliseraient le déroutage ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Si tout le monde dépasse son temps de parole, il n'y aura plus de temps pour tout le monde.

Daniel GAGNIER, Association Agora 79, Cévennes sans autoroute, Collectif Cévennes Garrigues contre l'A70

Il est temps d'internaliser des coûts externes des transports. FNE lance l'idée d'une redevance sur le modèle suisse, la redevance poids lourds.

Pour terminer, je signalerai un moratoire en cours sur le projet autoroutier sur une partie des Landes avec l'autoroute Pau/Langon en voie de généralisation. Je voudrais laisser à la méditation de chacun le dernier livre de Jean-Marie Pelt qui vient souvent à Alès dont le titre est *Après nous le déluge* ? Il y a un point d'interrogation. Moi je rajouterai énormément de points de suspension. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Francis CABANAT, Président de la Chambre de Commerce d'Alès

Je vais être assez court. Sans vouloir dégager en touche, j'ai entendu beaucoup d'éléments dans cette salle qui parlaient de l'effet de serre. Effectivement, c'est un vrai problème. Il n'y a pas de solution possible. Ceci dit, c'est un effet dû à la mondialisation des économies dans le monde. Il est vrai que nous avons à nous préoccuper localement de ce problème-là. Quand on voit une nation comme la Chine qui est largement en tête de la pollution, il est vrai que la problématique de la pollution parisienne n'est peut-être pas prioritaire par rapport au niveau du massacre de la planète. Il faudrait peut-être s'inquiéter de ces grandes nations.

La deuxième chose que je voulais dire, c'est qu'il n'y a pas d'évolution sans contrepartie de l'évolution technologique. On a eu le nucléaire. On est bien content parce qu'on parle du rail, mais le rail fonctionne pour une grosse partie grâce au nucléaire. Le nucléaire génère des déchets. Après le nucléaire, on passe aux énergies fossiles, c'est l'ère du CO₂. Un cercle qui n'est pas vertueux, mais qu'il est nécessaire de regarder de près.

Je ne suis peut-être pas trop en accord avec la présentation de tout à l'heure. Je suis ingénieur de formation. Je regarde ces problèmes de près. Je trouve que transport et technologie doivent aller de pair. On me dit qu'il va se passer des choses en 2050. Je regarde quelle sera la technologie de la France en 2050. Il y a 50 ans, on ne parlait pratiquement pas de l'énergie nucléaire, de génétique, d'ADN, de numérique, de fibre optique, de pile à combustible. On ne parlait pas de toutes ces choses-là. Ces choses-là sont des technologies qui sont arrivées dans les cinquante dernières années et qui ont réglé pas mal de problèmes. Je suis sûr que lorsqu'on dit que le problème du CO₂ est à diviser par 4, ce serait encore mieux si c'était par 5... Aujourd'hui, on est à peu près à moitié chemin. Je ne suis pas certain... Serait prétentieux celui qui, dans la salle ou ailleurs, dirait que l'on ne pourra pas découvrir des technologies dans les cinquante prochaines années qui permettront de régénérer les déchets nucléaires.

Transport et technologie vont de pair. Je suis confiant dans la technologie des cinquante prochaines années qui, j'en suis sûr, règlera une grosse partie de ces problèmes. Troisièmement, avec la loupe CCI, je suis bien obligé de constater, à travers la mission qui est la nôtre de favoriser le développement économique par le développement des transports, qu'il faut développer la vitalité des territoires et fixer les gens qui viennent sur ce territoire à pouvoir rester ici. Il y a une élasticité, qu'on le veuille ou non - et là je ne suis pas d'accord sur ce que vous avez dit tout à l'heure - sur l'accessibilité. J'arrive d'une région voisine qui est Brive-la-Gaillarde. Depuis cinq ans, il y a le croisement des autoroutes A20 et A89 Lyon/Bordeaux. Je regarde le niveau des zones d'emploi qui se sont créées le long d'autoroutes, avec des dizaines et des dizaines de zones industrielles. Elles sont remplies aujourd'hui d'activités industrielles. Bien sûr, il faut bien s'occuper de l'environnement, mais je trouve qu'il y a cette élasticité entre l'emploi et l'accessibilité qui est tout à fait vraie. On vient de perdre deux projets à Alès, dont un projet à la Grand Combe de 12 000 ou 15 000 mètres carrés. Les personnes sont parties s'installer à la Cavalerie, le long de l'A75. Le deuxième projet, je ne peux pas le citer, mais on va le perdre malgré tous nos efforts. On nous a demandé de savoir comment on pouvait accéder à l'autoroute pour la Vallée du Rhône, à Nîmes. Ces gens partent s'installer dans la zone industrielle d'Arles. Alors, je ne suis pas fanatique de l'autoroute, mais force est de constater, que lorsque vous avez des accessibilités, cela ne fait pas de mal.

Pour terminer, j'ai deux ou trois préconisations. Il faut développer les réseaux de fibre optique. C'est bien évident. Je crois qu'il y a une convergence de vue entre la basse Ardèche et le bassin alésien pour trouver un moyen d'aller sur l'autoroute existante de la Vallée du Rhône. Je pense

qu'un barreau Alès/Valence serait opportun. C'est peut-être une autoroute, une 2x2 voies... Je pense que c'est absolument nécessaire. Je vais laisser la parole à Daniel Capelle pour faire son témoignage.

Daniel CAPELLE

Vous avez tous beaucoup parlé de notre région. C'est très bien parce que c'est la première chose qui nous intéresse. Je voudrais apporter mon témoignage de transporteur international. Il faut savoir que d'ici 2020, les tonnes transportées vont augmenter de plus de 20 % et peut-être plus pour notre région puisqu'on est dans le couloir entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord. Aujourd'hui, on est en train de se poser des questions en mobilisant tous les moyens de transport routier, ferroviaire, fluvial, et on est sûr qu'on n'arrivera pas à répondre à tous les besoins. Il va bien falloir trouver une solution.

On a commencé à travailler avec le fer sur des trains de 750 mètres. Aujourd'hui, on est en train de travailler sur des trains de 1 000 mètres. Je pense que c'est quelque chose qui est formidable. C'est sur des lignes Marseille/Paris. Depuis une vingtaine d'années, je pense qu'on a délaissé la voie d'eau. C'est quelque chose de catastrophique parce que pour réactiver cette voie d'eau, il faudra énormément de temps. Pour le Rhin-Rhône, la situation est catastrophique pour le sud de l'Europe. Il faut savoir que le fluvial est sécurisant. Ce n'est pas polluant. Ce n'est pas plus cher. Il faut réellement mettre en commun tous les moyens de transport.

Au niveau des transports, on est comme vous. On essaye de travailler sur des véhicules propres. On est très sensibles aux problèmes de pollution. Je pense qu'il y a beaucoup de solutions pour réduire le transport par route. Il y a un exemple qui a fait le tour du monde. Ce sont des transports de volailles fraîches qui partaient de Hollande pour se faire décortiquer au Maroc et qui repartaient sur la Hollande. C'est un schéma, mais je pense qu'il faudra y travailler.

Je crois qu'il faut protéger notre région et notre pays. Si on ne répond pas à la demande, les transporteurs étrangers passeront ramasser les camions. On en voit beaucoup avec des plaques d'immatriculation étrangères. Il faut être très prudent à ce niveau. Il vaut mieux gérer le problème entre nous, et nous mobiliser.

Au niveau des accès sur la région alésienne, on peut être pour ou contre, mais je pense qu'il faut des accès.

Anne DEVAILLY

Merci. Je voulais poser une question soit à Monsieur Cabanat, soit à Monsieur Roustan. Dans votre présentation de l'axe du piémont, vous parlez d'une autoroute. Vous la transférez comme un lien entre Alès et le nord. Qu'en est-il avec le sud ?

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Théoriquement, cette voie partirait du Gard à l'Ardèche en regard de la vallée du Gard. Tout le nord du département n'a pas d'acheminement, à part notre fameuse route. Je crois que cette voie qui partirait... Autoroute ? Voie mitigée entre une voie express ? Parfois 2 voies ? 3 voies, etc.? Je ne suis pas là pour le dire. Je ne suis pas technicien. Je pense que cette voie peut jouer deux rôles. Le

premier, c'est que si on la continue jusqu'à l'A75, elle servira de déviation au pays qui en avait besoin, et elle délesterait l'autoroute d'aujourd'hui entre Nîmes et Orange et Montpellier pour régler le problème. Quant aux gens à Lorient, elle les sécurisera, ce que ne fait pas l'A88. On avait beaucoup d'espoir sur l'A88.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et l'A14 prime sur l'autoroute A7...

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

On n'arrive pas à l'alléger. Entre notre souhait d'il y a huit ans et aujourd'hui, c'est de doubler cette autoroute saturée. Il y a des choix à faire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Juste un mot Monsieur Gagnier.

Daniel GAGNIER, Association Agora 79, Cévennes sans autoroute, Collectif Cévennes Garrigues contre l'A70

Je voulais poser une question à Monsieur Capelle concernant la taxe carbone. Ne pensez-vous pas que ce serait une manière équitable, si c'était appliqué à tout le monde, d'interdire à certains poids lourds de trafic international qui partent du Luxembourg avec plus de 200 litres d'essence et traversent jusqu'en Espagne de ne pas s'approvisionner chez nous ?

Daniel CAPELLE

Effectivement, cela va apporter un rééquilibrage, et évitera des aberrations.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons passer la parole à Monsieur.

Marcel GERENTE, Vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Alès

J'ai entendu beaucoup de choses. Il est vrai qu'au niveau philosophique, réduire les déplacements des personnes par un urbanisme mieux étudié, en rapprochant l'entreprise des habitations, tout le monde est pour.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Est-ce que cela se fait ?

Marcel GERENTE, Vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Alès

Bien sûr que cela se fait, mais pas beaucoup. Pourquoi cela ne se fait-il pas beaucoup ? Il faudrait qu'on m'explique comment on fait pour créer une entreprise à Saint-Ambroix ou à Génolhac. Ce sont les industriels qui décident de s'implanter. Ce n'est pas nous qui décidons. Oui, on est d'accord, mais ce n'est pas si facile que cela.

Sur un plan général, Monsieur Gagnier a dit tout à l'heure que l'autoroute ne crée pas d'emploi. Si vous voulez qu'on parle du nord, on peut en débattre, car j'y ai travaillé pendant 25 ans. Le problème n'est pas là. C'est vrai que l'autoroute ne crée pas des emplois. Mais j'affirme, avec 30 ans d'expérience de développement économique, que sans moyen de déplacement moderne, que ce soit le fer ou la route, on ne créera pas d'emploi. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder ce qu'il se passe dans d'autres régions. Où la démographie est-elle la plus forte ? Où le développement économique est-il le plus fort ? Ce n'est pas dans l'arrière-pays. C'est le long du littoral ou le long de l'autoroute. Pour créer des emplois, il faut des moyens de circulation. En ce qui me concerne, je ne veux pas opposer, la route, le fer et la fibre optique. Ce sont trois moyens modernes de se développer économiquement. Si on ne les a pas ici dans le bassin d'emploi d'Alès, nous crèverons. Je m'occupe tous les jours d'emploi et de développement industriel, je peux vous dire que ce n'est pas facile. Quand on met la main sur un industriel, les premières questions qu'il pose, ce ne sont pas les subventions, c'est : à combien sommes-nous de l'autoroute en temps et à combien sommes-nous de l'aéroport ? Merci.

Emmanuel GIBERT, PME Arnal Sofoccev

Je rejoins totalement ce qu'il vient de se dire. Il faut sécuriser les opérations passées, parce que c'est bien beau de créer, mais il faut penser à pérenniser. Je voudrais revenir au début de l'intervention de l'Etat qui nous a parlé de développer le biocarburant en créant des taxes. Cela existe. Aujourd'hui, c'est l'Etat qui le fait.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Rémy LAPERGUE, Atelier du Vèze

Aujourd'hui, j'affrète trois semis par jour. De plus en plus, puisque mon développement est en forte croissance depuis quelques années. J'ai un problème d'approvisionnement. Aujourd'hui, je n'ai personne qui veut monter sur Alès. Je n'ai aucun transporteur qui veut monter. L'entreprise Batister fait partie du groupe EBA. Le groupe EBA a décidé de réduire son nombre de camions sur Alès. Expliquez-moi aujourd'hui comment je fais avec mes marchandises ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Quels sont les arguments des transporteurs ?

Rémy LAPERGUE, Atelier du Vèze

Il y a une quinzaine de jours, j'avais un affrètement de trois semis le même jour. Il n'y en a qu'une qui est venue. Les deux autres ont été annulées pour la bonne et simple raison que cela leur fait perdre une demi-heure ou trois quarts d'heure pour monter sur Alès, et qu'en même temps, ils doivent vendre mon lot sur l'axe routier Montpellier/Gallargue, parce que les entreprises se mettent à Lunel, aux sorties des autoroutes, et ils ne prennent pas les lots. Pour moi, qu'on mette une autoroute, un axe rapide, peu m'importe, ce qui m'intéresse, c'est de savoir ce que vont faire les transporteurs pour venir sur Alès. Aujourd'hui, je travaille avec un grand groupe qui affrète 220 semis. Il manque 10 % de semis par jour. C'est-à-dire 20 camions sur le territoire national. Aujourd'hui, on a un manque de logistique sur notre territoire national. Il suffit d'ouvrir les enchères. Je peux vous assurer qu'il y a trois ou quatre gros transporteurs qui sont en vente aux enchères avec les semis. On manque de camions. En plus de ça, si on a une région difficile d'accès, ce n'est sûrement pas (*inaudible*). On ne va pas le faire. Je suis d'accord avec tous les problèmes de contournement. Pour tous les autres problèmes, expliquez-moi pour quelle solution il faut opter ? Soit un déplacement de mon entreprise sur une agglomération où j'aurai de la logistique. Je vais aller m'installer à Gallargue où il y a de la place, et les camions s'arrêteront. Soit, on trouve un système qui va me faire monter les camions.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Très bien.

Jean-Pierre Estela, CERME, MNLE13

A l'écoute de Monsieur le maire et à l'écoute de Monsieur Capelle, j'ai relevé un certain nombre d'erreurs. Parlons de la Vallée du Rhône. Il y a un problème. Il y a deux chiffres que vous devriez savoir. Le premier, c'est qu'il y a *grosso modo*, entre Paris et Fos-sur-Mer, 2 milliards d'euros d'investissement qui sont déclenchés sur des plates-formes multimodales qui vont de Fos, Arles, Avignon, Valence, etc. Actuellement, le fleuve qui a été sous-utilisé pendant des années, est en train d'exploser puisqu'il se multiplie par deux toutes les années. Par exemple, en 2000, 2 000 EVP (conteneurs), et aujourd'hui, ce sont 54 000 en 2005. L'année prochaine, on sera à près de 80 000 ou 100 000. Ce n'est pas une question d'infrastructure, c'est une question de bateau. Il faut fabriquer des bateaux. Il faut faire entrer des pousseurs. Actuellement, des grands chargeurs ou de grands affréteurs déplacent des bateaux en provenance du Rhin pour les amener sur le Rhône. Ils ne le font pas à coup de subventions, ils le font tout simplement parce qu'il y a un marché.

En ce qui concerne le port Lyon, il faudrait que chacun révise un peu ses données. Il fut un temps où on voulait abandonner le port Edouard Herriot. J'ai une plaquette qui prévoit quasiment un doublement de la plate-forme portuaire de Lyon. On estime que la plate-forme portuaire et logistique de Lyon sera capable de traiter 350 000 EVP par an. Elle en traite aujourd'hui à peu près 150 000.

En ce qui concerne votre projet de grande agglomération, je pense que votre carte aurait été plus pertinente si vous aviez fait un axe Avignon/Montpellier/Toulon. Par contre, inclure une partie de l'étang de Berre ou le port autonome de Fos, là je vous laisse la réaction des Bouches-du-Rhône. Je fais partie de Marseille. Nous sommes actuellement tout à fait d'accord. C'est accessoire. Nous avons tous cette barre de 1,8 million d'habitants. Nous avons tout simplement un port autonome. Nous le développons et faisons en sorte de le développer.

Je pense que la question du transporteur et la question de l'industriel... Monsieur Ducros est un vieil usager de la route puisqu'il nous a fabriqué des ponts autoroutiers pendant des années. Cela étant dit, la question posée par l'industriel par rapport à la capacité de transporter ses marchandises me paraît essentielle. Là, on se trouve devant quelque chose qui ne fait qu'équilibrer. C'est-à-dire qu'on va vers un coût des transports - ce que j'appelle les frais fixes - qui va augmenter sans arrêt par l'énergie et par les problèmes de restriction, ne serait-ce que par le temps qui fait augmenter le coût. On va avoir ce phénomène. Aujourd'hui, si vous voulez vous installer dans le sud de la France et faire une plate-forme logistique, vous ne la ferez pas à Alès. Vous la ferez entre Avignon, Arles, etc., où vous avez des milliers d'hectares viabilisés avec des autoroutes, des voies ferrées, et ça marche. Vous avez effectivement des possibilités.

Si j'étais un industriel ou un responsable de la Chambre de Commerce, je poserais la même question que l'industriel. Cela me paraît important de se préserver des emplois que vous avez actuellement. Deuxièmement, pour être un usager de la voie ferrée entre Clermont-Ferrand et Nîmes... Quand je vais à Aubenas en Ardèche, je prends une voiture. Quand je vais à Clermont-Ferrand, je prends le train. Pour aller à Aubenas, je vous signale que la route nationale s'est grandement améliorée. Le trajet est de bonne facture. Quant à l'engorgement que vous avez, je pense qu'il faudrait regarder comment réduire les transports. Là-dessus, je crois que vous avez fait des moments intéressants. Dernière chose là-dessus, je pense... Tout à l'heure, quelqu'un a proposé de réunir une conférence et des acteurs pour la teneur des transports. Vous avez posé la question primordiale : comment fait-on pour rendre cohérent les décisions de toutes les autorités qui interfèrent sur ce problème ? Aujourd'hui, dans l'état actuel des choses, et dans l'état actuel de la décentralisation, plus personne n'est capable de réellement répondre avec efficacité de la décision entre le département, la région qui ne s'occupe que des voyageurs. J'espère qu'on finira par finir la décentralisation pour recentraliser une partie des choses.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

Je fais également partie du collectif pour la qualité de la vie à Salindres et ses environs. D'après tout ce que j'ai entendu, je pense qu'il s'agit d'un choix de société. Comme beaucoup de personnes l'ont fait, je reviens sur l'intervention de la jeune dame qui a parlé de proximité et de vivre à côté de là où on produit. Il me semble que ce sont des choix de société qui doivent nous guider.

Je donne rapidement l'exemple d'une ville dans le sud de Londres, Dedze, qui s'est entièrement construite à partir de la proximité du travail des gens ; par exemple, ne pas avoir des produits qu'on mange qui viennent de plus loin que 50 kilomètres... Ils se sont donné des règles très précises comme des transports gratuits à l'intérieur de la ville. Cela marche tellement bien, qu'ils ont décidé de faire la même ville en Chine.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Combien d'habitants ?

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

Une dizaine de milliers. C'est un projet. J'ai trouvé cela sur Internet.

Je parle de cela parce que c'est un projet type du développement durable. Je veux bien savoir comment le développement durable peut être installé. Il me semble qu'on est dirigé par un lobby de transporteurs. On a parlé de flux tendu tout à l'heure. Le flux tendu, c'est ce qui permet par exemple, avec l'expérimentateur comme Coca-Cola, d'avoir expérimenté le fait que des supermarchés soient en rade de Coca le soir. Ils passent cela sur leur palm. L'usine de Coca va transporter directement la nuit. Ils sont livrés le matin à 7 heures. On va de plus en plus vers cela. Je parle en connaissance de cause. J'ai des représentants de parents d'élèves au Conseil d'administration de formation de la CCI d'Alès. J'ai vu mettre en place une formation de logistique de camion. Ce sont bien des logiques qui se mettent en place et qui se complètent. Je dis et je maintiens qu'on est dirigé par un lobby de transporteurs et de camions. On ne veut plus des camions. Je préfère la logique de gens qui essaient de promouvoir de la vie sur le local contre la logique de Coca.

Je m'adresse toujours à Monsieur Roustan. Vous avez fait un projet d'une usine de tri biologique sur Salindres pour traiter le problème des ordures. Vous allez transporter des déchets dans un système...

Max ROUSTAN, Député de l'Ardèche

Intervention inaudible.

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

Je fais partie du collectif de Salindres qui a pris les renseignements un peu partout, qui s'est dit : pourquoi ne ferait-on pas comme ils ont essayé de faire à Bessèges, de faire des petits centres avec des camions qui aillent chercher les poubelles à 50, 60 ou 100 kilomètres ? On voit bien comment Monsieur Roustan essaye d'agrandir son entreprise petit à petit et d'agrandir le rayon de ses camions. Il y a une pétition où 4 000 personnes l'ont signée.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pas de polémique s'il vous plaît.

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

4 000 sur 7 000 habitants ont signé la pétition contre cette usine.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On ne parle pas des déchets, seulement des problèmes de transport.

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

C'est principalement une question de transport. C'est le rejet des camions qui est central dans cette histoire.

Brouhaha dans la salle

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Laissez finir Madame.

Christiane FAUCHER, élue municipale Saint-Privat-des-Vieux

A Salindres, il y a un projet de route. Les mêmes gens qui ont signé cette pétition à cause des camions sont décidés à signer la pétition. Il y en a déjà 900 qui ont signé la pétition en trois jours.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Voulez-vous réagir ?

Max ROUSTAN, Député maire d'Alès

Non.

Un intervenant

Sur la première partie de votre intervention, vous dites les flux tendus. Je vous signale que la première entreprise de votre commune s'appelle SMR. Elle travaille en flux tendu. Elle fait vivre 480 personnes dans votre commune.

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

Je vais parler avec des transparents que je vais projeter. C'est un entrefilet dans les pages de *Metro*. Il est envisagé pour bientôt que l'Angleterre importe des icebergs parce que le climat change en Bretagne. Ceci est dans le court terme.

Ceci est un entrefilet que j'ai pris dans le journal de *La Provence*. C'est l'essai de Max Meynier.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Bien connu des routiers.

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

Voilà. C'est pour témoigner qu'un certain monde est terminé.

Ceci est pour apporter une information. C'est le texte de la loi qui a été voté le 5 janvier 2006 et qui introduit déjà, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure à la tribune, la redevance poids lourds en France. Cette redevance poids lourds a été votée à titre expérimental pour l'Alsace pour une durée de cinq ans. Cette taxe poids lourds pourrait être mise en place au 1^{er} janvier 2007. Le gouvernement a délégué le préfet d'Alsace pour mettre en place cette redevance poids lourds. La redevance poids lourds existe déjà en Alsace.

Ce sont les mesures préconisées en Suisse. Il est envisagé une bourse pour la traversée de la chaîne alpine de la Suisse. Les mesures actuelles de redevance poids lourds sont actuellement insuffisantes. Actuellement, les Suisses sont en train de réfléchir à l'augmentation de la redevance poids lourds. C'est un système qui serait détaillé : on s'adresserait à tel ou tel mode de transport selon une bourse de transit alpin.

C'est la région lorraine qui veut adopter également la redevance poids lourds. 15 régions en France ont voté des résolutions en ce sens.

C'est une vue sur les autres débats de la Commission Nationale du Débat Public. J'habite les Yvelines. Actuellement, il y a un débat sur le prolongement de l'autoroute A12 et sur une traversée nord-sud dans les Yvelines. Pourquoi j'en parle ? Samedi dernier, il y a eu une grosse manifestation. 70 tracteurs ont envahi Versailles, avec 600 personnes. C'était très pittoresque devant le Château de Versailles. Parmi les slogans qui étaient portés, un m'a étonné. Il disait que le petit bout de l'autoroute A12 était le couloir gagnant vers l'Espagne.

Ce sont des vieilles lignes ferroviaires autour d'Alès. C'est un petit clin d'œil du système ferroviaire.

C'est la première carte Michelin de 1986. Elle porte l'interruption de la ligne qui allait d'Alès au (*inaudible*), et dont le tracé est celui qui serait proposé pour l'autoroute A79.

En matière d'infrastructure, dans d'autres réunions auxquelles j'ai assisté, on a beaucoup soulevé le problème de liaison est-ouest. Je crois qu'il y a un vrai problème. Par exemple, c'est le sud de l'Ardèche qui est très difficile d'accès. On peut très certainement améliorer les infrastructures routières.

Mon dernier propos sera plus général. Il reprendra la démarche proposée par le Conseil des Ponts et Chaussées. Je dis que c'est une présentation ambiguë. On a dit à certains moments que c'est une démarche qu'il faut poursuivre, et à d'autres qu'il faut la partager avec tout le monde. La prospective est rassurante parce qu'elle n'a pas de rupture. C'est ce qui est dit page 35. « *Le progrès technique réglera le problème de la route... Le coût d'usage de la voiture n'augmentera pas plus vite que le revenu des ménages par tête.* » Est-ce crédible ? Je ne le crois pas. Je pense que s'il est réalisé, c'est démobilisateur, car le report modal restera, de toute façon, une ardente obligation. On ne pourra pas se limiter à un seul type de transport. De même, les changements de comportement seront totalement obligatoires à l'horizon 2050. Il faut arrêter l'équipement routier. Les routes nouvelles appellent des trafics supplémentaires routiers. D'ailleurs, dans la constitution suisse, un article dit qu'il est interdit de construire des routes dans l'arc alpin parce qu'on sait que cela amène des camions supplémentaires.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pouvez-vous conclure s'il vous plaît ?

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

C'est la dernière phrase. On peut avoir un développement durable sur un tourisme raisonnable et non envahissant. Je pense au sud de l'Ardèche auquel je suis très attaché personnellement. Je ne sais pas si l'autoroute A79 n'exagérerait pas encore plus l'envahissement touristique dans certaines régions.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. On va finir par vous.

Sandrine DEBLOIS, Arc'Avène

Je ne suis pas d'accord avec le fait que l'emploi rime avec industrie. Il y a des petits emplois, des petits commerces. C'est des gens comme les transporteurs qui ont permis l'ouverture de la concurrence. C'est justement cette concurrence qui a tué l'emploi. Si on retournait aux petits producteurs et aux petits commerces, on n'aurait plus des villages morts, des villes mortes et des rues dans les grandes villes entièrement mortes. Le transport n'a rien à voir avec l'emploi, c'est une excuse.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je vous propose de clôturer cette soirée. Je vous remercie de votre participation. Bonne fin de soirée.

INDEX

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants.

Anne PARLANGÉ.....	34
Batister	43
Christian SALTEL	32, 33
Claude DOUCIERE.....	13
Daniel GAGNIER.....	37, 39, 42
Dedze	45
Jean-Claude BERARD.....	12
Jean-Claude CHANTELOT.....	30
Jean-Pierre ESTELLA	44
José RICHEZ	28, 29
Monsieur CORRAZE.....	17, 18, 19
Patrick Huin	37
rapport Bruat	38
Sandrine DEBLOIS.....	20, 21, 49
Thierry FERRE	30, 31