

Débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien

Audition publique

Ouverture

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bonsoir, je suis Philippe Marzolf, président de la CPDP sur la politique des transports. Je suis accompagné de deux des commissaires, Anne Devailly et Claude Leroi. C'est la troisième audition publique que nous organisons dans ce débat. Une audition publique est une forme particulière de la réunion publique. Il s'agit d'un dialogue particulier entre un acteur qui a dix minutes pour présenter son avis, ses propositions, la Commission et le public. Vous savez que nous essayons toujours d'avoir le maximum d'expression au cours d'un débat public. Là, l'acteur a plus de temps pour s'exprimer. Vous avez eu le programme, nous allons commencer tout de suite, cela permettra d'avoir plus de temps pour chaque acteur.

Nous allons tout de suite demander à Marcienne Martin, une représentante de l'atelier citoyen. Je vous dirai juste deux mots pour vous donner une idée de l'état d'esprit. La Commission a décidé d'organiser un atelier citoyen. Nous savons très bien que lorsqu'il s'agit de débat public sur des infrastructures, là beaucoup de monde vient parce que ça touche directement leur territoire. Et ils ont donc besoin de mieux comprendre le projet, et souvent de tenter de défendre leur territoire. Dans un débat public sur une politique des transports à quinze ou vingt ans, sur la façon dont nous nous déplacerons dans ce délai-là, nous pensions – et cela se confirme – que le grand public ne serait pas forcément au rendez-vous, même si les acteurs et les associations qui les représentent sont là. C'est pour cela que nous avons eu l'idée d'organiser un atelier citoyen à l'exemple de ce qui se fait au Danemark ; cela s'appelle là-bas des conférences de citoyens.

Il y a eu un panel de seize citoyens représentatifs de la diversité sociale et démographique des trois régions, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. Ils ont été sélectionnés par un institut de sondage. Ensuite, la Commission a constitué un comité de pilotage constitué d'experts et d'acteurs pour préparer un programme de formation et d'information pour informer et former ces citoyens. Le 22 avril, ils ont organisé une audition citoyenne où ils ont décidé quels étaient les thèmes sur lesquels ils voulaient également auditionner des acteurs et des experts. Le dimanche 23, les seize citoyens ont délibéré à huis clos pour faire un cahier d'acteurs, que vous avez eu à l'entrée et ce cahier d'acteurs répond, comme les autres acteurs, aux trois questions du débat public : quelle est la perception du système de transport, quelles sont les orientations souhaitables et quelle est l'acceptabilité des différentes mesures qu'il faudra mettre en place pour avoir une politique des transports durable.

Je tiens personnellement à remercier ces personnes au nom de la commission, l'engagement de ces seize citoyens qui ont donné quatre week-ends, ce qui est beaucoup, mais ils en sont ressortis, je

crois, avec beaucoup de bienfaits et d'intérêt par rapport à cette démarche. Voilà. Marcienne, je vous laisse la parole durant dix minutes pour présenter les conclusions de cet atelier citoyen.

Présentation du cahier d'acteur de l'atelier citoyen

Marcienne MARTIN
Membre de l'atelier citoyen

Je vais vous présenter l'atelier citoyen. Il est né d'une demande de l'Etat, du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, ainsi que du Ministère de l'Écologie et du Développement durable. L'atelier citoyen était composé de seize membres, issus de milieux socioculturels différents, mais représentant les citoyens et les régions concernées par ce débat public sur l'avenir des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Pendant trois week-ends, nous avons recueilli des informations auprès d'une quinzaine d'intervenants, experts, universitaires, représentants de l'Etat, etc. Le quatrième week-end nous a permis de rédiger cet avis de préconisation après avoir auditionné publiquement une vingtaine de personnes venues d'horizons différents.

Par rapport à ces préconisations, nous avons noté que, dès 2006, il y avait des signaux d'alarme. Des enjeux de notre époque avec une répercussion sur les générations futures en matière de pollution, de réchauffement climatique ainsi que de croissance économique. Ces phénomènes ont un impact sur l'environnement et la santé :

- la pollution qui se manifeste à travers des émissions de CO₂ participant à l'effet de serre et ayant de graves conséquences sur le réchauffement de la planète : cyclone, sécheresse, etc. ;
- les particules de fumées noires émises par les moteurs diesels (il y a d'autres choses mais nous nous sommes un peu arrêtés là-dessus) ;
- les nuisances sonores ont un effet néfaste sur la santé : troubles du sommeil, dépression, etc.

Le second point est que le réchauffement est, quant à lui, directement corrélé aux points évoqués ci-dessus.

Je vais repasser tous ces phénomènes dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. La croissance économique est liée à l'augmentation constante du trafic routier. En ce qui concerne les transports individuels dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, certaines enquêtes évoquent la notion de gêne. La définition du terme gêne montre qu'il est dérivé de l'ancien français *gêhir* signifiant « avouer sous la torture ». Bien que son sens ait totalement dérivé dans son intensité, il recouvre toutefois la notion de malaise due à une situation désagréable. Or dans les faits, il semble que ce concept, bien qu'appliqué à une même situation pour un tel usager d'origine nord-américaine ou du pays de Molière, soit perçu de manière spécifique. Ce qui signifie d'un point de vue pragmatique qu'il faut appliquer des solutions différentes, voire divergentes. Ce concept, selon la législation dans tel ou tel pays de l'Union européenne, peut devenir un frein lors de la mise en route et de l'application des mesures en matière de transport.

Le transport des marchandises est effectué majoritairement par voie routière ; les transports par voie fluviale et ferroviaire ne représentent qu'une petite part de ce marché. Quant aux énergies alternatives, biocarburants, éoliennes, elles restent encore marginales.

Nos propositions pour 2026 : force est de constater que nous devons dès maintenant mettre en place un certain nombre d'actions entrant dans le cadre du développement durable. Elles touchent l'amélioration des infrastructures avec :

- pour la route, la conservation de l'existant de la vallée du Rhône, le passage à trois voies sur les portions à deux voies en général génératrices d'engorgement, la mise en place de voies dédiées aux camions, la régulation des flux par la limitation des vitesses ;
- pour le ferroviaire, la préservation des lignes de la rive droite du Rhône pour le fret, ainsi que le prolongement de la ligne à grande vitesse de Nîmes-Perpignan ;
- pour le maritime, le développement des lignes *short sea* ;
- pour le fluvial, la reprise de la jonction Rhin-Rhône ;
- pour le transport aérien, l'utilisation de transports propres à l'exemple des ballons dirigeables.

S'agissant de la mobilité des personnes en milieu urbain et périurbain, il faudrait envisager la création de parkings à connexion multimodale, la mise en place de location de véhicules non polluants, l'usage des véhicules électriques pour les petites livraisons.

S'agissant du transport des marchandises, il serait nécessaire de procéder à la multiplication des passages de trains sur l'axe de la rive droite du Rhône et de mettre en place des sillons dédiés au fret et créer des infrastructures de transfert modal.

Au sujet des ressources énergétiques, nombre d'études montrent que les énergies fossiles vont se raréfiant. Ainsi, le géologue Hubbert signifie le pic d'exploitation des réserves mondiales autour de 2015. Certes, d'autres sources d'énergies peuvent remplacer les énergies primaires, mais leur exploitation est soumise à d'énormes contraintes. Ainsi, les biocarburants, tels l'éthanol issu de la culture betteravière, ont, à travers cette dernière, de grands besoins en eau, et cette ressource est en diminution. L'électricité produite par les centrales nucléaires ne peut couvrir tous les besoins, notamment en matière de transports.

En regard des préconisations qui viennent d'être présentées, nous pensons qu'il serait souhaitable de changer de paradigme sociétal. En effet, nos habitudes de consommation actuelles, à travers une représentation de l'automobile comme un objet socialement prestigieux et valorisant, nous amènent à une surconsommation dudit objet. Il nous faudra changer de mentalité à travers l'intégration de programmes éducatifs dès le plus jeune âge, la sensibilisation des citoyens à ces problématiques ainsi qu'une concertation pour les prises de décisions.

Pour finir, quelle planète faisons-nous ? J'ai terminé.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette présentation et la recherche graphique dans les diapositives. Avez-vous des questions à poser à Marcienne ? J'aurais juste quelques questions : vous avez parlé, dans le cahier d'acteurs que vous avez élaboré, de beaucoup de choses sur l'éducation, l'incitation et la concertation. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ? Quelles sont vos idées, surtout en matière d'éducation et d'incitation ?

Marcienne MARTIN

Nous pensons également que le changement des mentalités pourrait commencer dès le plus jeune âge, c'est-à-dire au travers de l'éducation des enfants, en leur proposant d'autres modèles de société, d'autres valeurs. Je sais que chacun est attaché à sa voiture, porteuse de prestige et de beaucoup de choses, mais nous arrivons quelque part dans un mur, et nous allons peut-être devoir repenser notre façon de consommer et de voyager.

Philippe MARZOLF

Croyez-vous que les Français, les consommateurs sont prêts à abandonner leur tee-shirt chinois à 2 ou 3 euros ?

Marcienne MARTIN

Je n'en sais absolument rien. Je constate simplement que nous aurons des problèmes beaucoup plus importants si nous ne faisons rien et ce sera même peut-être difficile de revenir en arrière. En ce qui me concerne, je n'ai pas de voiture. Il s'agit d'un choix de vie, nous nous en passons très bien.

Philippe MARZOLF

Avez-vous eu l'impression que ce groupe de seize personnes, qui avaient travaillé pendant les quatre week-ends, avaient appris des choses de par la démarche, après avoir entendu des experts leur expliquer les enjeux des prochaines années ? Sont-ils prêts à changer leur propre comportement ? Tout le monde préconise de changer de comportement, et il est vrai qu'il est bon de savoir si l'on est déjà prêt soi-même à changer de comportement.

Marcienne MARTIN

S'agissant d'un changement de comportement de leur part, je ne sais pas. Par contre, au niveau du groupe, j'ai trouvé des optiques différentes. Il y avait des universitaires, des gens qui avaient peu ou pas de diplômes, et nous sommes arrivés à une sorte d'intelligence collective qui nous a permis d'avancer. C'est un constat dont j'ai été très surprise. Je pensais que cela allait poser des problèmes de relation, mais pas du tout et une sorte de conscience du groupe s'est mise en place. Je n'ai pas assez de connaissances dans le domaine et il m'est difficile d'en parler plus. Au niveau des changements de comportement, je ne sais pas, je n'en ai aucune idée, peut-être certaines personnes, je ne sais pas.

Philippe MARZOLF

Je dis cela parce que nous vous avons rencontré dimanche soir et nous vous avons demandé votre avis et plusieurs membres ont dit « Lorsque je vois les transports, il faut se déplacer différemment ». Pensez-vous qu'en éduquant et en sensibilisant, les citoyens pourront changer de comportement ?

J'ai une expérience personnelle. Mon compagnon est québécois. Quand il est venu en France, il m'a dit « C'est super, chez toi. Vous avez des transports en commun vraiment très faciles. Si j'étais en France, je n'aurais pas de voiture. » Au Québec, il est strictement impossible de ne pas avoir de voiture parce que le système ferroviaire est très léger et il y a de très grandes distances.

Philippe MARZOLF

Ils ont par contre une sensibilité environnementale que nous sommes loin d'avoir en France.

Marcienne MARTIN

Oui, tout à fait.

Philippe MARZOLF

Très bien, je n'ai pour ma part plus d'autre question ; nous allons avancer dans le débat. Si vous avez des questions à poser à Marcienne Martin, par rapport à cette démarche de l'atelier citoyen, sur la forme ou sur le fond, n'hésitez pas à demander la parole.

Madame et après, Monsieur. Présentez-vous, s'il vous plaît.

Hélène BODIN

Je serai tout à fait brève s'agissant de l'idée des transports en commun. J'habite un village où il y a assez peu d'autobus. Le tramway va tout de même passer à trois ou quatre kilomètres de là, mais aucun plan pour faire des parkings n'est prévu. Nous sommes déjà obligés d'aller en voiture au moins jusqu'au tramway, mais nous ne savons pas du tout où nous pourrions poser la voiture. Il va donc être très difficile de s'en servir dans ces conditions.

Philippe MARZOLF

Il vous manque donc des services, des possibilités de parking pour le tramway.

Hélène BODIN

Nous sommes à Maurin, il y en a autant que nous en voulons à Lattes et nous aurons même la deuxième ligne le tramway. A Maurin, rien de tout cela n'est prévu et les cars sont assez rares et ne vont pas au tramway.

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci. C'est ce qui est ressorti aussi dans la Vallée du Rhône, le besoin de parkings aux alentours d'échangeurs pour que les gens puissent également faire du covoiturage.

Michel FAUCHERRE, membre de l'Association contre le doublement de l'A9

Simplement pour dire que j'espère qu'il est prévu d'avoir des commentaires propres de cet atelier citoyen. Je suis intéressé par ce que vous avez dit, que les gens sont, par le contact, par la discussion, finalement intéressés par le développement des transports en commun. Effectivement, pour répondre en partie, je pense que cela ne va pas régler le problème de toute la distance, une partie pourrait être en transports en commun, mais je crois qu'il serait vraiment intéressant de voir si les gens vont pencher vers cela et d'avoir une conclusion. Qu'est-il prévu en la matière, les personnes de cet atelier citoyen vont-elles s'exprimer ?

Philippe MARZOLF

Vous avez une représentante. Les seize personnes sont venues pendant les quatre week-ends, vous avez maintenant le document écrit de leur délibération consensuelle, ce qu'ils ont sorti comme propositions. Nous avons déjà fait trois auditions publiques et à chaque fois un représentant de l'atelier citoyen venait présenter les résultats.

Michel FAUCHERRE

D'accord. Et d'autres réunions sont encore prévues ?

Philippe MARZOLF

Non, ils pourront suivre, s'ils le désirent, les autres réunions publiques du débat et y intervenir, mais il n'y a pas de réunion spécifique pour l'atelier citoyen.

Michel FAUCHERRE

Il aurait été intéressant de voir l'évolution de ce groupe. Ce sont vraiment des personnes issues de divers horizons et nous arrivons à des conclusions du type transports en commun, cela fait plaisir.

Philippe MARZOLF

D'autres réactions et commentaires, d'autres questions par rapport à cet atelier citoyen ?

Maurice DOLADILLE, Président de l'Association baillargoise pour un urbanisme maîtrisé (ABUM)

Lorsque l'on parle de citoyens, je voudrais parler des citoyens de ma commune. Sur la commune de Baillargues, différents projets sont prévus dans le cadre de la politique des transports sur l'axe de Lyon-Languedoc-Roussillon. Deux projets très importants de transport de matériel divers et de matériaux. Premièrement, la ligne LGV du contournement de la gare de Montpellier prévue pour 2008 ou 2012 au sud du village, le doublement de l'autoroute A9 de Baillargues à Saint-Jean-de-

Védas, date prévue le plus tôt possible pour ce projet vieux de douze ans au nord du village. A ces projets s'ajoute pour notre commune la construction d'une grande station d'épuration, 15 000 habitants au sud du village, la construction d'une usine Profil System pour la fabrication de barres d'aluminium, production de 10 000 tonnes par an, à l'est du village. La densification de la construction sur 110 hectares de logements, près de la voie ferrée Nîmes-Montpellier, prévue par le SCOT de l'agglomération de Montpellier et par le PLU de la commune. La construction déjà réalisée d'une unité importante de stockage de produits alimentaires Système U et autres sur la commune de Vendargues dont les camions viennent sur Baillargues, par la nationale 113 pour accéder à l'autoroute A9.

Tous ces projets ont un point commun : ils doivent emprunter la nationale 113 et traverser notre village en partie ou en totalité. Il sera impossible d'assurer ces trafics sur un axe déjà saturé, 18 000 à 20 000 véhicules/jour, et dont les prévisions de la DDE sont, pour 2010, de 20 000 à 30 000 véhicules/jour. N'oublions pas que cet axe routier, la nationale 113, doit également permettre de recevoir le trafic de l'A9 lors d'incidents sur cette autoroute. Rappelons aussi que par souci de sécurité, la nationale 113 est interdite aux poids-lourds de plus de 12 tonnes sur le parcours Lunel-Baillargues.

Philippe MARZOLF

Puis-je vous interrompre, Monsieur ? Il y a des réunions territoriales sur des sujets plus locaux. Là si vous avez plutôt des questions par rapport à l'atelier ?

Maurice DOLADILLE

Il s'agit d'un sujet local, cela intéresse les citoyens parce que ces citoyens vont subir les travaux de tous ces aménagements. Pour terminer, pour toutes ces raisons, nous demandons, par l'intermédiaire de la Commission, dont nous saluons ici le travail sérieux produit par ses dirigeants, que soit examiné par les services de l'Etat le grave cas de la situation de notre commune. Nous souhaitons vivement que soit instauré un calendrier des travaux avec examen des priorités, parce qu'il faut donner des priorités à ces travaux. Nous ne pourrions pas subir tous les travaux sur toute la nationale 113 pendant toutes ces années. C'est cela qui est terrible, il faut l'envisager. Ce n'est le côté virtuel de faire une autoroute, de faire une ligne LGV, c'est surtout que cela va entraîner des pollutions, des nuisances, des bruits.

Je termine donc en disant que nous souhaitons vivement que soit instauré un calendrier des travaux avec des années de priorités pour les projets les plus indispensables, afin que soient évitées les gênes des habitudes qui pourraient provoquer le courroux de la population par des vagues incontrôlables. Le problème est là, car lorsque les gens en auront marre, nous ne pourrions plus contrôler tout cela. Je rappelle que nous avons eu six enquêtes publiques au dernier trimestre 2005 en mairie de Baillargues. Six enquêtes publiques ! Comment voulez-vous que les citoyens, puisque nous parlons de citoyens, puissent examiner et vivre de tels projets ? Ce n'est pas possible. Il faut donc que la Commission attire l'attention des services de l'Etat sur cela car nous ne pourrions pas subir tout cela, ce n'est pas possible. Merci.

D'accord, Merci Monsieur. Les services de l'Etat doivent avoir à pratiquer quelque chose sur la coordination des différents travaux, un planning. J'entends un représentant de la DRE qui dit non. Votre question apparaîtra dans le verbatim, nous poserons la question et vous pourrez poser votre question par écrit pour que les services de l'Etat puissent vous répondre.

Y a-t-il une autre intervention par rapport à l'atelier citoyen ?

Jean-Claude BERARD, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement du Gard

Vous avez bien travaillé dans votre atelier, mais il me semble qu'il y a un petit oubli : c'est le problème de l'ozone. C'est-à-dire que lorsqu'il y a des pics d'ozone à 30°C comme souvent en Rhône-Alpes, nous mesurons 74 morts. Il faudrait donc indiquer de mesurer l'ozone et également le problème des morts. Ce problème doit être bien pris en compte par rapport à l'autoroutier, aux gaz à effet de serre et il s'agit d'une dimension de santé publique qui, à mon avis est urgente. C'est pour cela que j'enrichis votre atelier sur ce problème. C'est très important.

Marcienne MARTIN

Je vous remercie de le rappeler. J'avais parlé du CO₂, mais j'avais effectivement oublié de mentionner le pic d'ozone. Cela n'empêche pas que nous devons changer quelque chose au niveau de nos comportements au niveau des transports.

Jean-Claude BERARD

Je dis cela parce que si nous ne le prenons pas en compte, nous irons dans le mur. Je préfère donc que nous réduisions le problème, mais rapidement, parce que nous arrivons à la période.

Ensuite par rapport au bruit : le problème du bruit est un problème cardiaque, il amène beaucoup de stress et est également un problème de santé publique. Mais là nous avons des solutions pénibles dans leur conception de régler les problèmes. Que ce soit l'aérien, le ferroviaire, le routier, ce sont des problèmes qu'il faut prendre en compte dans la conception, à la base. Il est ensuite très difficile de faire diminuer les problèmes de décibels. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci d'avoir ajouté ceci. Dans l'une des réunions thématiques, dont vous avez toutes les synthèses, sur l'environnement et la santé, une personne du Ministère de la Santé avait dit que des études épidémiologiques avaient été faites et que l'on pensait que 18 000 morts par an étaient dues ou en tout cas aggravées par la pollution des transports, par des problèmes pulmonaires et cardiovasculaires.

D'autres réactions par rapport à l'atelier citoyen ? Sur leurs propositions ou la démarche en elle-même ? Non, c'est clair ?

Marcienne Martin, nous vous remercions d'avoir fait cet exercice, d'avoir présenté les résultats de cet atelier citoyen au débat. Ce que vous avez dit sera pris en compte par les acteurs, par la

Commission et retranscrit. Merci en tout cas, et encore une fois merci à tous les membres de l'atelier citoyen pour leur engagement et leur implication dans cette démarche.

Marcienne MARTIN

Je vous remercie d'avoir pu participer à cette expérience.

Philippe MARZOLF

Merci bien, au revoir. Nous allons vite passer la parole pour dix minutes à Monsieur Jean-Claude Bousquet du Conseil économique et social régional, sur la position et les propositions du CESR.

Conseil économique et social régional

Jean-Claude BOUSQUET

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci, Monsieur le Président, de permettre au Conseil économique de s'exprimer pour la seconde fois. Pour ceux qui étaient présents au premier débat sur le sujet, je vais un peu redire la même chose dans la mesure où nos positions n'ont pas changé, et rappeler que le débat est important. Nous avons vu avec le premier intervenant qu'il s'agit aussi d'un débat sur le devenir de nos territoires.

Ma première remarque sera qu'il s'agit de favoriser la pratique de l'intermodalité, ce report modal tant désiré, réclamé par tous. Cela suppose de véritables plates-formes intermodales, concernant d'une part des marchandises, mais aussi des voyageurs, qui puissent se développer dans notre région. Pour y parvenir, je suis donc favorable à la concentration des financements publics sur les projets les plus significatifs dans le cadre du prochain contrat de projet, et non plus de plan, Etat/Région, c'est-à-dire le CPER 2007-2013.

Ma deuxième remarque, je l'avais déjà faite la première fois, porte sur l'intitulé du débat que nous avons trouvé un peu réducteur, vallée du Rhône-Languedoc, dans la mesure où nous aurions préféré l'arc méditerranéen, car il s'agit bien du Languedoc-Roussillon et que nos amis catalans sont aussi intéressés que nous par ce débat.

Ma troisième remarque concerne l'expression de « corridor européen de transports ». Vu par les géographes et aménageurs de Bruxelles, certains territoires de l'Europe pourraient, si nous n'y prenions pas garde, ressembler à de simples couloirs dont la vocation première, sinon exclusive, serait de faciliter le passage des flux de circulation de voyageurs et de marchandises. Or cette approche est, elle aussi, très réductrice. Nos concitoyens entendent en effet bénéficier de meilleures conditions d'accès domicile-travail sans avoir à subir en permanence des nuisances environnementales insupportables. Je dis et répète que notre région n'est pas un corridor et j'espère que les plus hautes autorités nationales, mais surtout européennes, arriveront enfin à s'en convaincre et que leur vocabulaire changera.

Permettez-moi maintenant de vous faire part de quelques interrogations. En premier lieu, sur le mode ferroviaire, des avancées ont certes eu lieu. Théoriquement, l'arrivée de la ligne à grande vitesse en provenance de l'Espagne est prévue en 2009 à Perpignan, et en 2013 le contournement TGV mixte voyageurs et marchandises de Nîmes et Montpellier devrait être réalisé. Ces mesures sont particulièrement importantes, vous en conviendrez, pour notre Languedoc-Roussillon, mais leur financement, si je suis bien informé, n'est cependant pas totalement assuré. Quant aux délais prévus pour la réalisation de la ligne ferroviaire mixte à grande vitesse Montpellier-Perpignan, ils apparaissent très, très lointains. Or ce projet conditionne en grande partie le fonctionnement optimal du réseau ferroviaire national et européen, et ne sera pas sans conséquence sur le transport express régional. Nous sommes favorables, et plusieurs de nos avis le confirment, à la continuité des travaux LGV mixte. L'arrivée de celle-ci à Perpignan et la réalisation du contournement de Nîmes et de Montpellier n'ont de sens que si le maillon manquant Montpellier-Perpignan est réalisé dans la foulée. Les travaux de la LGV Montpellier-Perpignan devraient être définitivement réalisés avant 2020 et ce, dans sa configuration mixte et non aux environs de 2025 comme indiqué dans le dossier du débat. Ce tronçon sera-t-il mixte ? Le Président de la SNCF, Louis Gallois, que j'ai récemment rencontré, a indiqué qu'à ses yeux, mais peut-être que cela nous sera confirmé par la salle, pour des raisons financières, la réponse était non. Un débat public est prévu en 2008 concernant cette question et nous verrons bien.

La Région, responsable du TER, si ce projet est réalisé dans les délais raisonnables, améliorerait son offre de transport ferroviaire, et mettrait en place de véritables dessertes cadencées sur l'ensemble des réseaux ferroviaires du Languedoc-Roussillon. La mise en service d'une LGV mixte libérerait les indispensables sillons, nous semble-t-il, sur la voie classique actuelle ; cette question nous paraît donc très importante.

Ensuite, s'agissant du mode routier, c'est par la route que transite en Languedoc-Roussillon – mais cela été dit dans le précédent débat – le plus grand nombre de voyageurs et de marchandises. La poursuite de la modernisation du réseau routier implique de veiller à ne pas tracer en Languedoc-Roussillon de nouveaux axes autoroutiers avant d'avoir épuisé toutes les solutions alternatives. La réflexion, nous semble-t-il, doit être globale. Nous le disions déjà en 1993 ; nous ne pourrions donc pas faire l'économie d'une réflexion globale portant sur le rôle à moyen et à long terme assigné à la conurbation Montpellier-Nîmes dans le développement du territoire régional. Les évolutions du trafic du tronçon routier Nîmes-Montpellier aménagés différeront, disions-nous déjà il y a quinze ans, selon que nous nous orienterons pour le désengorgement de la vallée du Rhône et les liaisons avec l'Espagne, vers la modernisation de la RN88 entre Lyon et Toulouse ou vers le doublement de l'autoroute A9. En réalité, l'impact de l'hypothèse de système RN88 à 2x2 voies, liée au réseau structurant formé par la RN106, l'A75, l'A750, la RN112 et l'A61, sur une diffusion du trafic entre la vallée du Rhône et l'A9, n'a pas été, selon nous, encore suffisamment pris en compte. Or cette hypothèse, accompagnée de la mise en place d'une disposition tarifaire et incitative semble *a priori* bien correspondre à la diffusion recherchée du trafic et à la structuration dynamique de l'aménagement des territoires dans la traversée. Elle mérite d'être mieux prise en considération et de ne pas seulement figurer au détour d'un paragraphe en page 51 des documents qui nous sont proposés. Je suis donc favorable, et le Conseil économique avec moi, à une accélération en priorité des travaux sur l'axe routier RN88 Toulouse-Lyon, plutôt qu'à la construction d'une nouvelle autoroute dans la zone de piémont.

La recherche d'une efficacité économique implique une disponibilité effective des différents modes de transports sur le territoire régional. Faut-il toutefois continuer à privilégier le mode de transport prépondérant, en l'occurrence le mode routier, ou faut-il développer prioritairement les réseaux ferroviaires et le transport maritime ? Avons-nous les moyens d'investir simultanément à un niveau

pertinent, dans les différents modes certains, des décisions considérées comme acquises vont-elles être remises en cause ? Pour ne donner qu'un seul exemple, s'agissant du dédoublement de l'A9 entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas, ô combien sensible, l'avis défavorable de la commission d'enquête a été annoncé par le préfet le 6 avril dernier. Si la décision de réaliser rapidement cet investissement destiné à séparer les flux de transit, les flux de desserte locale est remise en cause, pourrions-nous continuer à ne rien faire ? Devons-nous engager de nouvelles et hypothétiques études débouchant sur des solutions alternatives, elles-mêmes susceptibles d'être contestées ? Nous ne devons pas accepter la tyrannie du *statu quo*. Séparer les flux routiers de transit et de desserte locale est en effet indispensable et urgent. Pourrions-nous éviter le doublement de ce tronçon sur Montpellier entre Saint-Jean-de-Védas et Baillargues ? N'oublions pas, si mes chiffres sont bons, que 16 000 poids-lourds passent sur ce tronçon chaque jour, et nous approchons parfois les 100 000 véhicules.

S'agissant du mode maritime, le développement d'une autoroute de la mer est évoqué dans le dossier du débat public. Elle nécessite cependant un accord international Espagne-France-Italie. L'intérêt de cette option, si elle venait à aboutir, serait au vu des études menées par l'Etat la perspective d'un transfert de plus de 100 000 poids-lourds par an de la route vers la mer. La région Languedoc-Roussillon s'est récemment portée candidate au transfert des compétences concernant les ports d'intérêt national que sont Sète et Port-la-Nouvelle. Nous sommes donc directement concernés par cette autoroute de la mer. Un seul chiffre : en 2002, plus de 8 000 poids-lourds passaient par Le Perthus ; depuis, le trafic marchandise a, vous le savez, augmenté. Je suis donc là aussi favorable au report modal des poids-lourds de la route vers le mode maritime et fluvial.

Enfin, à propos de la cohérence territoriale et des contraintes financières, la recherche de cohérence territoriale implique qu'avant d'envisager un nouvel axe autoroutier traversant le Languedoc-Roussillon, l'on mette en œuvre toutes les mesures susceptibles de réguler l'existant. Ces mesures présentées dans ce registre concernent les infrastructures fluviales, ferroviaires mais surtout routières. Elles présentent toutefois une même caractéristique : si elles sont mises en œuvre, elles auront comme conséquence principale quelques pour cent d'amélioration de capacité et un bilan environnemental amélioré, si report modal. Ces mesures ne sont donc pas inutiles. Elles sont peu coûteuses, mais elles ont un impact attendu qui risque, hélas, d'être un peu limité.

S'agissant du développement durable, des actions favorisant le développement durable sont proposées parmi les trois dernières familles de mesures présentées au débat public. Certaines de ces mesures sont novatrices, comme par exemple celle relative au progrès technologiques. Je pense aux biocarburants, à la biomasse, à la production d'hydrogène même si elle est difficile à maîtriser, comme ressources énergétiques alternatives. Elles nécessitent cependant un effort en recherche et développement et leur mise en œuvre effective est, pour certaines d'entre-elles, envisagée au-delà de 2025, et nous y bien sûr sommes favorables.

Philippe MARZOLF

Il faudrait conclure, Monsieur.

Jean-Claude BOUSQUET

Il faut conclure. Je conclus, Monsieur le Président. Je me suis déjà fait rappeler à l'ordre lors de ma précédente intervention. Pour conclure, notre Conseil économique et social a conscience de ce que la diversification de l'offre, le développement de l'intermodalité, le report modal, la mise en place

de titre unique de transports, l'amélioration de l'accessibilité aux gares sont par essence des mesures indispensables. Notre commission Aménagement des territoires va discuter de tout cela, le 29 mai prochain. Une séance plénière est prévue le 7 juin prochain pour en débattre et, bien entendu, le rapport qui sera voté vous sera envoyé, Monsieur le Président. J'espère simplement que ce débat public et les nombreuses réunions thématiques et territoriales prévues d'ici juillet prochain déboucheront sur des propositions ayant un contenu concret, aux notions d'efficacité économique, de développement durable et de cohérence territoriale.

Je vous remercie de votre attention, et je vous prie de m'excuser, Monsieur le Président, pour les 2,20 minutes de dépassement.

Philippe MARZOLF

Merci. Vous avez parlé de faire un rapport le 7 juin. Pensez-vous faire un cahier d'acteurs au format quatre pages pour qu'il soit diffusé largement ou pas ?

Jean-Claude BOUSQUET

Oui, nous allons le faire. Je rappelle également que nous aurons un débat entre les conseils économiques et sociaux de Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, que nous avons pris des dispositions communes, mais que nous aurons un débat plus important sur le merroutage. Nous ne l'aurons cependant que le 14 septembre ; nous n'avons pas trouvé de date avant.

Philippe MARZOLF

D'accord. Juste pour préciser votre pensée, vous avez posé pas mal de questions au sujet de la séparation des flux locaux et le transit, par rapport au doublement de l'A9. Quelle est exactement votre position ?

Jean-Claude BOUSQUET

Notre position a été simple dans le débat, mais qui n'a eu lieu qu'en commission aménagement, il n'y a pas eu de débat en séance plénière. C'est : que faire ? Si nous ne doublons pas, que faisons-nous ? Je rappelle que – le Directeur de l'Equipement est dans la salle et je tiens mes chiffres de l'Equipement – 16 000 poids-lourds par jour et nous frôlons les 100 000 véhicules. Nous pouvons donc dire que nous sommes quasiment à la saturation. Que faisons-nous si nous ne faisons pas de doublement ? Où faire passer les véhicules ? En période de pointe, par exemple l'été pendant les grandes vacances, moi je suis Narbonnais, même si j'habite à Montpellier la semaine. Si je prends les départs du mois d'août de l'année dernière, heureusement que je connais bien la région car le bouchon allait quasiment de Béziers à Narbonne. Et cette autoroute que je prends régulièrement plusieurs fois par semaine est, de plus, devenue dangereuse, car la voie de droite est un mur de camions. Alors, que faisons-nous ? Et nous sommes prêts à entendre d'autres propositions. Pardonnez-moi...

Anne DEVAILLY, CPDP

D'après vous, est-ce que d'autres scénarios, autres que le doublement de l'A9, sont possibles ? Que pensez-vous des alternatives qui ont pu être proposées, notamment par les Verts ?

Jean-Claude BOUSQUET

Je ne suis pas spécialiste de la question des scénarios alternatifs. J'aimerais, mais il n'y en a pas, qu'il y ait des hommes de l'art dans le public, notamment des ingénieurs, etc. Est-ce techniquement réalisable et quel en est le coût ? C'est la question qui m'a déjà été posée dans le CES. Pour le moment, je n'ai pas de réponse.

Philippe MARZOLF

Je pense que des études ont été faites, nous passerons ensuite la parole à la salle. Vous avez des questions sur les délais d'organisation des projets ferroviaires en Espagne en France, la LGV Montpellier-Perpignan et nous laisserons la parole à RFF. Par contre, vous avez insisté sur les axes alternatifs, notamment la mise à 2x2 de la RN88. S'agissant du financement, vous avez effleuré la question en demandant si nous aurons les moyens de financer tout cela. Avez-vous des idées ? Une taxe de carbone ? Une taxe RPLP ?

Jean-Claude BOUSQUET

Il y a possibilité de taxes dont vous parlez, mais nous souhaitons surtout, et je l'ai d'ailleurs dit, que tous les moyens soient rassemblés, qu'ils soient de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'Europe, car l'Europe peut aussi participer au financement. Nous devons également éviter les éparpillements, c'est-à-dire que l'on fasse le choix d'un certain nombre de projets dont nous savons que nous pouvons et que nous avons les moyens de les réaliser.

Anne DEVAILLY

S'agissant des plates-formes intermodales, le CES a-t-il poussé plus loin la réflexion sur leur nombre éventuel et surtout leur emplacement, leur localisation ?

Jean-Claude BOUSQUET

Non, nous n'avons pas réfléchi jusque-là. Mon ami Gérard Borrás pourra parler mieux que moi de la plateforme intermodale de Montpellier. Nous avons insisté dans l'un de nos rapports, que je peux vous fournir, sur le développement de la plateforme de Saint-Charles à Perpignan. Nous avons également approuvé l'axe ferroviaire de transports de marchandises qui doit se faire entre Perpignan et le Luxembourg, qui nous paraît une bonne orientation.

Philippe MARZOLF

L'autoroute ferroviaire ?

Jean-Claude BOUSQUET

L'autoroute ferroviaire.

Philippe MARZOLF

Très bien. RFF pourrait-il répondre aux questions de Monsieur ? Je sais que le Port de Barcelone a également des questions dans son cahier d'acteurs entre les projets qui se finissent en Espagne en 2009, un peu plus tard en France, et également le projet d'une ligne Montpellier-Perpignan.

Guillaume MARBACH, Réseau Ferré de France

Je suis responsable du projet entre Montpellier et Perpignan. La section entre Perpignan et Figueras ne sera effectivement mise en service qu'en 2009. En ce qui concerne le contournement de Nîmes et de Montpellier, qui a été déclaré d'intérêt public l'an dernier, l'horizon se situe entre 2008 et 2013 ; il sera accompagné de l'organisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan, qui permettront d'augmenter la capacité et de répondre à l'augmentation de trafic ferroviaire voyageurs et marchandises induits par ces deux projets. Dans le cadre des prévisions de trafic entre Nîmes et Montpellier, il a été estimé que la date de saturation du tronçon entre Montpellier et Perpignan se situerait vers 2020, et c'est l'une des raisons pour laquelle l'Etat a décidé l'an dernier de relancer un projet d'étude sur une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, en posant bien évidemment la question de la mixité. Pouvons-nous réaliser une ligne mixte voyageurs et fret sur tout ou partie de la ligne ? Aujourd'hui, cette question est bien ouverte, elle n'est pas fermée, et nous serions sur des horizons de réalisation qui correspondraient aux horizons de saturation de la route.

Jean-Claude BOUSQUET

J'aurais deux questions à vous poser : la première, est-ce que, comme je vous l'ai dit, le financement du contournement de Nîmes et de Montpellier est bouclé ? J'étais ressorti de la dernière réunion régionale à la Préfecture entre élus et socioprofessionnels en pensant que le financement n'était pas bouclé.

Ma deuxième question, j'avais dit la dernière fois que ne pas faire Montpellier-Perpignan dans la foulée était un défi à l'intelligence. Nous aurons un train qui partira à grande vitesse de Perpignan et arrivera à vitesse plus réduite à Montpellier. Mais surtout, nous n'avons aucune possibilité, on nous dit toujours qu'il faut transférer du fret sur la route, tout le monde est d'accord. La SNCF et ceux qui se trouvent dans la salle peuvent répondre. Je pense effectivement, pour le moment en tout cas, que nous ne pouvons rien transférer. Si nous avons une position sur une ligne mixte, c'est justement pour que nous puissions l'utiliser pour le fret. Je l'ai cité parce que c'est la vérité, Christian Dubosc m'a répondu cela, « C'est nous qui décidons si la ligne sera mixte ou non et pas la SNCF ». Lorsque j'ai rencontré Louis Gallois, et je répète ce que j'ai dit ici la dernière fois, à savoir qu'à cause du passage des Corbières, le coût serait beaucoup plus élevé car les trains de marchandises ne supportent pas les mêmes pentes que les trains de voyageurs. Depuis cette rencontre avec le président de la SNCF, je n'arrive pas à avoir de réponse claire de qui que ce soit, si la ligne sera mixte ou non.

Attendez le débat public en 2008, il vous éclairera certainement.

Jean-Claude BOUSQUET

Si c'est pour une construction en 2025, nous pouvons effectivement attendre 2008 pour le savoir.

Philippe MARZOLF

Monsieur de la SNCF ou de RFF...

Jean-Claude BOUSQUET

Je pense que le Monsieur de la SNCF peut me répondre.

Noël BELIN, Direction de la Stratégie, SNCF

J'ai noté votre première remarque sur votre rencontre avec le Président Gallois. J'ai demandé une rencontre avec le Président Gallois pour que nous puissions éclairer le sujet.

Jean-Claude BOUSQUET

Il s'agit d'une rencontre que j'ai faite avec 7 témoins.

Noël BELIN

Je ne remets pas en doute ce que vous dites. Le Président Gallois s'est appuyé sur des études que nous avons faites en 1995. Or nous avons depuis une autre vision matérielle et évidemment le contexte n'est plus le même. Je vais rencontrer le Président Gallois au tout début juin et le 13 juin, nous revenons dans le débat à Montpellier et j'aurai la réponse du Président Gallois et je vous donnerai les faits exacts. Mais, aujourd'hui, nous sommes complètement en phase sur le sujet avec RFF. Il ne devrait pas y avoir de débat sur la mixité.

Jean-Claude BOUSQUET

Je vous remercie de votre réponse et j'espère que vous nous tiendrez au courant.

Philippe MARZOLF

RFF veut-il ajouter quelque chose ?

Guillaume MARBACH

La question du financement du contournement de Nîmes et de Montpellier est aujourd'hui un sujet pleinement en discussion au niveau de l'ensemble des partenaires, Réseau Ferré de France et les collectivités.

Philippe MARZOLF

Je lis la presse comme tout le monde et l'on y parle de projet partenarial public/privé. Les choses avancent-elles dans ce domaine ?

Guillaume MARBACH

Effectivement, il est prévu de mettre en place un partenariat public/privé. Ce qui se passe, c'est que nous sommes en parallèle sur un projet en PPP, partenaire public/privé, pour lequel le partenaire privé fait l'avance de fonds des travaux. Nous ne sommes pas sur la base d'une concession comme nous le faisons pour les autoroutes.

Philippe MARZOLF

Mais vous avez bien eu des discussions avec les partenaires privés et recueilli leurs réactions.

Guillaume MARBACH

Il n'y a pas de discussion sur le sujet.

Pascal MIGNEREY, Direction générale de la Mer et des Transports, Ministère des Transports

A l'heure actuelle, il y a effectivement des discussions sur le montage financier du contournement de Nîmes et de Montpellier. C'est en cours et nous étudions la possibilité de recours à une nouvelle formule en France, celle d'avoir ce système de partenariat public/privé. C'est un travail de montage assez considérable. Je voulais simplement rappeler que si, comme vous le dites, Montpellier-Perpignan et l'absence de la LGV est un défi à l'intelligence, sachez que la réalisation d'une LGV est déjà prévue au CIADT et est déjà un défi pour les financements publics. Il s'agit d'investissements considérables.

Philippe MARZOLF

Pas seulement financièrement, mais notamment la LGV PACA.

Jean-Claude BOUSQUET

Je voulais rappeler au représentant du Ministère des Transports et à celui de RFF que certaines collectivités territoriales mettent comme condition à leur financement qu'il y ait un engagement

formel avec acte sur le tronçon Montpellier-Perpignan. Cela a en tout cas été récemment dit lors de la réunion en Préfecture.

Philippe MARZOLF

Les discussions sont donc en cours. Monsieur ?

Daniel GAGNIER, Association les Cévennes sans autoroute, Collectif Cévennes-Garrigues des opposants à l'A79

Inutile de dire que nous avons entendu avec satisfaction l'intervention de Monsieur Bousquet concernant la position du CES plutôt pour passer la RN88 à 2x2 voies que pour l'autoroute des piémonts. Il est vrai que cela rejoint un peu ce qu'avait toujours dit Jean-Claude Gaysot lorsqu'il était ministre, il nous l'a d'ailleurs rappelé lors d'une réunion ; c'est vraiment la solution pour laquelle il faut opter en faisant tout pour éviter cette autoroute qui ferait une balafre nord-est/sud-est sur la région en drainant plutôt qu'en irriguant des cantons traversés selon le rapport de l'ingénieur général du Conseil général des Ponts.

Je voudrais aussi demander, compte tenu du rapport Blanchet, des différents éléments financiers, des coûts des différentes solutions, si je me souviens bien l'autoroute du Piémont est chiffrée à hauteur de 3,5 milliards d'euros, c'est-à-dire en gros un peu moins de 2 milliards de plus que l'élargissement sur place A7-A9. Est-ce que quelqu'un aurait des éléments concernant le coût de l'achèvement d'une 2x2 voies de la RN88 qui jouerait le rôle de soulager le transit de la vallée du Rhône ?

Philippe MARZOLF

Juste une petite remarque : arrêtez de parler du rapport Blanchet, il convient maintenant de parler du dossier Blanchet-Badré, au moins. En outre, il s'agit maintenant du dossier du débat. Il y a eu un dossier avant, sur les éléments de réflexion sur la politique des transports qui est le rapport Blanchet, mais il s'agit maintenant du dossier du débat public, fait par l'Etat, le Ministère de l'Ecologie, le Ministère des Transports. Duquel parliez-vous ?

Daniel VILANI

Les deux, le rapport Jean-Didier Blanchet et le rapport sur les enjeux environnementaux. J'englobe tout cela dans la même chose, d'ailleurs.

Philippe MARZOLF

Pouvons-nous avoir une réponse en direct par rapport à cela ? Sans s'étaler sur le débat, mais au moins avoir une réponse « à la louche ». Monsieur Blanchet.

Monsieur BLANCHET, Ministère des Transports

Je voudrais tout de même rappeler que sur les chiffres du rapport Badré et Blanchet dont vous parliez – et à cette occasion je souligne que nous avons signé ce rapport, mais qu'il s'agit du travail de toute une équipe, un comité de pilotage d'environ douze personnes qui doivent être cosignataires de ce rapport –, nous avons pris en compte la réalisation de la RN88 à 2x2 voies jusqu'à l'A75. Il ne s'agit donc pas d'une solution miracle, mais c'est déjà inscrit au CIADT. Vous savez que nous avons supposé que toutes les opérations inscrites au CIADT seraient réalisées en 2020-2025, et il en résulte que dans ce rapport les chiffres de trafic sont tels que sur l'A75. Donc la question posée par le président du Comité économique et social régional reste tout à fait valable.

Jean-Claude BOUSQUET

Pour répondre à l'intervenant du fond de la salle, je voulais dire que nous avons toujours été opposés à l'A79. Nous avons eu des discussions très dures, très sévères avec nos collègues de Rhône-Alpes qui, eux, y sont très favorables.

Philippe MARZOLF

Ce n'est plus vrai. Il faut revenir à la délibération que le Conseil régional Rhône-Alpes a prise la semaine dernière.

Jean-Claude BOUSQUET

Tant mieux. Je n'étais pas au courant.

Philippe MARZOLF

Il va être transformé en cahier d'acteurs. Vous verrez qu'il s'agit d'une délibération intéressante, qui va très loin dans les changements de comportements, etc. Monsieur ?

Alain CASANOVA, Association Alternative Citoyenne pour Valergues

Je reviens sur les projets LGV, ceux qui nous concernent ici, profitant de la présence de RFF et de la SNCF. Le problème de croisement entre un TGV à 300 km/h et un train de marchandises a-t-il enfin été résolu ? Il y a un doute sur la possibilité de faire croiser les trains. Cela se trouve dans le dossier de RFF et est assez embêtant.

Philippe MARZOLF

Question technique. RFF, la SNCF ? Si vous n'avez pas la réponse claire et précise, nous inscrivons la question au système questions-réponses. Monsieur envoie sa question et aura sa réponse. La réponse est oui ?

Noël BELIN

Il revient plutôt à RFF de répondre, mais la réponse est oui. Nous avons plusieurs lignes à grande vitesse mixtes. Le problème est celui de l'entrevoie : il faut une entrevoie suffisamment large pour que la sécurité soit complètement assurée. C'est pour cela que je vais laisser la parole. Nous vous donnerons des explications plus claires et plus techniques s'il le faut.

Philippe MARZOLF

Il s'agit de faire croiser un TGV à 300 km/h et un train de marchandises à 100 ou 130 km/h. La réponse est oui, Monsieur. Monsieur ?

Michel FAUCHEUR

Juste pour comprendre parce que j'ai vraiment un souci. Je pensais que le fret passait après un TGV.

Philippe MARZOLF

Nous ne sommes pas assez rentrés dans les dossiers techniques. Pouvons-nous avoir une réponse rapide ?

Guillaume MARBACH

S'agissant du tronçon de Nîmes à Montpellier, les trains fret circuleront l'ensemble de la journée.

Philippe MARZOLF

Il ne s'agit pas seulement d'une plage horaire, d'accord. Le Monsieur là-bas.

Alain VERBEKE

Bonsoir. J'aimerais personnellement que l'on revienne, et c'est bien écrit dans le document, sur le fait qu'il y a un certain nombre d'enjeux particuliers en matière d'environnement. Il est dit qu'il faut diminuer la génération d'émissions polluantes par la route. Donc, pour alimenter la réflexion, si nous voulons diminuer les émissions polluantes de la route, nous ne pouvons pas envisager une augmentation du trafic routier, cela ne paraît pas logique. Donc, dans ce cas-là, que faut-il faire et est-ce que le rail sait le faire ? J'aimerais bien que RFF, la SNCF, la Direction des Transports travaillent sur le sujet qui alimente le débat avec une analyse voire une contreproposition, disant « Nous savons faire cela. »

Philippe MARZOLF

Cette remarque est déjà ressortie plusieurs fois en réunion, nous l'avons compris. Le premier bilan est que le ferroviaire et d'autres modes autres que routier peuvent prendre la croissance, les 40 % du trafic marchandises et les deux tiers de la croissance du trafic voyageurs, dans les modèles de l'Etat.

Alain VERBEKE

Le dossier de l'Etat est construit ainsi. Puisque nous ne voulons pas envisager une augmentation du trafic routier, l'hypothèse est de dire pas de route. Je m'adresse donc aux responsables des rails en leur disant « Construisez-moi un scénario dans lequel le rail pourrait résoudre le problème, quitte à ce qu'à la fin, nous nous retrouvions à dire qu'il restera peut-être sur l'autoroute un ou deux jours de bouchons, et nous verrons si cela est acceptable ou pas. ». Il faut absolument travailler cette solution, se dire que nous allons finalement raisonner en purement routier et espérer que la RN88 puisse résoudre le problème. Souhaiter mettre les problèmes chez les voisins, ce n'est peut-être pas la société que nous souhaitons.

Jean-Claude BOUSQUET

J'aimerais dire à cet intervenant que, s'il m'a bien suivi, je l'ai évoqué en disant qu'il fallait épuiser toutes les solutions alternatives à ce que vous venez d'évoquer et de regretter, notamment le merroutage qui peut se faire, s'organiser et qui pourrait faire un transfert important.

Philippe MARZOLF

Je propose que nous prenions une dernière intervention avant de passer aux autres auditionnés, la Chambre régionale de commerce. Les questions se rejoindront un peu, mais il s'agit d'étaler un peu. Monsieur ?

Robert CLAVIJO, MNLE Béziers

Le problème de l'engorgement me paraît moins un problème technique qu'un problème socioéconomique. Je constate d'abord, pour commencer par là, qu'il y a une demande croissance pour habiter dans des villas individuelles en périphérie des villes. La première conséquence est que la demande de terrains à bâtir explose et la conséquence de cette conséquence est le prix de l'immobilier.

D'autre part, un habitat de plus en plus dispersé fait que tous les réseaux publics s'allongent et représentent de plus en plus un point intolérable pour les collectivités. Donc, inconvénient très grave.

Troisième conséquence, la dispersion de l'habitat autour des villes allonge à l'évidence tous les transports et en particulier les transports entre la résidence et le lieu de travail. Si bien que nous en arrivons à une situation d'engorgement que nous connaissons à Montpellier, parce que les gens habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Nous avons vu que la population, et pas seulement la population locale, n'est pas prête à accepter le doublement des infrastructures et je ne le souhaite pas non plus. Les solutions peuvent être de réagir à la tendance actuelle de l'étalement des villes, à la dispersion de l'habitat ou de laisser faire, auquel cas nous arriverons à des solutions inextricables. Nous ne pouvons pas accepter que, demain, l'Aveyron devienne la grande-banlieue de Montpellier, que le prix du terrain devenant inabordable. Ceci, sans compter le coût environnemental et sanitaire. Donc, ou bien nous sommes inertes, nous restons passifs ou bien nous réagissons. Je prétends que l'engorgement pour l'habitat dispersé n'est pas irréversible. Nous pouvons très bien dire que les problèmes de logements ne sont pas insolubles. D'autre part, la concentration actuelle urbaine, je veux dire que la tendance observable est que les villes moyennes

ont tendance à se vider au profit des métropoles. Aujourd'hui, dans le monde, vingt villes dépassent dix millions d'habitants, c'est donc un problème universel et cela devient intolérable. Je souhaite que le débat se demande comment nous allons répondre à une mobilité toujours grandissante et réduire la demande de mobilité en agissant contre ces phénomènes ?

Philippe MARZOLF

Le débat est dans ce sens. Il faut prendre un point particulier, se poser des questions, voir les possibilités qu'il y a. Monsieur Bousquet ?

Jean-Claude BOUSQUET

Je voudrais répondre à l'intervenant sur deux choses. La première qu'en ce qui concerne le logement, nous sommes actuellement en train de préparer un rapport sur le logement en Languedoc-Roussillon. En travaillant sur ce rapport, nous nous apercevons d'abord une région à fort flux migratoire. 12 000 habitants supplémentaires par mois dans le département de l'Hérault. Il y a des éléments essentiels : il faut les nourrir – nous savons faire –, il faut les loger – cela devient un peu plus difficile –, et il faut leur trouver du boulot, ce qui est encore plus difficile. C'est un paradoxe puisque nous sommes une des régions qui créent le plus d'emplois et en même temps avec un fort taux de chômage. Nous nous apercevons, tout en étudiant la question du logement, que nous avons un grand nombre d'entrants qu'il faut loger et auxquels il faut donner les infrastructures pour se déplacer et qu'il y en a pas loin de 40 % qui sont venus sans emploi ou qui sont des retraités.

Laissez-moi vos coordonnées et lorsque nous aurons terminé le rapport sur le logement qui est fait chez nous par des spécialistes, vous verrez que cela répond à un certain nombre de vos questions.

Philippe MARZOLF

Il en est prévu 20 000 par an.

Jean-Claude BOUSQUET

Oui, et il faut bien les loger et les déplacer. Lorsque nous disons que les villes moyennes se vident, là si mes informations sont bonnes, les villes moyennes dont vous parlez en Languedoc-Roussillon ont plutôt tendance, moi, la mienne, Narbonne, avait 43 000 habitants, il y en a 50 000 et ce n'est pas fini.

Philippe MARZOLF

L'Etat aimerait réagir par rapport à cela et nous passerons aux auditionnés suivants.

Jean-Pierre CABBILLARD, Direction générale des routes

Je voulais simplement répondre sur le coût de l'aménagement de la RN88. Entre Saint-Etienne et l'A75, elle coûtera un milliard d'euros.

Ce qui est tout de même cher. Merci, Monsieur Bousquet pour toutes ces informations.

Je demande tout de suite à Michel Fromont, Président de la CRCI Languedoc-Roussillon et à Gérard Borrás, Président de la CCI de Montpellier, de venir. Comme ils sont deux, ils bénéficieront d'un peu plus des dix minutes imparties à chaque auditionné. Vous avez quinze minutes pour vous deux.

Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie
du Languedoc-Roussillon
Chambre du Commerce et de l'Industrie de Montpellier

Michel FROMONT, Président de la CRCI de Languedoc-Roussillon
Gérard BORRAS, Président de la CCI de Montpellier

Michel FROMONT

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, merci tout d'abord d'avoir invité la CRCI, ce qui nous permet d'exprimer également le travail qui a été accompli, je peux le dire par son Président Jean-Claude Brunier ici présent et qui est Président de la commission politique des transports vallée du Rhône et arc languedocien, ainsi que les membres élus qui ont participé à ce travail et aussi les permanents. Le débat public qui s'est engagé depuis maintenant presque deux mois sur des options en matière de politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, est bien sûr d'une importance capitale pour notre région et son tissu d'entreprises. Espace de communication, charnière à la confluence des principaux courants d'échange, le Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique, historique dont le dynamisme économique dépend en partie de sa propension à l'ouverture et aux échanges. C'est une région à vocation touristique et logistique connaissant une vitalité démographique, vous venez d'en parler, deux fois plus élevée que la moyenne des Français. Le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une forte attractivité qui entretient et favorise le développement économique.

Un potentiel qu'il s'agit de valoriser mais qui se trouve aujourd'hui menacé par la congestion des modes de transport, vecteurs de la cohésion territoriale et de la croissance. Situation qui peut altérer durablement le dynamisme économique régional et la compétitivité de nos entreprises, quels que soient les modes considérés, puisque la saturation chronique des infrastructures de transport est une réalité et non plus une perspective en Languedoc-Roussillon. Souvent à la limite de la capacité, le réseau routier régional cumule et superpose tout type de transport, en conséquence, les conditions de circulation tendent à se dégrader, principalement aux abords des grandes agglomérations ou cependant le trafic largement majoritaire est celui des véhicules légers.

Les impacts en termes de nuisance sont évidents, que l'on évoque les émissions polluantes ou les effets de saturation du réseau qui perturbent l'accessibilité aux agglomérations et l'accès hors du

territoire. La congestion concerne également le mode ferroviaire qui apparaît absolument inadapté pour absorber et condenser des flux de voyageurs et de marchandises sans cesse plus importants dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen. La présence de deux engorgements importants, Montpellier et Nîmes, l'insuffisance des sillons disponibles et l'inadaptation à l'évolution de la demande de transport sont autant de motifs qui conduisent à minimiser l'utilisation du ferroviaire au profit du réseau routier. Les modes de production, l'évolution de la société, les phénomènes d'étalement urbain, les exigences de consommation entraînent un accroissement de la demande de transports qui ne se dément pas. D'après les estimations dont nous disposons, la saturation des principales infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen semble inéluctable sans une intervention volontariste pour redonner fluidité et fiabilité aux axes de transport.

Sur ces bases, l'essentiel des trafics de marchandises observés en Languedoc-Roussillon étant constitués de flux de transit, il faut favoriser le développement des activités logistiques pour valoriser régionalement ce trafic et générer de la valeur ajoutée pour accroître la compétitivité territoriale de nos entreprises et consolider la croissance économique régionale. Fortement générateurs de nuisances dans la plaine languedocienne, ces flux doivent néanmoins être acheminés sans compromettre l'activité de notre territoire et la qualité de son cadre de vie, ce qui nécessite le recours prioritaire à des solutions alternatives préservant l'environnement. Les orientations stratégiques que nous défendons découlent de ce double objectif. Il convient d'adopter une optique volontariste pour établir et mettre en œuvre une politique des transports cohérente dont les fondamentaux seraient pragmatisme, efficacité et anticipation.

Pragmatisme, en premier lieu, car si un report modal de trafic est envisageable grâce au développement des solutions alternatives comme le fret ferroviaire, la valorisation du réseau fluvial ne pourra pas absorber une augmentation du trafic attendu. En effet, le transport routier régional alimente 46 % un trafic d'échange interne aux trois régions, PACA, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, sur des trajets de courte ou moyenne distance assurant une desserte fine des territoires, ce qui relativise d'autant la possibilité effective d'un report modal. Il faudra donc accompagner à court terme la croissance du mode routier dans les transports pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité régionale des activités, primordiale pour notre économie.

Efficacité, en second lieu, car d'ores et déjà des solutions doivent être trouvées pour améliorer l'existant notamment par une gestion rationnelle, une modernisation des infrastructures mais également par une meilleure fonctionnalité des réseaux de transport. Il faut d'ores et déjà développer le mode ferroviaire pour renforcer sa productivité et des conditions qui permettront d'accroître les parts de marché. Je pense également, aux perspectives offertes pour le fret, pour le développement du transport combiné rail-route et la mise à niveau des infrastructures ferroviaires pour permettre l'allongement des convois de marchandises de 750 à 1 000 mètres. Pour les voyageurs, le développement d'une offre cadencée efficace et efficiente pour bien articuler les possibilités de mobilité urbaine et interurbaine et limiter le recours systématique aux véhicules particuliers pour les déplacements locaux. Des solutions qui permettraient l'augmentation de la productivité du mode ferroviaire tout en introduisant un fort report modal. Nous devons également évoquer la nécessité de valoriser notre réseau fluvial et maritime pour satisfaire les besoins d'acheminement en intégrant mieux nos infrastructures et en développant les autoroutes de la mer qui offrent un potentiel de dessertes alternatives au transport routier des marchandises intra-européennes.

En dernier lieu, anticipation, car il devient urgent de réaliser en finançant ou en réalisant dans les plus brefs délais les projets d'infrastructure programmés ou inscrits au CIADT tels que le contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier, la finalisation de la jonction A75 Pézenas-Béziers à l'A9 ou encore l'aménagement de la RN88. À long terme, seul le développement

de nouveaux projets d'infrastructure doublée d'un réseau de transport moderne efficace permettra de répondre à la croissance de la demande de déplacement et à l'amélioration de la qualité des dessertes locales, élément majeur de notre activité régionale.

Au niveau ferroviaire, nous devons nous orienter en priorité vers le développement d'une ligne mixte à grande vitesse entre Nîmes et Perpignan pour compléter la liaison internationale Perpignan-Figueras, projet qui a pour grande perspective d'absorber les augmentations attendues du trafic de fret et de déplacement.

Concernant le mode routier, il faut envisager de manière pragmatique une augmentation de la capacité pour renforcer une offre autoroutière qui permette l'écoulement fluide des flux routiers en croissance. L'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9 qui ont d'ores et déjà des trafics nettement supérieurs à la moyenne nationale, constituerait à cet égard une solution intéressante à moyen terme pour répondre à la décongestion du trafic autoroutier. A long terme les projets d'élargissement à 2x2 des infrastructures autoroutières existantes, A7 et A9 ou la création éventuelle d'une nouvelle autoroute du piémont et des Cévennes sont des solutions qui peuvent être envisagées et sur lesquelles nous devons prendre le temps de la réflexion et de la concertation pour le choix définitif de la modalité. À cet égard, la CRCI souhaite la mise en place par l'Etat d'une coordination interrégionale associant les acteurs en charge des transports de façon à ce que les concertations permanentes soient engagées dans la suite de ce débat public. Elle souhaite des solutions alternatives issues des avancées technologiques et une incitation à la modification des comportements des acteurs pour minimiser les impacts environnementaux des besoins de déplacement.

Porteurs d'espoir à long terme, les progrès technologiques doivent être favorisés en particulier la recherche en matière d'énergies alternatives, mais aussi des mesures fiscales incitatives pour encourager l'utilisation de motorisation respectant les normes euro qui visent à réduire l'émission de polluants. Dans une même logique, la priorité donnée au développement des transports en commun en site propre est déterminante dans la lutte contre la pollution routière dans notre région. Ceci implique également un effort accru des collectivités pour développer des parkings relais aux abords de nos agglomérations. L'étalement urbain implique de nouvelles approches de l'aménagement du territoire, limitant les déplacements.

En conclusion, le dynamisme des déplacements économiques locaux et des échanges est étroitement lié à l'activité de notre Languedoc-Roussillon par la mise en œuvre de projets concrets, intégrés et complémentaires pour faire face aux projections de hausse des trafics. Il s'agit d'une nécessité si nous souhaitons conserver la vitalité économique et sociale de nos territoires, tout en préservant les échelles patrimoniales et environnementales. Ceci doit être fait dans le respect des principes du développement durable sans qu'il y ait mésentente, et un point d'équilibre doit être trouvé sur le plan économique, environnemental et social. Merci de m'avoir écouté.

Philippe MARZOLF

Merci.

Gérard BORRAS

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Dans le prolongement de ce que vient de dire le Président Fromont, je souhaite tout d'abord manifester mon accord total avec ce qu'il a dit, puisque

je crois que nous avons les mêmes sources. Je tiens également à remercier Jean-Claude Brunier qui, déjà en mars 2005, avait sorti les Cahiers de la cité d'entrepreneurs et des infrastructures attractives. Ceci pour vous dire que cela fait quelque temps que ce problème nous préoccupe.

La démographie régionale a un fort impact sur le développement économique de Montpellier et sur l'ensemble de la circonscription de la CCI de Montpellier. C'est une richesse, mais c'est une richesse qu'il faut maîtriser. S'agissant des éléments complémentaires qui concernent spécifiquement la circonscription de Montpellier, je vais répondre aux trois questions posées par le débat public.

La première de ces questions est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports. Nous connaissons les conditions de circulation de Montpellier et à l'intérieur de notre agglomération. Ils deviennent réellement problématiques pour appliquer notre SCOT. Le phénomène de congestion crée une incertitude permanente pour les entreprises qui, le plus souvent, ne savent pas quand elles pourront assurer une livraison ou atteindre un lieu de rendez-vous. Il s'agit d'un facteur pénalisant et nous sommes également persuadés qu'il dissuade certaines entreprises de s'implanter sur le territoire. Nous avons également des entreprises installées localement qui envisagent de se relocaliser sur les territoires voisins, moins soumis à ce type de problème. L'agglomération de Montpellier a deux spécificités. La première, positive, comme tous les autres intervenants vous l'on dit, est cette extraordinaire démographie. La seconde, négative, l'absence d'un système de rocade pour une ville de cette importance. Des projets existent bien comme la rocade Est et Ouest de Montpellier, mais aucune n'est encore en service et elles nous sont promises pour 2012. De plus, toutes sont plus ou moins dépendantes d'un doublement de l'A9.

Nous pensons également que les évolutions du trafic sont telles que la mise en place des rocades ne pourront bientôt plus répondre à un besoin immédiat sans répondre à un besoin avenir. La conséquence de tout cela est que l'attractivité économique de l'agglomération est progressivement remise en cause. Ce corridor languedocien, comme l'a dit mon ami Jean-Claude Bousquet, a permis autant son attractivité que sa saturation. Ma réponse à cette première question est la suivante : nous souhaitons voir se réaliser dans les plus brefs délais les infrastructures inscrites au CIADT de décembre 2003 qui sont étrangement considérées comme déjà réalisées dans le dossier support du débat. Sans même parler de l'avenir, ces infrastructures se justifient largement compte tenu des volumes observés actuellement. Il est donc impératif de répondre rapidement à la problématique de transports locale en réalisant le contournement de Montpellier et le doublement de l'A9.

C'est un avis qui m'amène à la deuxième interrogation posée par le débat public. Quelles orientations sont souhaitables pour améliorer le transport dans le cadre des trois composantes du développement durable et pour le développement des territoires ? Je tiens d'abord à rappeler que les véhicules légers représentent 80 % du trafic en moyenne annuelle sur l'A9 et jusqu'à 90 % du trafic en période d'été. Il est donc évident que la solution ne repose pas seulement sur les entreprises. Le développement durable repose sur trois piliers : l'économie, l'environnemental et le social. C'est un point d'équilibre qu'il faut trouver entre ces différentes préoccupations et une solution de développement durable devrait se faire en opposant les notions de développement économique et de préservation de l'environnement. Nous en avons un exemple précis, la Chambre de commerce de Montpellier est la seule qui a une activité économique dans cette région ayant obtenu une certification environnementale ISO 14 001. Les PME sont des entreprises et des salariés qui vivent sur ce territoire et qui sont soucieux de la qualité de leur cadre de vie.

Ceci étant posé, voilà ce que nous considérons avec les orientations à long terme de politique des transports. Tout d'abord, nous proposons le développement de la CRCI. Il est indispensable de

développer les modes alternatifs aux modes de transport routier, qu'il s'agisse du ferroviaire, du fluvial ou du maritime. Chaque mode a une pertinence que nous devons utiliser à son maximum. L'un des moyens est justement de le faire dans le cadre d'un projet économique fort et impliquant, à l'exemple du projet multimodal sur lequel je reviendrai à la fin de mon intervention. Le mode qui me paraît le plus porteur est le mode ferroviaire. Les solutions évoquées par Michel Fromont sur le transport combiné présentent une pertinence économique et environnementale. Le développement du port de Sète embranché sur le canal est important pour développer notre territoire.

Pour ce qui est de l'agglomération Montpelliéraine, les entreprises développent évidemment tous leurs efforts, mais les chiffres montrent en tout cas que malgré le soutien apporté dans l'agglomération la population en général, que ce soit pour les déplacements professionnels ou d'autres types de déplacement... A ce sujet, je tiens à saluer la démarche finale visant à développer les transports collectifs et notamment le tramway auquel nous avons toujours montré beaucoup d'intérêt. De manière parallèle, le développement des parkings doit être amplifié pour permettre un report modal optimal. Il est primordial d'arriver à proposer aux citoyens des solutions rapides, confortables, cadencées et économiquement avantageuses afin de les amener à délaisser l'automobile. C'est la seule voie possible, celle qui produit actuellement des effets positifs dans de nombreuses agglomérations en France et en Europe.

Pour répondre enfin à la dernière question concernant les mesures à mettre en œuvre, je dirais de façon synthétique qu'il nous semble intéressant d'exploiter le potentiel que peut nous offrir le progrès technologique. La modification des comportements est un axe de progrès important pour l'avenir. La diminution des déplacements à la source est une chose essentielle dans la lutte contre la congestion. Je ne reviens pas sur les différentes mesures évoquées précédemment concernant le développement du mode ferroviaire et fluvial, en revanche, il me semble indispensable de revenir sur le routier de manière pragmatique. Les estimations de trafic font état d'une hausse de 50 % d'ici vingt ans. Le report modal, aussi important soit-il, ne permettra pas d'absorber cette augmentation. Pour répondre à cette réalité, il faudrait optimiser les infrastructures existantes en envisageant par exemple la mise à deux voies des nationales parallèles à l'A7 et L' A9. Cette réalisation permettrait probablement de mieux différencier les trafics de travail, loisirs et tourisme.

Au vu des augmentations attendues, il nous paraît aussi important d'envisager une nouvelle infrastructure routière. Un tel projet doit notamment être envisagé à la lumière d'autres projets importants que nous examinons actuellement. Je pense, c'est un projet que nous portons depuis longtemps, à l'implantation d'une plateforme multimodale port, aéroport, canal, voie ferrée et route à proximité de Montpellier et de Sète. C'est un projet important pour le développement économique de notre région, pour éviter justement les corridors, mais aussi donner une énergie au secteur économique au service du développement de l'intermodalité.

Philippe MARZOLF

Il faut conclure, Monsieur.

Gérard BORRAS

Je termine. Il représente également un moyen de mieux écouler le trafic de marchandises international et pour terminer un moyen de limiter la croissance exponentielle des déplacements et sans doute d'un développement de nouvelles approches en termes d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour lutter contre l'étalement urbain. Le retour à la proximité comme élément de

qualité de vie en est un autre. Je vous remercie, Monsieur le Président et m'excuse d'avoir été un peu trop long.

Philippe MARZOLF

Merci. Vous n'avez pas du tout parlé de financement, c'est un peu étonnant compte tenu de tous les projets que vous préconisez. Comment arriver à financer les différents projets dont vous avez parlé ?

Michel FROMONT

Je ne vois qu'une solution : faire appel au privé.

Gérard BORRAS

Je suis du même avis que Michel Fromont. A l'heure actuelle, avec le partenariat public/privé, nous nous en rendons compte avec l'exemple très précis du viaduc de Millau. Effectivement ce pont serait encore en projet, alors qu'il est terminé, marche bien et montre que faire appel au privé est la solution pour réaliser rapidement les infrastructures nécessaires.

Philippe MARZOLF

Ne croyez-vous pas que faire appel à du partenariat public/privé, qui vont investir dans un projet rentable, est ce que lorsque vous regardez les bénéfices socioéconomiques, les fameux PRI qui sont calculés sur les différents projets, vous avez des PRI qui sont toujours supérieurs lorsqu'il s'agit de routier et vous arrivez à la limite de l'acceptable en matière ferroviaire ? Il s'agit juste d'une question, s'agissant du partenariat public/privé sur des projets routiers qui seraient plus finançables et pas les autres.

Michel FROMONT

Si c'est financé par l'Etat, c'est l'Etat qui fait. Si c'est financé par le privé, ce ne sont pas des philanthropes et ce sera fait pour avoir des résultats. De toute façon, il y aura une exploitation faite par la société d'autoroute ou de chemin de fer et donc tout le monde y trouvera son compte. Il faut absolument agir, si nous laissons l'engorgement que nous subissons, qui va devenir de plus en plus grave, je vois à Montpellier le matin, à l'entrée de la ville sur la route qui vient de Lunel, les gens qui viennent travailler depuis Nîmes, voire Lunel, il n'y a que deux kilomètres à deux voies. Le matin à 8 heures et les camions qui vont vers l'Espagne sur une file. Le jour où une voiture en aura marre d'attendre et voudra déboîter, vous aller voir le carambolage qu'il y aura à cet endroit. Ce sera catastrophique, il y aura des dizaines de morts, voire plus. Et là, des choses seront faites.

Philippe MARZOLF

Le débat se positionne réellement sur la problématique des enjeux stratégiques par rapport à l'environnement, des problèmes de pollutions, etc. Pensez-vous que nous pourrions arriver à

concilier les deux ? Vous avez parlé de développement durable. Cela va-t-il être difficile de respecter nos engagements, par exemple, s'agissant des émissions de CO₂ ?

Gérard BORRAS

Je pense que le développement durable est une recherche d'équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. C'est cet équilibre que nous devons rechercher. Je ne vous dis pas que nous allons le trouver, nous devons y réfléchir. Comment réussir à la fois le développement économique ? A l'heure actuelle, la qualité de vie se dégrade sur Montpellier. Effectivement, une démographie importante est arrivée, les rocades n'ont pas été faites, nous avons laissé faire un étalement des constructions, des maisons individuelles. Nous nous rendons compte aujourd'hui, avec un peu de retard, qu'elles ne sont pas l'idéal. Je pense que nous pouvons aller vers le développement durable et l'économie.

Claude LEROI, CPDP

Merci aux deux présidents consulaires pour leur intervention. Vous avez en particulier en commun d'avoir cité Jean-Claude Brunier qui est ici et qui est l'un des grands spécialistes français du transport combiné. J'aurais souhaité vous demander, si vous le permettez, dans une perspective à vingt ans et en trois minutes, quels sont les obstacles à lever pour un bon développement du transport combiné ?

Jean-Claude BRUNIER, Président de la Commission transports, CRCI Languedoc-Roussillon

En matière de transports combinés, je crois, pour ceux qui étaient présents à l'assemblée générale de la semaine dernière, qu'il y a une bonne nouvelle : le transport combiné en France est en train de se redresser après trois années de trou noir où nous avons vu son activité diminuer de 30 %. Juste quelques mots, le transport combiné économise en France 17 millions de litre de gazole et 60 tonnes de CO₂ par mois. Le transport combiné en France représente 4 000 camions de moins sur les routes et les autoroutes.

Je crois que nous devons être optimistes, le transport combiné est une alternative au transfert modal de la route sur le rail et une alternative voulue par le transporteur routier. Il faut distinguer le transport routier en général en trois secteurs. Le transport de 0 à 50 kilomètres, et je parle toujours de la route, le transport de 50 à 500 kilomètres sera vraisemblablement encore longtemps sur la route et le transport au-delà. C'est la partie de transports au-delà de 500 kilomètres qui peut être transférée sur le rail. Les conditions de ce transfert sont maintenant presque réunies, un prix du baril de pétrole qui sera probablement à 100 dollars dans quelques années et qui remet en selle l'équation économique du transport combiné. C'est une qualité de service des entreprises ferroviaires qui tirent les trains de marchandises, puisque les entreprises ferroviaires privées peuvent tirer les trains de marchandises en France. Il y a donc une qualité de service suffisante et répondant à la demande des marchés, car ou l'on répond à la demande du marché, ou nous n'existons pas. C'est aussi des aides de l'Etat qui ont fortement diminué puisqu'elles ont culminé à 100 millions d'euros il y a quelques années, et sont aujourd'hui à 24 millions d'euros, je parle sous le contrôle des représentants de l'Etat.

Ces trois raisons font donc que nous pouvons avoir un bon espoir de voir à longue distance se développer le transport combiné, et j'entends par transport combiné le transport performant, car un train de 750 mètres de long – qui est le train maximal en France et dans beaucoup de pays européens, malheureusement pas encore chez nos voisins Espagnols, puisqu'ils sont presque de 500 mètres – embarque environ un mix de 55 containers alors que le même train n'embarque que péniblement 35 ou 38 semi-remorques par l'autoroute ferroviaire. C'est donc le transport combiné le plus performant qui pourra donner la bonne réponse.

Je terminerai en disant que le projet important du transport combiné, c'est de lancer des trains de 1 000 mètres qui permettraient d'augmenter la productivité de 25 % et renforcerait toute la vitalité amenée par le transport combiné, qui serait à la fois -25 % de gazole consommé, -25 % d'émissions de CO₂ et pour finir, la cerise sur le gâteau, les infrastructures ferroviaires existantes auraient une capacité de plus de 25 ou 30 %. Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que nous pouvons dire aujourd'hui s'agissant de transports combiné. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer.

Anne DEVAILLY

Je voulais vous poser une question, Monsieur Borrás, sur l'impact économique de l'engorgement. Vous avez dit que cet engorgement dissuade l'implantation et que vous avez des exemples d'entreprises qui veulent éventuellement se relocaliser sur les territoires voisins. Question toute simple : Savez-vous à qui profitent ces quelques mouvements ? Profitent-ils aux autres régions ou aux villes moyennes du Languedoc-Roussillon ?

Gérard BORRAS

A l'heure actuelle, nous constatons que la région de Béziers se développe fortement. Cela profiterait donc plus aux villes aux alentours de Montpellier. De plus, nous constatons une stagnation sur Montpellier, parce qu'il est vrai que Montpellier pose des problèmes.

Philippe MARZOLF

Très bien, merci. Des réactions de la salle ? Madame, Monsieur après.

Marilu CARON-PHILIPPON, CVLM

Il y a un fossé entre l'intérêt général et l'intérêt particulier. C'est-à-dire entre ce que nous devrions faire pour l'intérêt général, pour l'effet de serre, etc. En fait, nous en revenons toujours à la même chose : nous devons prendre la route. Sur le plan de l'intérêt général, vous avez déjà parlé de la RN88 qui coûterait 1 milliard d'euros. A-t-on déjà chiffré combien coûtait au ministère de la santé le problème de l'augmentation du CO₂ ? Monsieur en parlait tout à l'heure, combien cela coûte-t-il lorsqu'il y a des problèmes de pics d'ozone au nord de Maurin, dont on ne parle jamais d'ailleurs, qui se trouve au sud de Montpellier ? Il s'agit de l'intérêt général.

Ma seconde question porte sur la demande de routes et de l'engorgement pour les entreprises. Je vais parler pour ceux qui connaissent un peu géographiquement, au nord de Maurin se trouvent quatre mas et de l'autre côté, toute une série d'entreprises. Normalement, il doit y avoir une LGV, plus large pour faire passer les trains fret et voyageurs, et le doublement de l'A9. Je suis vraiment

une néophyte, je n'y connais vraiment rien en termes d'infrastructures, ni en LGV, mais je ne vois pas comment la faire passer sans gêner les habitants de Maurin et sans faire sauter soit la départementale 116, soit les mas ou sans gêner de l'autre côté les entreprises pour faire passer LGV, TGV et double autoroute.

Voilà les deux questions que je voulais poser.

Philippe MARZOLF

L'Etat a-t-il une réponse par rapport aux questions s'agissant de santé ? Non ? Nous poserons la question au ministère de la Santé, ils doivent avoir les éléments sur le sujet. Sur la question de l'endroit où cela peut passer, sans trop entrer dans les détails... Quelqu'un a une réponse ? Monsieur Chauvetière, ne voulez-vous pas répondre ?

Nello CHAUVETIERE, DRE Languedoc-Roussillon

Pouvez-vous répéter la question ?

Philippe MARZOLF

A Maurin, comment pourront passer la nouvelle ligne LGV, le doublement de l'A9 avec les entreprises et les mas ?

Marilu CARON-PHILIPPON

Ou les mas sautent, ou ce sont les entreprises qui se trouvent en face.

Nello CHAUVETIERE

Elles passent au raz des mas.

Marilu CARON-PHILIPPON

Je le sais, mais je ne vois pas pourquoi nous pouvons faire passer huit voies d'autoroute, une LGV qui sera plus large parce qu'il y aura un TGV. Mathématiquement, je ne vois pas comment cela est possible.

Nello CHAUVETIERE

Je n'en dirais pas beaucoup plus. Ce n'est pas 8 mais 2x3, donc 6 voies. Ensuite, je dirais que les plans existent et j'imagine que ceux qui les ont fait, à savoir la Direction départementale de l'Équipement et RFF, les ont faits dans les meilleures conditions possibles compte tenu du territoire. Tout cela passera près des mas, c'est évident. Ils n'ont actuellement pas ces infrastructures à proximité, mais elles passeront près des mas.

Marilu CARON-PHILIPPON

Si nous doublons cette autoroute, cela fera huit voies !

Nello CHAUVETIERE

L'actuelle autoroute est à 2x3 voies. L'éventuelle autoroute sur laquelle il y a eu l'enquête d'utilité publique et qui a abouti aux conclusions que nous connaissons est à 2x3 voies, plus la LGV que tout le monde réclame. Ensuite, s'agissant du débat intérêt particulier/intérêt général, chacun voit le général et le particulier où il le désire. Ce débat me paraît très compliqué.

Philippe MARZOLF

Il s'agit d'un débat local. Juste une dernière question sans trop entrer dans les questions locales. Il y aura une réunion territoriale pour aborder tous ces problèmes locaux. Monsieur devant et ensuite Monsieur.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Bonsoir. Merci de me prêter attention. Je m'adresse à la Chambre de commerce régionale locale et au Conseil économique et social régional. Ma question concerne l'implantation des usines. Je vais prendre l'exemple d'une usine locale parce que j'y ai travaillé pendant longtemps et qu'il s'agit d'une usine qui reçoit beaucoup de matière, qui la transforme. Cette usine se trouve au bord de l'autoroute et va recevoir de l'aluminium par la mer ou par le rail. Deux questions : est-ce que vous, Chambre de commerce ou vous Conseil économique et social, avez votre mot à dire quant à l'implantation de telles usines ? Parce que finalement, s'il n'y a pas d'accès facile par la route, cela causera de considérables nuisances au voisinage. Comme elle se trouve à proximité de l'autoroute, cela veut dire que vous aurez une centaine de camions par jour qui vont circuler dans le quartier, s'il s'agit d'un quartier urbain, je vous laisse imaginer ce que cela peut donner.

D'autre part, cette usine, vous pourriez éventuellement l'implanter sur le port de Sète ou à ses environs. Prévoyez-vous sur ce type d'infrastructure dont vous savez dès le départ qu'elles auront de gros impacts de transports à la fois en matière de réception de marchandises et en matière de marchandises expédiées ? Avez-vous votre mot à dire ? Pouvez-vous intervenir compte tenu des engorgements que vous avez cités ?

Michel FROMONT

Je vous ai répondu en partie en vous disant que ce que nous souhaitons et nous n'y sommes clairement pas encore arrivés, nous écouterons tout à l'heure le responsable du port de Barcelone qui nous expliquera ce qu'ils font, c'est effectivement installer entre Montpellier et Sète, rechercher une zone, une plateforme multimodale de transports parce nous avons ici la possibilité d'avoir la proximité de l'autoroute, de la voie de chemin de fer à côté du port de Sète et de Montpellier. Cela signifie que nous avons tous les modes de transports et il s'agit effectivement du genre d'usines qui peuvent être implantées sur une plateforme comme celle-ci, mais qui n'existe pas encore. Nous avons développé une plateforme logistique sur Montpellier d'une trentaine d'hectares, mais qui est surtout dédiée aux transports régionaux. Je pense que Jean-Claude Brunier pourrait...

La question est très précise : est-ce qu'institutionnellement la CRCI ou le CESR donnent leur avis ?

Michel FROMONT

Non.

Philippe MARZOLF

Monsieur ?

Monsieur J-F. DULAC, Vice-président du CODETEL

Je voudrais savoir si se trouvent dans la salle des représentants du département, de la Région ou de l'agglomération. Cela fait quinze ans que je travaille sur le problème et je le connais assez bien. Il y a quelques années, une personne a fait une campagne publicitaire pour attirer les entreprises à Montpellier. Cela a très bien marché, puisque l'Hérault augmente de 20 000 habitants chaque année, notamment dans la région de Montpellier. L'agglomération comporte quarante communes et le tramway n'en dessert que quelques-unes. Il y a des personnes qui font quinze à vingt kilomètres pour prendre le tramway et il n'y a pas de parkings prévus pour elles. Il faudrait que le tramway ou des navettes transportent les habitants des villages aux gares de tramway, avec leur ticket de transport, bien sûr, pas en plus. Qui paie ? C'est toujours le contribuable. Pour l'autoroute, pour la LGV, pour le tramway.

Nos élus sont très bien, mais ils ne voient les difficultés à venir. Nous avons récemment rencontré Monsieur Frêche à propos de l'assainissement. La station d'épuration de l'agglomération, puisqu'il faut l'appeler ainsi est en fonctionnement depuis un an et elle ne tourne toujours pas complètement. Il était prévu des rocade, aucune n'a été faite. Montpellier s'agrandit, s'agrandit, s'agrandit et il n'y a pas de rocade à Montpellier, vous l'avez dit. Qui est responsable ? Les élus. Il était prévu une rocade au dessus de l'autoroute A9, les terrains étaient réservés et le projet a été abandonné pour être transformé en zone commerciale. Nous ne voulons pas de grande autoroute. Vous comprendrez donc que nous en avons tout simplement marre.

Philippe MARZOLF

Y a-t-il dans la salle une personne de l'agglomération ou de la Région ?

Gérard BORRAS

Nous demandons qu'il y ait des parkings-relais très importants aux arrivées et terminus de tramways, de 1000 à 2000 places en relations avec les bus départementaux afin d'avoir plus d'efficacité et d'intermodalité entre les modes de transports.

Merci, Messieurs en tout cas. L'Etat n'a rien dit, mais doit être content, parce qu'il y a derrière un tableau avec la synthèse, la mesure A est-elle bien acceptée ou pas ? A moyen, court, long terme ? Je vais tout de suite demander à Monsieur le président Joaquim Coello, Président de Barcelone-Catalogne Centre Logistique de venir nous rejoindre. Nous le remercions déjà d'être venu depuis Barcelone pour nous expliquer quelles sont les actions de l'Espagne en matière de transports et de déplacements.

Joaquim COELLO, Barcelone-Catalogne Centre Logistique

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, tout d'abord une réflexion : c'est que c'est la première fois dans ma vie que je prends part à un débat public comme celui-ci. C'est une habitude qui n'existe pas chez nous et que je vais conseiller à nos autorités d'utiliser parce que je pense que c'est la manière de permettre aux citoyens, aux pouvoirs publics, à la société en général, de s'exprimer sur un problème qui, chez vous, est fondamental et chez nous également très important.

Cela dit, je voudrais tout simplement parler d'une opportunité qui existe chez nous et chez vous. La situation mondiale évolue dans la globalisation et dans la coopération nous permet de développer une richesse qui doit être maîtrisée du point de vue de l'impact sur la population et sur l'environnement, mais qui permet d'accroître nos économies et d'augmenter le niveau de vie de notre population. Voilà le sommaire général de ma présentation et je vais essayer de ne pas prendre plus de temps que ce qui m'est autorisé, c'est-à-dire dix minutes.

Les solutions que présentent ce document, ce sont Barcelone-Catalogne Centre logistique. Si vous voulez, c'est un Think Tank en anglais, qui travaille sur le secteur de la logistique. Le port de Barcelone est un port global de trafic. C'est le premier port de la Méditerranée. Quand je parle de trafic, c'est en fait la composition des transports de marchandises conteneurisées et non conteneurisées, les passagers, les transports de cabotage, les transports en vrac, les liquides et le pétrole. Finalement, c'est un organisme public dédié à la promotion des projets dans le secteur industriel, logistique et technologique en Catalogne.

Dans ce cadre de débat, nous voulons présenter les intérêts et les inquiétudes de la Catalogne et de l'arc méditerranéen. Ce débat a une incidence directe sur les communications de la Catalogne et de la façade maritime de la Méditerranée avec la France et l'Europe. C'est-à-dire que nous voulons avoir une vue globale, du sud de l'Europe. Ce débat n'est pas une confrontation entre une politique territoriale protectionniste et une politique territoriale au service exclusif du développement économique. C'est-à-dire que le débat doit apporter une réponse aux engagements de l'économie globalisée et de son bénéfice local, moyennant des actions territoriales qui favorisent et permettent le développement durable.

Le couloir dont nous parlons doit devenir un instrument de croissance économique régionale, européenne et doit permettre d'établir un schéma de transport au service des niveaux local et européen, selon des critères de développement durable. Ce couloir doit devenir un instrument d'articulation d'une façade maritime méditerranéenne pour être capable d'attirer les trafics asiatiques et africains.

Voilà un peu le but de ma présentation : en ce moment, le déplacement de l'activité productive de l'Europe vers d'autres centres plus économiques, du coût de la main-d'œuvre et des coûts de production, est une chose que nous ne pouvons pas arrêter. C'est la tendance du temps. Le

développement des économies asiatiques, en particulier la Chine et la présence de l'Inde et d'autres pays qui vont y venir, montre que cela fonctionne. Cela a pour conséquence, une croissance des trafics qui arrivent par la Méditerranée et qui arrivent tous par la Méditerranée – les plus gros navires peuvent passer par Suez et qui permet de voir qu'un autre trafic vers l'Asie et surtout de l'Asie vers l'Europe – et non plus seulement l'Espagne et la France – augmente à des taux cumulatifs annuels de 10 % et même plus. Barcelone compte maintenant 40 %.

En ce moment, la plupart des marchandises ne rentrent pas par les ports du sud de l'Europe, elles rentrent par les ports du nord de l'Europe, c'est-à-dire là, en Atlantique, qui va du Havre à Hambourg. Alors la question fondamentale dit « Pourquoi ne pas employer une route qui soit plus directe, plus efficace, moins chère, de transport des marchandises qui viennent de l'Asie à travers les ports du sud de l'Europe vers le sud de l'Europe, la France, l'Espagne, éventuellement Portugal, Suisse, le nord de l'Italie, le sud de l'Allemagne, au lieu d'employer cette route du nord ? »

Nous pensons que nous avons une opportunité d'attirer un trafic qui vient de façon traditionnelle à travers les ports du nord de l'Europe et qui a créé une richesse considérable. Je voudrais m'arrêter un peu à cette question. Dans la Communauté européenne des Quinze, la Belgique est l'économie la plus ouverte de toute l'Union. Si nous calculons l'ouverture de l'économie des différents pays de l'Union, la moyenne de l'Union des Quinze est de 61 %. Ce sont des mesures avec des ratios, des taux d'importation et d'exportation divisés par pays. La moyenne européenne est de 61 %. La Belgique a 168 %, la Hollande, 91 %. Pourquoi ? Parce qu'ils ont profité du trafic transatlantique fondamental à la fin de la deuxième Guerre mondiale, avec l'aide américaine en Europe dans les années 40 et ont développé leurs ports pour faire amener tous les trafics transatlantiques, du Canada vers l'Europe.

Non seulement, s'est fait un couloir, mais créée autour de ces ports une capacité industrielle et logistique. Par exemple, le port d'Anvers qui est un port qui a un trafic total de 150 millions de tonnes par an, a 8 000 hectares de terrains logistiques à côté du port, sans autre transport complémentaire. Il a fait une richesse considérable de ces ports et de cette région.

Alors, la question que nous nous posons est : pouvons-nous avoir les moyens qui respectent l'environnement et qui permettent de créer cette richesse en Méditerranée ? Nous pensons que oui. L'arc méditerranéen, entre Barcelone et Marseille, comprend six ports. Nous pensons que l'offre que nous devons faire vers l'Asie, vers les opérateurs asiatiques, vers tous ces flux de marchandises qui arrivent chez nous doit être coordonnée et non pas compétitive entre nous. Nous pensons que le le cabotage entre nos ports enlève beaucoup de camions de la route.

Par exemple, les lignes journalières qui existent en ce moment entre Barcelone et Gênes et entre Barcelone et Rome permettent d'enlever chaque année 150 000 camions de la route, qui passeraient autrement par cette région-ci vers l'arc méditerranéen et vers l'Union. C'est-à-dire qu'il y a des possibilités considérables. Ces ports sont efficaces.

Nous pensons que les centres logistiques et industriels dont nous parlions tout à l'heure, doivent être en proximité des ports et sans plus de transport dans les plaines. Finalement, sur les connexions terrestres, nous sommes absolument en faveur du transport ferroviaire et du transport multimodal. C'est la solution.

Pourquoi nous plaignons-nous, en Europe, de l'impact du transport terrestre sur le territoire, des émissions de CO₂ ? Beaucoup d'intervenants en ont parlé tout à l'heure. Nous n'avons pas une politique efficace, agressive, sur le ferroviaire. Nous pensons que là-dessus, nous ne pouvons pas regarder le passé et essayer de voir ce qui va se passer dans le futur. Il faut changer tout à fait le

focus, la présentation et les lignes générales des stratégies ferroviaires si nous voulons parvenir à un système de transport efficace.

Finalement, notre modèle dit : essayons d'avoir un modèle en Méditerranée qui fait des références, comme les ports du nord de l'Europe et la stratégie des ports nord-Atlantiques C'est-à-dire qu'il faut établir une stratégie de façade méditerranéenne des ports. La façade maritime méditerranéenne est une stratégie : Promouvoir l'efficacité et la capacité des ports, c'est la partie la plus facile à faire avec moins de difficultés, moins d'impacts sur le territoire. Nous devons doter l'hinterland portuaire des espaces logistiques nécessaires en continuité des ports pour optimiser la capacité de l'activité portuaire, l'établissement des opérateurs, la pénétration continentale, etc.

Nous devons avoir des noyaux intermodaux sur le territoire, connecter ces efforts pour transporter la marchandise par camions et par train directement aux ports. Nous sommes en train de faire cela, nous avons déjà un noyau logistique à Saragosse. Nous avons déjà un noyau logistique à Toulouse et nous voulons en faire aussi à Montpellier, à Lyon, à Metz. Finalement, nous devons améliorer le couloir, mais surtout sur le ferroviaire. Le problème de transport de fret ne va pas se résoudre, surtout si nous voyons la globalisation des grands ports, c'est-à-dire au-delà de 500 kilomètres, par la route.

Philippe MARZOLF

13 minutes, Monsieur.

Joaquim COELLO

Je termine. Ce que nous proposons, c'est d'abord cette manière de nous présenter à l'extérieur. C'est surtout le développement des transports ferroviaires.

J'en termine là parce que je pense que c'est le plus important de ce que je voulais vous transmettre. Je ne peux pas rentrer dans ce que je ne connais pas. Je pense que je dois être très respectueux vis-à-vis de l'audience qui, je pense, connaît beaucoup mieux que moi les problèmes spécifiques du territoire. Je ne peux pas rentrer là sur : comment faire les mailles de cette chaîne dans laquelle il y a des mailles qui manquent ? Je voudrais tout simplement signaler qu'il y a la possibilité de créer de la richesse, il y a la possibilité d'un impact sur le territoire. Merci.

Philippe MARZOLF

Quand vous proposez cette stratégie de la façade méditerranéenne aux institutions françaises ou aux collectivités méditerranéennes, je sens un peu les réactions qu'il y a. Quelles sont les réactions ? Je pense que ce n'est pas la première fois que vous présentez cette stratégie.

Joaquim COELLO

Oui. Ecoutez, je pense que la façon de le dire entre les ports est traditionnellement, et je pense que c'est tout à fait périmé, c'est la compétition entre les ports. Quand je suis allé à Shanghai, j'ai parlé aux opérateurs de la Chine. Je vous assure que quand nous parlons de l'arc méditerranéen, ils arrivent difficilement à séparer Marseille de Barcelone ou Marseille de Sète. Nous avons la même chose pour eux. Si c'est là le problème, la question fondamentale est de dire : pourquoi ne pas faire

une offre rationnelle, bien répartie, bien établie, planifiée de ce qui doit être dans les ports et non pas permettre une compétitivité ? Je pense qu'il faut coordonner et mettre en valeur toutes ces techniques sur le territoire. Il y a une pratique non pas à Barcelone, mais à Marseille et à Sète. Pourquoi ? Parce que la destination est quasiment nulle.

Là, c'est la même chose. Nous pouvons le dire à Barcelone pour notre trafic. C'est-à-dire : coordination, travaillons ensemble, faisons une façade méditerranéenne. Je pense aux pouvoirs politiques.

Philippe MARZOLF

Est-ce qu'il faudrait que l'Europe s'en mêle pour coordonner cette position ?

Joaquim COELLO

Ecoutez, si nous arrivons à faire une politique de ports coordonnée, si nous arrivons à offrir des plates-formes logistiques, industrielles, c'est cela qui est la richesse. Le trafic par lui-même est un trafic. Mais surtout, c'est cela, c'est une potentialité et une richesse. Si nous arrivons à faire une politique coordonnée dans ces domaines-là – je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas le faire –, je pense que nous allons créer un trafic autrement et ne pas continuer à travailler de façon traditionnelle. Même si les gens peuvent utiliser la navigation pour aller vers le nord de l'Europe et la Chine, parce que d'ici, nous ne pouvons pas, c'est à nous de donner cette réponse.

Philippe MARZOLF

Une dernière question parce que dans le projet de cahier d'acteur qui n'est pas encore mis en page, vous avez des prévisions de croissance du trafic entre 2002 et 2020, en moyenne des taux de croissance annuelle entre 3 % et 4,7 % de l'offre. Ces taux de croissance sont des croissances de trafic. En toute honnêteté, dans les documents de l'Etat, ils sont de plus de 10 % par an.

Joaquim COELLO

Oui, mais c'est mon choix. Cela concerne un trafic par la route qui n'est pas possible. C'est tout à fait théorique. C'est académique. Parler que nous allons avoir des taux de croissance de 2 % ou 3 % sur la route pendant 20 ans, ce n'est pas possible. Nous n'arriverons pas à avoir de la place pour mettre la route. Ces taux de croissance existeront seulement s'il existe le rail, s'il existe l'intermodalité. Chez nous – nous l'avons évoqué tout à l'heure –, il y a des zones ferroviaires qui transportent les 6 % de marchandises que nous transportons chez nous. La longueur de train est de 450 mètres. Alors, si nous arrivons à faire des trains de 1 600 mètres, les mêmes réseaux augmenteront leur capacité par trois. Si nous en faisons 1 000, ce sera par deux. Pourquoi pas ?

Si l'on nous demande des solutions qui n'ont pas d'impact au sein des territoires, en voilà une absolument effective. Un camion transporte 20 tonnes, un train de 450 mètres transporte 1 200 tonnes.

Le ferroviaire apporte donc des taux de croissance absolument intéressants.

Joaquim COELLO

Oui. Et là, il y a plusieurs problèmes qui sont communs chez vous et chez nous, c'est-à-dire les réseaux qui sont sous le contrôle de l'Etat, la difficulté de l'intermodalité, s'occuper des transports de la gare d'arrivée jusqu'au client final, la gare de partage. Tout cela est là pour pouvoir flexibiliser et moderniser. Ce sont des choses que nous pouvons faire à présent parce qu'il est bien clair que la route ne peut pas amener ces trafics si notre économie doit se développer avec une énergie propre.

Philippe MARZOLF

Une bonne nouvelle quand même parce que nous étions à Marseille : le port de Marseille était auditionné également. Ils sont en train de réfléchir justement, peut-être pas forcément pour collaborer complètement avec Barcelone. Donc, nous faisons la promotion d'un lien avec le sud de l'Espagne.

Joaquim COELLO

Permettez-moi une boutade. Ils n'ont pas le choix !

Philippe MARZOLF

Ils n'ont pas le choix. Marseille n'a pas le choix. Merci, beaucoup. Des questions ? Des réactions de l'Etat par rapport à ces propositions ? Des coordinations par rapport à ces différents modes ? Monsieur Mignerey.

Pascal MIGNEREY, Ministère des Transports

Vous avez évoqué le chantier d'une ligne entre Barcelone et Gênes et entre Barcelone et Civitavecchia. Vous savez que nous avons monté un service observateur entre Toulon et Civitavecchia. Nous avons l'intention en France de pouvoir monter des services d'autoroute de la mer avec donc une cadence plus forte. Je donne une information puisque nous sommes en relation en ce moment avec les autorités espagnoles pour monter un service d'autoroute de la mer en Atlantique. Cela vous concerne moins. Nous ferons cela probablement à la fin de cette année sur une liaison d'autoroute de la mer.

En ce qui concerne la Méditerranée, nous sommes en liaison aussi bien sûr avec les autorités espagnoles et également avec les autorités italiennes. Ce sera probablement un petit peu plus tard. Lorsque vous parlez de rééquilibrage de l'arc méditerranéen, pour avoir une opportunité de capter du trafic provenant notamment d'Asie et d'Afrique, vous parlez essentiellement d'une liaison ferroviaire entre Barcelone et Marseille et en remontant ensuite dans la vallée du Rhône. Pensez-vous qu'il puisse y avoir une pertinence à une liaison d'autoroute de la mer cadencée entre Barcelone et Marseille et ensuite soit Gênes, soit Civitavecchia, etc. ?

Ecoutez, je pense que oui. Je pense que la réponse est clairement oui. Je pense qu'il y a un autre trafic qui peut être développé, qui a existé chez nous et qui, pour des raisons diverses, a cessé d'être : c'est le transport qui a existé entre Barcelone et Lyon. Cela, c'est aussi possible bien sûr. Ecoutez, pour nous, cela a été une surprise de voir le succès de ces trafics. L'augmentation des trafics *short sea* chez nous l'année dernière – ce n'est pas toujours comme cela –, a été de 50 %. Pourquoi cela ne marchait pas ? Pour deux raisons : la première, c'est que c'était un trafic qui n'était pas tous les jours. Cela fait une différence énorme que le client sache – et là, il n'y a pas de doute – qu'il part tous les jours à sept heures de l'après-midi et qu'il est à Rome à trois heures de l'après-midi du jour suivant en moyenne ou le matin suivant. C'est très important.

La deuxième question fondamentale est au début, avec les aides économiques, ces trafics étaient en baisse. Mais une fois que nous sommes là, je pense que nous ne pouvons pas arrêter là. Je pense que ce qui se passe entre Barcelone et Gênes, entre Barcelone et Civitavecchia, entre Barcelone et Marseille, entre Barcelone et même Sète qui est très près de chez nous, et surtout, je pense qu'il y a un avantage considérable : le trafic qui vient du Maroc représente 70 000 camions par an, des produits agricoles qui viennent du Maroc et qui traversent toute l'Espagne par camion. C'est tout à fait ridicule. Nous pouvons avoir un fret entre Tanger et Sète. Je pense que l'échange avec les Algériens n'est pas très important par rapport au Maroc en 2007.

Ce que je ne peux pas accepter, c'est que ce n'est pas possible de faire ensemble le développement du niveau de vie des citoyens et l'impact sur le territoire, ce que nous pouvons faire, c'est faire autrement que ce que nous avons fait à présent. Permettez-moi de raconter une histoire qui illustre bien cela : en 1990, nous avons demandé à des habitants quels étaient les problèmes qu'ils connaissaient. Les problèmes que les habitants ont vécus, ce sont les ordures des chevaux et ce sera un problème énorme dans 20 ans ou 30 ans. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas faire l'extrapolation du passé par le futur. Cela, dans le milieu ferroviaire, c'est absolument fondamental. Je pense que c'est une question des opérateurs civils et c'est une question de l'Etat.

Si nous voulons que le transport ferroviaire soit effectif, nous devons faire cela de manière officielle, sinon cela ne marche pas. Si nous voulons que le transport ferroviaire soit efficace, nous devons permettre des opérateurs multimodaux au transport ferroviaire, mais aussi au transport routier, le fer, le rail, la route. Finalement, c'est très important, de la même manière que nous avons fait des autoroutes à péages nous devons faire des chemins de fer dédiés aux marchandises qui sont construites selon le mode nécessaire. Il n'y a pas besoin de mille voies. Elles permettent le transport de fret uniquement en mode routier, c'est le principe américain. Il y a des convois de 2 000 tonnes. Il faut savoir qu'aux Etats-Unis, les transports se font par la route et par le train.

Philippe MARZOLF

D'autres réactions ? Des interventions ? Monsieur Leroi.

Claude LEROI

Nous considérons de manière globale que, finalement, le transport multimodal est plus pertinent quand il s'agit de marchandises conteneurisées. Je voulais vous poser la question : à l'heure actuelle et en perspective, quel est, pour ce port, le pourcentage en cargos de marchandises conteneurisables ou déjà conteneurisées ?

80 % et cela monte chaque année. C'est-à-dire que je pense que la tendance, dans quelques années, sera que la plupart des marchandises sera conteneurisée, sauf pour des choses telles que l'acier, la ferraille, etc.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur Coello en tout cas d'avoir apporté votre message de Barcelone. Je pense que là, le message est passé et nous espérons que la réunion pourra permettre ces contacts et que cela pourra avoir une coordination à Barcelone.

Nous allons demander aux trois associations, à Régine Lacoste, au Comité de défense du territoire languedocien, à Xavier Vachez du CLAPE et à Michel Dubromel de la Coordination associative de venir présenter en quinze minutes les orientations coordonnées. Là, c'est Eric Boisseau qui remplace Régine Lacoste. Allez-y, Monsieur !

Comité de liaison des associations pour l'environnement

Xavier VACHEZ

Il me semblait un peu tout à l'heure, en parlant avec Monsieur Bousquet du Conseil économique et social, qu'effectivement, nous persistions dans la création des infrastructures d'une façon générale. C'est le transport combiné. Ces modes ont besoin d'être financés. Chacun a son idée. Je trouvais merveilleuses les cadences toutes les cinq minutes. Mais pour cela, nous avons besoin d'argent. Donc, nous avons commencé un peu à parler de cela.

Comme je vous l'ai dit, c'est un intervenant primordial si nous voulons arriver à sortir de la situation actuelle qui, comme chacun le sait, est très contraignante. Je vous présente un chiffre du rapport qui concerne aussi le transport routier sur des modes alternatifs moins polluants et moins consommateurs d'énergie, c'est-à-dire le fer et l'eau, et constituer l'état de son financement. Constat de l'environnement pour sa part à laquelle le CLAPE du Languedoc-Roussillon est attaché. Nous coordonnons l'institution d'une éco-redevance sur des transports routiers et de marchandises. Suisse et Allemagne : ce sont des gens engagés dans ce sens.

L'Union européenne, en modifiant en mars 2006 la directive européenne, encourage les Etats membres à introduire et développer des péages, des redevances, permettant d'améliorer la gestion du trafic des transports commerciaux, de réduire la pollution et de rassembler des fonds en faveur des modes alternatifs de transport. L'éco-redevance, proposée par France Nature Environnement est une application du principe pollueur/payeur, selon lequel, selon la Charte de l'environnement du 28 février 2005, constitutionnelle : toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans des conditions définies par la loi.

Le principe de base de l'éco-redevance est la mise en œuvre d'une redevance kilométrique, prenant en compte les coûts des infrastructures externes, les transports routiers. Les péages doivent être une

redevance domaniale, permettant la facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés par celui qui utilise l'infrastructure. Les mesures de l'éco-redevance dans le coût des transports ne doivent pas être supportées par les entreprises routières, mais par les chargeurs. Il y en a deux. Répercutons-en le coût sur le consommateur final ! L'expérience prouve que la hausse de certains produits à la consommation est moins importante que ce que nous imaginons.

Ensuite, par exemple, il est dit que la consommation a augmenté de 0,5 % ces cinq dernières années, c'est-à-dire depuis l'instauration de la RPLP, Redevance Poids-Lourds et P pour Prestation. L'affectation des ressources obtenues par l'éco-redevance, ce seront des recettes affectées en priorité, destinées au financement des modes de transports alternatifs à la route.

A propos de l'évaluation des coûts externes des transports, l'Union européenne s'est engagée à déterminer dans les deux ans une méthode d'évaluation de ces coûts et d'intégrer ceux-ci dans le montant des redevances. Des questions sociales : les différences de salaires, de charges à l'intérieur de l'Union européenne évaluent les entreprises françaises de transport. L'harmonisation est également nécessaire et plus généralement, c'est toute la politique des transports qui doit être pensée à l'échelle de l'Union européenne, même si le transport de fret relève du marché.

D'ailleurs, cette éco-redevance serait favorable aux pavillons français pour le transport de fret qui est sévèrement concurrencé par certaines moins-disantes entreprises étrangères. Donc, cette éco-redevance, finalement, uniformiserait toutes les compagnies de transport routières qui seraient, au final, devant les mêmes frais, les mêmes redevances. A priori, nous faisons du libéralisme économique, il peut paraître osé de proposer une nouvelle taxe impopulaire par définition. En ce qui concerne les transports, le marché n'a pas réponse à tout. Les pays soucieux de leur écologie ont commencé à le faire. Nous avons déjà parlé de la Suisse, En prise avec une nuée de camions traversant les Alpes, elle a institué la fameuse RPLP au 1^{er} janvier 2001, qui, elle, a renforcé la mobilité des transports routiers c'est-à-dire moins de trajets à vide, des camions mieux chargés, moins nombreux. Donc, ce qui est le but recherché.

L'Allemagne et l'Autriche ont adopté des mesures analogues, comme je l'ai déjà dit, tandis que Londres et Stockholm ont adopté le péage urbain. L'institution d'une éco-redevance en France serait-elle possible ? Les services de l'Etat doivent prévoir les différents scénarios. Nous demanderons à l'Etat français de consentir à l'instauration de l'éco-redevance qui est la logique en matière d'accords internationaux en matière de lutte contre l'effet de serre et les causes connues du réchauffement climatique. De plus, cela permet d'anticiper des conséquences prévisibles, du pic de pétrole.

L'Union européenne pense donc à une politique de dérégulation des transports de marchandises et il reste beaucoup à faire pour l'harmonisation des législations et des pratiques des Etats membres. L'éco-redevance peut constituer quelque chose par le facteur d'uniformisation du transport routier en Europe. Je vous remercie de votre attention.

Comité de défense du territoire languedocien

Eric BOISSEAU

Je représente simultanément la Fédération nationale des Associations des usagers des transports de l'Hérault et le Comité de défense du territoire languedocien. En introduction, parce que nous allons parler de territoires et de ce qui se passe dans ces territoires-là : *errare humanum est, perseverare diabolicum*. Malgré le Protocole de Kyoto et la signature de la France, nous persistons dans la création d'infrastructures routières, en particulier en allongeant les déplacements.

Donc, pour le rail, on réfléchit, pour la route, on élargit, pour le riverain, on se dédit. Nous avons beaucoup parlé dans les différents débats d'infrastructures. Nous avons très peu parlé des territoires, des gens qui y habitent, des activités qui s'y développent. Pour la route, depuis quarante ans, nous élargissons systématiquement. Si la congestion avait disparu, nous le saurions. Malgré quarante ans d'investissements routiers dans l'agglomération de Montpellier, la congestion n'a pas disparu. Pour le rail, nous réfléchissons. Le grand débat de 1992, animé par Gilbert Carrère, qui s'appelait Transports destination 2002, avait déjà posé la problématique selon l'alternative suivante : faut-il privilégier la traversée ferroviaire à grande vitesse des territoires ou faut-il privilégier la modernisation du réseau existant utilisé ou non au profit des territoires desservis ? En 2006, quatorze ans après, la question reste toujours posée.

Nous avons, sur le bassin de Montpellier, deux enjeux. Le premier enjeu est celui du trafic fret longue distance. La question de l'infrastructure se pose aussi au regard de son impact sur le territoire traversé. Ce n'est pas rien que de concevoir une ligne exclusivement à très grande vitesse ou d'utiliser un réseau existant dont 90 % n'est pas saturé, selon une déclaration du Réseau Ferré de France, dans Le rail du mois de mai 2006. Les coûts ne sont pas les mêmes. Un train de fret a-t-il besoin de rouler à 350 kilomètres/heure ? La réponse est évidemment non. Ce qui importe pour le chargeur et le client, c'est que sa marchandise arrive à l'heure. Pour le chargeur et le client, c'est que l'opérateur ferroviaire soit fiable, respecte sa parole et ne perde pas son train de céréales pendant quinze jours, quelque part en France comme cela m'est parvenu à l'oreille.

Le deuxième enjeu sur le bassin de Nîmes et de Montpellier est le déplacement de voyageurs. Ici aussi, les attentes résident prioritairement dans l'existence, la régularité, l'importance du réseau de transport public avant même l'explosion de rapidité. Regardez attentivement le tracé de la première ligne de tramway de Montpellier. Examinez attentivement le tracé de la deuxième ligne de Montpellier et vous verrez que ce réseau de tramways est placé sous le signe de la courbe. Qui dit courbe ne dit pas grande vitesse, mais dit desserte du territoire. Il est important de bien desservir les territoires et non d'avoir comme objectif d'aller aussi vite que la directive nous le permette. Il est nécessaire aujourd'hui d'aller aussi vite que nécessaire par rapport à l'objectif visé. Si déjà les différents opérateurs fret étaient capables d'acheminer à une vitesse moyenne de 60 à 80 kilomètres/heure en respectant l'horaire et en étant réguliers, nous ferions un très grand pas dans l'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire.

Alors, je vais étayer ce propos par une opposition franco-espagnole. Je ne dirais pas « languedocienne » ou « basque ». En Espagne, par rapport à une problématique d'acheminement du trafic voyageurs et fret, nous avons décidé de réaliser ce que nous appelons le Y basque. Nous avons décidé de réaliser la ligne Barcelone-Madrid. Donc, Barcelone-Madrid est une ligne exclusivement voyageurs à 350 kilomètres/heure. Pour le Y basque, c'est une ligne à 230 kilomètres/heure qui assure un trafic mixte. Pour Saragosse, Campran-Pau, je vous invite à lire

attentivement l'étude réalisée par l'équipe d'ingénierie de la SNCF qui s'appelle SISRA et qui propose, à la demande en particulier des Espagnols, une desserte cadencée fret pour le même prix, pour le même coût d'exploitation qu'une ligne de fret. C'est une étude de 150 pages. Je l'ai lue attentivement.

Philippe MARZOLF

Monsieur Boisseau, vous avez 15 minutes 25. Combien de temps voulez-vous ? Il faut le savoir.

Eric BOISSEAU

Donc, je termine : pour l'Espagne, nous nous dédions. Nous survalorisons le temps de parcours entre deux points et nous dévalorisons le territoire et ses habitants entre ces deux points. La congestion est simplement reportée de quelques années. S'il arrive à se déplacer et à choisir son mode de déplacement, c'est un droit. Celui pour les habitants des territoires concernés est libre normalement. Ce droit fondamental est reconnu par la Charte de l'environnement, annexée à la Constitution, loi constitutionnelle du 1^{er} décembre 2005. Article premier : chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Article deux : toute personne a le droit de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement. Voilà.

Coordination associative

Michel DUBROMEL

Bonjour. Je vous apporte ici l'avis de la coordination associative que nous animons actuellement et qui comprend à peu près quarante associations réparties régulièrement sur l'ensemble des trois régions. Personnellement, je suis Michel Dubromel, Responsable du Réseau Transports et Mobilité Durable de France Nature Environnement. J'apporte ici la contribution de l'ensemble des quarante associations que nous coordonnons actuellement. Au nom de ces associations, je souhaiterais resituer le contexte du débat public auquel nous participons et qui est à l'ordre du jour.

Le débat public vallée du Rhône et de l'arc languedocien, pour nous, est inscrit dans le cadre de la politique nationale des transports puisque nous avons une contribution de la part de Barcelone. Cela peut être éventuellement la politique européenne des transports qui est en cause. Au niveau du contexte, elle prend comme acquise la réalisation complète de toutes les décisions du CIADT de décembre 2003. Dans le fameux rapport Badré-Blanchet, mais c'est bien le rapport qui sert de base à ce débat public, il y a de nombreux éléments sur le plan technique, aussi bien sur le plan des impacts sur la santé, sur l'environnement.

D'ailleurs, depuis le début du débat, il n'y a pas une séance où les citoyens n'aient fait de nombreuses interventions ou de nombreux débats sur ces problèmes d'impacts environnementaux. Donc, ce que nous avons entendu dans les nombreux ateliers, ce n'est pas toujours des riverains d'ailleurs, ce sont souvent ceux qui devraient être des responsables aussi bien de l'administration que des responsables politiques. Il s'agit d'essayer de vous convaincre les uns et les autres que nous tous, présents dans cette salle – j'en fais partie moi aussi – qu'il est nécessaire qu'un changement de

comportement soit adopté aussi bien par les acteurs économiques que par les acteurs politiques ou par les citoyens.

Par contre, au niveau du comportement général du débat public, nous remarquerons que pendant ce temps-là, pendant que nous débattons et que d'autres le font très bien, le schéma directeur des routes est toujours existant. Il se déroule, lui, sans qu'il n'y ait un changement de comportement à ce niveau-là. Personnellement, je viens du monde économique. Je pense que la loi de l'offre et de la demande est la loi du marché qui fonctionne actuellement. Je suis en relation régulière avec les associations de chargeurs et je pense que ces gens-là travaillent par rapport aux modes de transports qui leur donnent le meilleur coût apparent, c'est-à-dire que les modes routiers actuellement ne demandent qu'à prendre un autre mode. Mais ils prennent le mode qui les arrange au niveau du coût apparent.

De la même façon, puisque nous faisons aussi la morale aux citoyens, eux aussi choisissent de s'installer là où il y a de la place et là où ils espèrent pouvoir avoir des transports collectifs, c'est-à-dire que nous laissons une urbanisation immobilière se mettre en place et ensuite, nous essayons de rattraper les morceaux en mettant à nouveau, chaque jour, les mêmes infrastructures. Donc, par rapport à ces constats que nous avons eus des problèmes que nous disons être très graves, nous disons qu'il y a urgence. Il faut très rapidement changer de comportement !

Nous voudrions bien que, s'il y a vraiment urgence, au lieu de faire beaucoup de plans techniques qui nous ont été amenés aujourd'hui – sur les autoroutes aussi bien que les voies ferroviaires –, il y ait un moratoire sur l'ensemble des décisions du CIADT de décembre 2003. S'il y a urgence, il serait peut-être temps de se mettre autour d'une table et de regarder l'ensemble de ces projets, beaucoup de projets étant concurrents les uns par rapport aux autres. Je ne cite pas les projets d'autoroutes qui sont en concurrence avec des projets ferroviaires.

Donc, les orientations : Philippe Marzolf m'a rappelé cette intervention qui donne les orientations qui sont proposées. Parmi ces orientations qui sont proposées à ce débat à court terme : les mesures de régulation et de gestion de trafic. Nous reprendrons à peu près les premières propositions qui se trouvent dans le rapport. Je souhaite en rapporter une qui a été omise et qui – je pense – est aussi importante ; c'est la gestion et la coordination des transports collectifs parce qu'ils nous permettent d'améliorer l'accès aux autoroutes, d'améliorer le fluvial. Mais nous oublions très souvent qu'il y a beaucoup d'industries des transports qui travaillent côte-à-côte. Ne serait-ce que les faire travailler ensemble, ce serait gagner beaucoup de temps. Nous parlions tout à l'heure du tramway de Montpellier.

Il est évident, par rapport à notre discours, que nous sommes favorables aux mesures incitatives comme la taxe carbone et la contribution des déplacements par la vallée de la Saône. D'autre part, à long terme, nous vous avons parlé d'un ventilage magnétique des mesures. Nous souhaiterions d'abord, avant de faire des plans sur la comète, que nous garantissons le financement des projets parce que, de tous les plans qui sont là, nous ne savons pas bien ce que cela coûte. Donc, d'abord, nous souhaiterions qu'une éco-redevance soit mise en place. Nous voudrions bien qu'elle soit surtout – et nous y tenons beaucoup – appliquée au domaine du transport. Il y a une certaine agence qui devrait financer les transports, l'AFIT.

Ceci permettrait également de financer le report modal, ferroviaire et fluvial. Cela ne veut pas dire qu'une implantation soit financée. Il faudrait des changements de comportements à long terme. Je vous remercie.

Une question sur ces éco-redevances. Est-ce que ce niveau de redevance est spécifique pour le VRAL ou généralisé pour toute la redevance ? Après, est-ce que vous avez tendance à affecter les financements de projets au niveau des transports collectifs dans une région particulière en fonction des impacts qu'il peut y avoir dans cette région ?

Michel DUBROMEL

Il est évident, comme je l'ai dit au départ, que le dossier que nous travaillons avec des gens qui sont à Barcelone est typiquement un dossier européen. Donc nous nous inscrivons, nous, dans un contexte européen. Nous faisons une éco-redevance en France, sur une voie de canal, la liaison entre Perpignan et Lyon. Cela me semble catégorique. L'éco-redevance que nous proposons intervient directement dans la mise à jour de la question de l'eurovignette.

Philippe MARZOLF

Il n'y a rien de particulier pour certains corridors au niveau de ces impacts.

Michel DUBROMEL

Dans les possibilités de calcul des taux de redevance, la variation de l'éco-redevance entre en compte en fonction de la qualité du véhicule. Pour nous, il est important puisqu'il incite le parc routier. Les premières conséquences de l'éco-redevance en Suisse, cela a été, pendant le démarrage, le renouvellement du parc routier. Donc, c'est vraiment une redevance qui est incitative. Donc, automatiquement, il y a eu une augmentation en Suisse de 50 % de la charge des camions, ce qui fait mécaniquement une réduction du nombre de poids-lourds.

Pour la congestion, l'éco-redevance en Suisse a eu un effet énorme de réduction de la congestion à trafic égal, avec beaucoup moins de polluants.

Il y a une baisse à volume de trafic équivalent dans les poids-lourds. Il y a eu une reprise parce que les Suisses ont négocié sur l'augmentation du poids unitaire pour le trafic des camions. Il est passé à 140 tonnes.

Philippe MARZOLF

Entre la taxe carbone et l'éco-redevance, pouvez-vous clarifier plus ?

Michel DUBROMEL

Entre la taxe carbone et l'éco-redevance, je ne vais pas rentrer dans le domaine technique. Je l'ai annoncé tout à l'heure. Pour nous, l'éco-redevance fait partie d'une redevance domaniale, c'est-à-dire l'utilisation d'une infrastructure. Selon la version actuelle de la directive européenne, nous ne pouvons prendre en compte que les coûts d'infrastructures et pas encore les coûts externes. Nous y tenons et nous faisons une ligne dans ce sens-là. Je reviens là-dessus : prendre en compte la qualité de l'infrastructure, c'est veiller effectivement à ce que les infrastructures payent les coûts. Par

contre, la taxe carbone ou la taxe sur les produits pétroliers sont établies par rapport à la consommation et par la demande.

Les rapports de la Commission de défense de l'environnement ont confirmé récemment que 36 % des poids-lourds ne s'approvisionnent pas en gazole en France. Donc, vous pouvez augmenter toutes les taxes que vous voulez sur la base de la consommation d'énergie. Si c'est une décision franco-française, cela n'aura aucun impact. Alors, je suis d'accord pour limiter, pour une taxe sur les produits pétroliers au niveau européen. Nous avons déjà mis deux ans à la faire après les accords à 25 de la directive européenne. Il ne faut quand même pas rêver.

Philippe MARZOLF

Monsieur Dubromel, sur cette question de 36 % des camions, s'agit-il de camions en transit ?

Michel DUBROMEL

Vous prenez le rapport qui concerne l'environnement. Ce sont 36 % des camions qui ne s'approvisionnent pas en France.

Philippe MARZOLF

Cela fait un coût alors ?

Michel DUBROMEL

Ecoutez, si vous voulez savoir ceux qui s'approvisionnaient, il faut demander à la législation de service au Luxembourg. Et de là, est-ce qu'ils ont droit de transporter jusqu'à 1 700 litres de Danone ? Bonjour la sécurité !

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci. Autrement, il n'y a plus de questions. Des réactions ? Des questions ? Monsieur Mignerey : moratoire de décision du CIADT. Cela fait réagir ? Non ?

Pascal MIGNEREY

Nous avons à signaler que d'autres ressources ont été émises en remplacement des ressources supprimées. Entre autres, la taxe d'aménagement du territoire, qui alimentait le fameux PCBN et lorsque le dit PCBN – nous avons effectivement des transports terrestres et des voies navigables – qui a été l'ancêtre de cette taxe, repartait au budget général, depuis, elle revient. Donc, c'est une taxe comme la redevance domaniale payée par les sociétés d'autoroutes. Nous avons bien des ressources qui viennent de la route et qui sont quand même largement affectées au mode alternatif puisque aujourd'hui, les investissements dans les modes alternatifs représentent 75 % des dépenses.

Michel DUBROMEL

Il faut de temps en temps que cela soit ce que nous avons entendu du représentant du Conseil économique et social et de toute autre personne : la difficulté qu'il y a à boucler des projets qui sont liés au ferroviaire. Ce sont des tours de table à n'en plus finir. Nous en parlons pendant des années. Alors que partout où je me trouve, parmi les Français, quand il faut boucler que soit un ou dix kilomètres de route, il y a un problème. Donc, je veux bien vous faire confiance. Quand vous me parlez que c'est largement couvert, malheureusement, dans les constats que je fais, il y a quand même quelque chose qui ne va pas.

Actuellement, l'infrastructure de transports poids-lourds leur coûte à peu près de 18 % à 20 % d'augmentation du prix. Je veux bien penser que c'est très bas. Les Suisses sont très vigilants sur le mode alternatif. Donc, 0,1, ils l'ont ! Pendant ce temps-là, ils sont en train de préparer le fret ferroviaire et dans quelques années, ils seront prêts. Nous, pendant ce temps-là, nous ne serons pas prêts.

Philippe MARZOLF

Cela a été validé par une donation des citoyens directement en disant : « oui, nous devons payer des impôts, mais pas cela ! »

Noël BELIN

Je voudrais savoir, dans votre exposé, pourquoi limitez-vous les éco-redevances au trafic marchandises et au transport routier ? Pourquoi ne la mettez-vous pas sur les véhicules des passagers ?

Michel DUBROMEL

Parce que l'éco-taxe, nous en avons parlé avec quelques personnes. L'éco-taxe est liée un peu à l'eurovignette. Non, il n'y a aucune objection pour qu'il soit généralisé aux VL ! Mais nous voudrions quand même commencer par le bon bout, demander aux sociétés d'autoroutes qui sont présentes dans la salle pourquoi monter une autoroute. Une autoroute n'est pas construite pour les PL, elle est construite pour les VL. La dernière fois, j'ai discuté pour un trafic sur un circuit routier et la personne m'a dit « de toute façon, on nous demande de travailler avec les deux, nous ne sommes pas en poids-lourds. » Il n'y a qu'eux qui foncent.

Je confirme ce que cela veut dire. Au niveau citoyen, cela me paraît très peu cohérent. Nous commençons par les poids-lourds et après, nous regardons les VL. Il y a une personne d'ASF qui veut répondre.

Philippe MARZOLF

Monsieur va nous parler des enjeux.

Monsieur MARCHAND, ASF

Monsieur Marchand des Autoroutes du Sud de la France, Environnement et Développement de la Route. Deux informations : d'abord, les autoroutes sont faites pour les poids-lourds. Elles sont faites aussi pour les véhicules. La pollution mise dans une infrastructure est quand même 65 % à 70 % liée aux véhicules légers. Nous atteignons une situation qui est presque intolérable. Au plan de la sécurité également. Bientôt, nous allons entretenir et assurer une circulation pour cette infrastructure, mais aussi dans 20 ans.

Deuxièmement, elle est intolérable sur le plan de la contrainte économique parce que la congestion, la contrainte à la circulation libre des personnes et des marchandises, va quand même devenir un peu paradoxale. Donc, c'est une infrastructure qui s'est construite autour de cela. Je suis totalement conscient que cette infrastructure, conçue en 1960 et des années avant, n'est absolument pas aux normes d'aujourd'hui. C'est-à-dire que l'infrastructure émet une pollution dans un contexte qui n'est pas fait pour la recevoir.

Au jour d'aujourd'hui, la situation s'est dégradée. Alors, à faire des moratoires, des moratoires sur des moratoires, vous êtes contraints de pérenniser cette situation intolérable au plan de la sécurité, au plan de l'économie et au plan des riverains. Nous, nous disons que le réaménagement de cette infrastructure est indispensable et qu'un réaménagement peut être à la fois de capacité et de la protection de l'environnement. Alors, il ne faut pas hurler. Je dis que nous pouvons très bien améliorer les capacités aussi bien dans la vallée du Rhône, en ce qui concerne l'autoroute A9, il y a des sections qui vont être à saturation. Nous y revenons puisque nous avons déjà un projet de contournement du sud de Montpellier.

Puis, l'autoroute A75 va passer par Béziers ; elle fera Béziers-Narbonne. Les autoroutes A9 et A7 ne peuvent pas circuler. Nous disons : regardons honnêtement ces sections ! Nous sommes dans des situations graves. Ne les pérennisons pas ! Une solution doit être la capacité de rétablir au plan environnemental, de mettre aux normes l'ensemble des autoroutes anciennes. Ces lois supplémentaires font qu'elles émettent, dans vingt ans, moins que la pollution émise aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Monsieur Marchand, j'ai juste une question un peu provocatrice. Vous avez tenu ce discours dans lequel il est question d'un péage. Pourquoi ?

Monsieur MARCHAND

Pourquoi pas ?

Philippe MARZOLF

Il n'y a pas eu de débat pour le contournement sud de Montpellier.

Monsieur MARCHAND

Justement, il y avait la congestion et c'était aberrant de dire cela. Je connaissais la conclusion du débat public. La Commission du débat public a émit un avis défavorable au contournement sud de

Montpellier en disant que nous n'avons pas suffisamment étudié une solution judicieuse d'élargissement sur place de l'autoroute A9. C'est ce que je suis en train de vous expliquer.

Philippe MARZOLF

Mais vous n'avez pas proposé un réaménagement sur place qui permettait d'organiser.

Monsieur MARCHAND

Ce n'est pas nous. C'est l'Etat. C'est la Direction régionale de l'Investissement. L'autoroute A9 : ce n'est pas ASF qui a proposé le contournement sud de Montpellier.

Philippe MARZOLF

En ne mettant pas la capacité et en ignorant les impacts sur l'environnement ?

Michel DUBROMEL

Je vais citer quelques chiffres. Monsieur Marchand l'a dit : nous pouvons dire que dans certains cas, la pollution émise par les véhicules peut aller jusqu'à 80 % de la pollution. Ces 80 % – il faut le dire carrément –, c'est parce que très souvent, les liaisons ferroviaires servent uniquement à assurer le trafic local. Donc, là encore, à nouveau, il y a un détournement. Ce sont des autoroutes qui servent à assurer un trafic local. Pourquoi y a-t-il défaillance ? J'ai un système sur les transports collectifs. Je vous rappelle quand même que la dernière décision de l'Etat a été de supprimer les crédits alloués aux transports collectifs. C'est quand même un coup dur. Ce ne sont pas les techniciens qui sont responsables, ce sont nos élus. Ils ont décidé que nous supprimions le contournement sud de Montpellier.

Ensuite, au niveau des agglomérations, le report est un problème important. Ce report-là augmente les parties de la pollution. Vous allez me demander : « oui, mais attendez, quand une autoroute est saturée, tous les gens qui font du sur-place polluent ! » Je ne vais pas vous confirmer l'étude : quand une autoroute est saturée et deux autoroutes, c'est-à-dire qui circulent dans l'axe du trafic, la pollution est plus importante quand nous avons plus de capacité. La pollution de l'autoroute n'est pas liée uniquement au phénomène de bouchon. Elle est liée uniquement au nombre de couloirs. Quand les couloirs supplémentaires augmentent les véhicules, ils augmentent la pollution. Ce sont des rapports officiels.

Le deuxième élément. Je voudrais bien que, dans une assemblée qui se targue de parler de développement durable, nous amenions un chiffre que nous n'avons pas voulu amener ce soir. On nous parle toujours de cadre économique ; nous n'avons pas entendu, dans cette salle, combien coûte chaque décès lié à la pollution automobile. Donc, quand on nous parle de contrainte économique, c'est bien. Mais par référence, je voudrais bien que nous mettions un jour en place combien cela coûte en face, combien cela coûte à la société. Ce n'est pas de la faute des uns ou des autres. C'est un retournement par rapport aux citoyens.

La question est une réaction par rapport à la proposition disant : « nous, ASF, nous vous promettons de qualifier les routes, en mettant la capacité et en améliorant les impacts environnementaux parce que nous adhérons aux normes de Kyoto. »

Michel DUBROMEL

Nous allons ajouter les normes de circulation. Nous pouvons parler des normes de circulation, de protection sonore et d'autres, sur les éléments dont nous avons assez longuement parlé. Mais cette autoroute est dépassée ! Par contre, les normes de pollution atmosphérique sont devenues un couloir supplémentaire. A moins que vous n'installiez de nouveaux capteurs pour absorber cette pollution, un couloir supplémentaire, c'est de la pollution en plus. Je croyais moi aussi que la qualité du bouchon le confirmait. Il est évident qu'un bouchon fonctionne bien. Quand une autoroute est saturée, elle pollue moins.

Philippe MARZOLF

Cela apporte une amélioration au niveau du bruit.

Michel DUBROMEL

Elle pollue beaucoup moins que deux autoroutes à trois couloirs. Cela, vous ne pouvez pas le démontrer.

Philippe MARZOLF

Une dernière réaction et après, nous passerons au dernier exposé. Monsieur Blanchet.

Monsieur BLANCHET

J'ai une question sur l'éco-redevance. Est-ce que vous faites une distinction entre les autoroutes à péage et les routes nationales, les autoroutes urbaines ?

Michel DUBROMEL

Oui. Nous proposons actuellement de prendre ce type de disposition en France, pour la directive européenne : la prise en charge des frais d'infrastructure puisqu'ils n'ont pas le droit notamment de prendre en charge d'autres frais d'infrastructure. A ce niveau-là, nous souhaitons rééditer le l'exemple de nos collègues allemands, appliquer cette éco-redevance à l'ensemble de ce que nous appelons le réseau européen, c'est-à-dire aussi bien indistinctement les autoroutes que ce que nous appelons le réseau parallèle. Il ne faut pas retomber, comme nos amis allemands l'ont fait par étapes. Nous proposons que cela soit l'ensemble du réseau autoroutier et routes parallèles.

Monsieur BLANCHET

Avec péage et sans péage ?

Michel DUBROMEL

Oui.

Monsieur BLANCHET

D'accord. Mais est-elle différente ?

Michel DUBROMEL

Non. Mais nous l'appliquons à l'ensemble du réseau.

Monsieur BLANCHET

C'est comme faire une proposition de péage sur les routes nationales et les routes régionales.

Michel DUBROMEL

C'est l'ensemble du réseau. Sur les autoroutes actuellement, je persiste à dire ...

Monsieur BLANCHET

Qu'il y a un niveau différent !

Michel DUBROMEL

Il n'y a pas d'infrastructure d'autoroute actuellement.

Philippe MARZOLF

Nous aurons une conversation particulière après. Une décision sur l'autoroute sera arrêtée. Merci Messieurs pour les situations. Désolé, nous avons pris un peu de retard comme dans beaucoup d'auditions publiques parce que les gens ont des questions. Monsieur Molinari du Groupement interdisciplinaire de réflexion Maralpin. Il nous vient directement de Nice.

Groupement interdisciplinaire de réflexion Maralpin

Jacques MOLINARI

Je suis heureux de voir qu'au fil du débat, que nous n'avons pas pu suivre pour des raisons de distance, des voix s'élèvent aujourd'hui notamment pour exprimer ce désir de prendre à bras-le-corps ce problème global, qui est un problème non pas de tuyauterie, de plomberie automobile, autoroutière, éventuellement ferroviaire, mais un problème de notre région et de notre espace.

Alors, le titre est : recadrer le débat et changer de méthode. Le recadrage du débat est évident. Je ne vais pas m'appesantir. Une politique des transports – j'insiste sur le mot « politique » – concerne des espaces et des structures. Ouvrir un aménagement du territoire, cela va de soi. C'est parce que les transports, dont dépend le développement du territoire, répondent à des besoins de populations. Ils ne naissent pas d'eux-mêmes.

Il va de soi que le corridor rhodanien est indissociable de l'ensemble de l'arc méditerranéen. Nous avons été ravis d'entendre l'exposé de Monsieur Coello. Mais nous avons eu, Monsieur Marzolf, exactement les mêmes propos à Gênes. Vous vous souvenez de cette réunion que nous avons organisée pour vous, pour la CPDP à Gênes, à la Chambre de commerce de Gênes ou cette réunion qui était co-présidée par le Président de la Chambre de commerce de Gênes et le Président de la Chambre de commerce de Marseille. Ils ont tenu exactement les mêmes propos que leur collègue espagnol ; c'est-à-dire que ces ports méditerranéens sont pris en compte pour organiser les transports et pas seulement en mer, mais dans la réalité.

Pour dire la même chose : c'est fini, les camions, nous n'en voulons plus ! Ce n'est plus possible. Alors, pourquoi parler de l'arc méditerranéen ? Il y a de bonnes raisons. C'est que l'avenir de cet arc méditerranéen est un espace de transit, de migrations. Ce sont des terres de convoitise. C'est aussi un espace fragile et aux ressources menacées. Alors, je voudrais faire, au Plan Bleu, les Perspectives Méditerranée 2025. C'était fait.

Je le répète : tout ceci, c'est pour répondre à des besoins des gens qui vivent là, des gens qui vivent autour et des gens qui vivent plus loin. Mais ce n'est pas pour satisfaire des lobbies, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Alors, nous ne pouvons pas occulter cela. Nous ne pouvons ignorer non plus que le trafic à travers les Alpes s'accroît énormément avec lui. Le trafic poids-lourds, à la limite, va bientôt rejoindre celui des Alpes.

Autrement dit, il faut trouver des solutions qui ne soient pas routières. Il faut faire basculer ce trafic poids-lourds sur le littoral avec des zones résidentielles, des conurbations surpeuplées, les faire basculer sur le nouvel axe Lyon-Turin, l'axe ferroviaire. Autrement dit, il faut le faire basculer dans la vallée du Rhône. Cela prouve bien que tout cela est intimement lié, que nous ne pouvons pas traiter de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien sans tenir compte de l'arc provençal. En fait, il faut le traiter globalement.

En ce qui concerne les déplacements des véhicules particuliers, regardez l'importance des déplacements périurbains des véhicules entre les villes de notre segment d'arc méditerranéen, entre Montpellier et la frontière italienne ! Regardez l'importance que cela a ! Ceci, il faut l'aborder également dans votre dossier. C'était le premier point. C'était recadrer le débat géographiquement.

Maintenant, le second point, c'est changer de méthode, pas dans les couloirs. Ce qui est extrêmement intéressant, c'est comment l'espace méditerranéen est perçu par l'Observatoire de la métropolisation. C'est un Observatoire qui va être mis en place. La première réunion a eu lieu, il y a dix jours, à Avignon. C'est le résultat d'une action de longue durée qui a démarré en 2000, une réflexion qui était lancée par les deux directions régionales de l'équipement. C'est important. L'Etat aussi a une autre action. Pourquoi l'ignorons-nous ? Pourquoi ce débat public est-il considéré de cette manière-là, sous l'influence de la Direction des routes sans doute ? Mais il y a aussi des services de l'Etat, des services de l'Etat qui raisonnent autrement et qui raisonnent dans un espace qui est interrégional, sinon international.

Changer de méthodes : ce que nous préconisons depuis longtemps – nous ne sommes pas encore entendus. C'est-à-dire que nous extrapolons, nous faisons des modèles. Il faut substituer l'analyse rétrospective. Elle a été mise en œuvre par l'étude OCDE sur les transports écologiquement viables. Pourquoi ne pas s'y référer ? Cela consiste à quoi ? Cela consiste à définir la manière dont les objectifs futurs désirés peuvent être atteints.

Quels sont ces objectifs futurs désirés ? Nous avons des objectifs qui sont incontournables : Kyoto. Nous en avons parlé. Nous n'y revenons pas. C'est la division par quatre des gaz à effet de serre transports. Deuxième point : la politique énergétique, l'après pétrole. Mais surtout, c'est mettre fin à cette consommation qui est irréversible de l'espace. Nous sommes victimes du gaspillage d'espace qui a sévi pendant ces trente années que nous appelons glorieuses et qui sont plutôt honteuses aujourd'hui. Je fais allusion à ce qui a été fait sur le littoral languedocien.

Regardez les images ! Je fais une parenthèse : la pollution est une situation critique urgente. Ceci est la pollution à l'ozone en France. Nous sommes le secteur record de la pollution en ozone en France et en Europe. Mais revenons à cette consommation d'espace qui est à l'origine de ces déplacements ! J'y reviendrai. Quels types de déplacements ? Cela, c'est la consommation de l'espace entre 1968 et 1999, les fameuses Trente Glorieuses. L'autre image qui l'illustre différemment, c'est la périurbanisation qui est devenue l'otage des communes par l'urbanisme pendant la même période.

Alors, je voudrais en venir maintenant aux leçons que nous pouvons tirer des débats publics parce que tout n'est pas gagné. Nous ne sommes pas arrivés à la fin de ce débat et j'espère que d'autres voix s'élèveront encore – je vous le réclamerai – pour lui faire adopter une autre méthode, en tout cas chez nous. C'est la raison pour laquelle je suis heureux que Monsieur Marzolf m'ait invité à cette tribune. Je voudrais vous dire que nous avons eu trois débats publics. Le débat public sur le contournement du port de Nice est un débat qui a coulé ; ce projet était mal ficelé. Le débat public a servi à quelque chose. Nous avons eu le débat public sur la LGV PACA. Le débat public sur la LGV PACA : pour les élus niçois qui ont repensé cette discussion, il s'agissait d'aller le plus vite possible dans l'espace. Voilà la question niçoise.

Nous avons précédé le débat en dix ans. Il ne s'agit pas de tracer une ligne n'importe comment. Le problème est un problème d'infrastructure. D'abord, c'est un problème d'urbanisme. Nous avons trois conurbations qui se développent d'une manière démente. Reconstruisons la ville sur la ville ! Comment mieux reconstruire la ville sur la ville ? Donc, faisons dans ces villes des gares qui permettront aux habitants de ces trois conurbations d'aller de l'une à l'autre, d'aller de Nice à Gênes, de Toulon à Montpellier, de Barcelone à Toulon par un axe qui relierait ces cœurs de villes en permettant à ces cœurs de villes de se raffermir et de mettre fin à des dispersions d'espaces !

Donc, la réflexion est prioritairement urbanistique et cette position que nous étions les seuls à défendre, finalement, à l'issue du débat, a remporté l'adhésion de tous, des élus et de l'Etat. Un

autre exemple est celui du projet de doublement d'autoroute de certains contournements routiers. Je suis content que cela vienne de moi, mais aussi de Monsieur Blanchet. Il y a quelques années, au moins six ans, il n'a pas cessé de nous dire : « il faut doubler l'autoroute. » Nous lui devons des modèles à tour de bras. Finalement, ce projet a été entériné par le DPA et Jean-Didier Blanchet. Cela a été retenu et puis c'est ressorti sous la forme d'un débat public.

Alors, qu'avons-nous fait ? Nous ne nous sommes pas contentés de dire qu'il ne faut pas d'autoroutes. Ce que nous sommes habilités à faire, c'est de nous mettre dans cette situation d'analyse rétroactive. Que voulons-nous faire de ce territoire ? Pour arriver à faire ce que nous voulons de ce territoire, comment faut-il s'y prendre ?

Ailleurs que chez nous, nous sommes dans le cadre de missions. Ailleurs que chez nous, il y a des compétences. Nous avons demandé au Président de la Commission particulière, Monsieur Copet de bien vouloir inviter quelques experts. Ces quelques experts ont ébranlé un certain nombre de certitudes. Je fais allusion à Monsieur Marc Wiel. Je fais allusion aux travaux qui se développent dans l'agglomération grenobloise, avec l'Agence urbaine, avec les élus, avec les services politiques, avec les services de l'Etat pour montrer que nous pouvons gérer l'autoroute existante, en diminuant les nuisances sans faire d'investissements autoroutiers supplémentaires.

Nous avons évidemment fait appel à Monsieur André Gayssot qui représente la Direction interministérielle d'ASF. Le constat, c'est que le Conseil général des Alpes Maritimes, en fin de débat, à l'unanimité, a refusé les demandes d'autoroutes. Ceci pour vous dire que le débat public peut aboutir à des choses différentes de celles qui l'ont promu. Il faut le faire en se serrant les coudes, en faisant appel aux compétences. Les compétences n'existent pas seulement hors des services de l'Etat. Il y a des groupes associatifs, des groupes de réflexion qui peuvent jouer un rôle parce que nous pouvons oser déclencher des changements de cap. Ce qu'il nous faut, ce ne sont pas seulement les changements de cap, c'est vraiment un mécanisme tendanciel qui a des racines profondes, mais qui est condamné par la situation à laquelle vous avez à faire face.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Juste une réflexion : nous n'allons pas nous chamailler. C'est juste pour vous dire que l'aménagement du territoire est escamoté. Nous avons trois réunions sur l'aménagement du territoire : une à Lyon, une à Marseille et une à Montpellier. Dans ces réunions publiques, nous avons été aux trois Conseils régionaux au mois de décembre pour justement que ces trois Conseils régionaux – Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon – préparent le document principal sur la division de l'aménagement du territoire. Alors : projets de territoires, nous n'entendons jamais parler de ceux de 2020. Nous avons reçu une réponse des autres Conseils régionaux. Pour l'instant, nous n'avons pas eu de réponse pour structurer ces débats. Donc, nous n'avons pas de réponses et nous n'avons pas de programmes par rapport à ces projets. Monsieur Badré.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie

Je ne sais pas, Monsieur Molinari, si vous faisiez allusion au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Vous disiez à la fin que certains, à l'intérieur de l'Etat, avaient besoin d'experts pour s'exprimer. Il n'y a eu aucun problème pour se faire comprendre à l'intérieur des services de l'Etat lors de la préparation du dossier support dont Jean-Didier Blanchet a parlé tout à l'heure. Je voudrais là-dessus préciser des choses. Vous avez dit qu'il fallait recadrer le débat. Le

dossier support, tel qu'il a été présenté, était bien le dossier présenté les deux ministères. Nous connaissons tous l'histoire de David et Goliath. Il me semble que le problème n'est pas là.

Etant beaucoup plus profane que vous, beaucoup plus profane que mes collègues de l'équipement sur tous les problèmes de transport, j'ai essayé pendant toute cette phase de comprendre. Dans ce que vous avez dit, il y avait effectivement un problème de cadrage géographique du débat. Cela a été évoqué très souvent, sans parler de l'arc languedocien, de l'arc méditerranéen. A vrai dire, je n'ai pas de détails précis sur le sujet. Mais il me semble que très souvent, dans notre débat, nous avons parlé de questions nationales, voire européennes. Mais nous avons aussi parlé du ferroviaire. Nous avons également parlé du port de Marseille et de sa desserte. Donc, nous ne pouvons pas dire que la région PACA a été laissée en dehors.

Effectivement, nous pourrions discuter sans fin. Je crois qu'il y aura de toute façon des gens qui seront plus polémistes et qui diront que ce n'est pas lui. Les problèmes de Barcelone sont à l'extérieur de la zone géographique du débat. Cela ne les a pas empêchés de s'exprimer de façon extrêmement intéressante tout à l'heure. Comme vous devez le faire, ce sont des délimitations géographiques du territoire.

Par contre, sur le recadrage, la réflexion que j'ai, c'est que depuis une quinzaine de séances maintenant ou un peu plus, de réunions thématiques que nous avons eues, le débat est quand même assez bien cadré en ce moment. Philippe Marzolf a rappelé l'aménagement du territoire. Nous avons longuement parlé des besoins. Je crois que là-dessus, absolument tout le monde est en phase. En ce moment, le débat s'est beaucoup simplifié au cours de cette quinzaine de réunions qui se sont faites. Je comprends très bien que vous n'ayez pas pu assister à toutes. Il est logique que vous n'en ayez pas eu la possibilité.

Mais en ce moment, il y a une chose assez simple : nous avons beaucoup parlé de report modal, encore aujourd'hui. Vous l'avez dit dans votre intervention de tout à l'heure. Je crois que les réunions faites jusqu'ici ont confirmé, sans que personne ne se soit levé contre, qu'il fallait faire du report modal au maximum, mais que cela n'était pas à la hauteur du problème que nous nous posions, à savoir que nous arriverions peut-être au mieux à absorber, pour les marchandises, l'accroissement du trafic marchandises et pour les voyageurs, nous en mettrons moins – je ne m'engagerai pas sur un chiffre parce qu'il est encore controversé – que l'accroissement dû au trafic voyageurs.

Donc, le report modal, il faut le faire. Il faut le faire très bien. Mais cela ne suffit pas. Nous avons aussi parlé du progrès technologique. Nous avons aussi dit qu'il fallait le faire au maximum et que là aussi, cela ne permettait pas d'aller assez loin pour les objectifs que nous allions atteindre. Ces objectifs, vous les avez rappelés : ce sont ceux liés au changement climatique et à l'épuisement des ressources pétrolières. Là, forcément, nous arrivons à se dire qu'il faut faire des changements de comportements.

Je m'excuse de revenir au passage sur l'intervention d'ASF tout à l'heure : vous avez dit, Monsieur Marchand, qu'en requalifiant les autoroutes, nous pouvions à la fois faire passer un peu plus de trafic et avoir un peu moins d'impact environnemental en 2025. Je voudrais rappeler à toute l'assistance que vous savez certainement que faire un peu moins qu'en ce moment en matière d'émission de gaz à effet de serre, ce n'est vraiment pas à la hauteur de notre problème.

Evidemment, l'engagement en facteur 4 ne dit pas que sur chaque tronçon, les autoroutes, les routes nationales, les routes de desserte, de banlieue et autres, sur chaque morceau d'itinéraire, nous devons diviser par quatre les émissions. Cela dit, si chacun renvoie sur les autres la difficulté, nous

sommes absolument sûrs de ne pas y arriver. Donc, le recadrage du débat est bien fait, me semble-t-il, depuis une quinzaine de réunions sur la maîtrise de la mobilité et des changements de comportements. Que faisons-nous là-dessus une fois que nous avons utilisé tout ce que nous pouvions faire en matière de report modal – il faut en faire beaucoup –, une fois que nous avons épuisé tout ce que nous pouvions faire en matière de changement de comportements ? Que faisons-nous ? C'est la question posée et je crois qu'elle est assez claire.

Jacques MOLINARI

Si vous permettez, Monsieur, vous restez dans le cadre que vous vous êtes fixé. Mais nous voulons sortir de ce cadre-là. L'aménagement du territoire est la conception même de sa vie et de son développement. Que s'est-il passé pendant ces dernières décennies ? Un développement totalement anarchique de l'urbanisation et des implantations industrielles et de stockage ! L'Etat n'a plus la maîtrise de cela. La situation est gravissime. Nous pouvons dire que la régionalisation a été décidée sans n'avoir aucune idée des effets contreproductifs qu'elle pouvait avoir.

Le paysage français a été métamorphosé. Il s'agit de savoir, de se poser les vraies questions. Que pouvons-nous faire ? Que pouvons-nous faire pour revenir en arrière ? C'est quasiment impossible. Nous aimerions que l'Observatoire ait aussi le pouvoir de réguler. Finalement, il se passe des tas de choses et jamais dans le bon sens. Est-ce que nous pouvons nous féliciter du changement de désignation de la DATAR du fait qu'elle relève du Ministère de l'Intérieur ? C'est là qu'il faut agir. Là, je m'adresse aux plus hautes autorités de l'Etat pour que ces questions-là soient soulevées.

Il me semble qu'un débat comme celui-ci met le doigt sur la plaie. Il s'agit de voir où nous allons aller : faire du report modal, élargir des autoroutes, mettre une ligne ferroviaire de plus, cela peut répondre à des besoins. Mais cela ne s'inscrit pas dans le très long terme. Le très long terme, c'est : où allons-nous ? Si nous continuons à laisser faire, si nous continuons à laisser autant de pouvoir à des petites féodalités, si l'Etat n'apporte pas une cohérence et des directives nouvelles, cela continuera de plus belle. Vous aurez besoin de faire des autoroutes et des voies de chemin de fer qui ne résoudront pas à elles seules les problèmes. C'est le message que je voudrais porter. C'est un petit groupe, mais ce ne sont pas les seuls à partager ce point de vue.

Philippe MARZOLF

Dans la plupart des réunions publiques que nous avons, ce sont des notions de changer les comportements, d'améliorer par rapport à l'existant, etc. Mais c'est l'inverse. D'autres réactions par rapport à ce qui a été dit ? Une dernière réaction et après, nous clôturerons cette soirée.

Alain VERBEKE

Oui. C'est une façon de prendre la question. C'est de dire : il y a un certain nombre de mécanismes de modernisation du secteur fiscal ou d'autres qui va amener certains reports. Puis, nous nous disons : finalement, ce ne sera pas suffisant. Donc, en fait, le problème de l'environnement est de se dire : nous n'allons pas faire des routes parce que ce n'est pas logique comme vous l'avez dit. Il faut arrêter. Alors faisons-le ! Je fais confiance à l'imagination même. Nous allons les trouver, les solutions !

Il faut que nous posions la bonne question, que nous posions le bon problème. Vous voulez circuler ? Il n'y a pas de routes ! D'ailleurs, quand nous avons décidé, nous avons perdu et nous étions bloqués. Nous n'avions aucun rapport pour faire un tunnel routier, un tunnel ferroviaire. Après, nous avons décidé que c'était un tunnel ferroviaire. Tout le monde se sert du tunnel pour aller en Angleterre. Nous pouvons nous en servir. Si nous n'y allons pas en bateau, nous pouvons y aller en voiture ou bien en camion. Nous pouvons prendre le train.

Si nous disons : dans l'arc languedocien, dans notre secteur, une des questions est de dire : l'acceptation par la population. Nous avons enfin saturé sa croissance. Donc, il faudra prendre cela aussi en compte. Pour répondre à Michel Badré, il n'y aura pas d'autoroutes. Messieurs les transporteurs, qu'est-ce que vous proposez comme solution ? Il n'y aura pas d'autoroutes. Ils vont trouver des solutions parce qu'ils font leurs projets comme cela. A ce moment, nous serons obligés de dire : il y a un certain nombre de recettes. Je suis sûr que nous allons trouver.

Jacques MOLINARI

C'est exactement ce qui s'est passé. Nous aussi, nous avons compris avec les leçons des autres qu'en diminuant la vitesse harmonieusement sur l'autoroute, nous augmentons le débit, nous augmentons la sécurité, nous réduisons les nuisances, le bruit et la consommation de pétrole. De fil en aiguille, nous pacifions toute la circulation et nous la fluidifions. Ce sont les différences de vitesse entre l'autoroute et les routes principales, entre les routes principales et secondaires. Finalement, nous nous trouvons dans une structure nouvelle qui fonctionne bien. Et après ?

Peut-être qu'un beau jour, nous ferons en sorte, avec un système fort de taxation qu'il y ait moins de camions qui viennent de si loin, que les voies soient plus adaptées ; nous pourrions faire le cabotage d'une ville, du ferroviaire. Mais il faut avoir le courage de faire ce changement de cap. Nous pouvons le faire. Cela se fait ailleurs. Pourquoi cela ne se ferait-il pas chez nous ?

Philippe MARZOLF

La dernière intervention de Michel Badré et après, nous clôturons.

Michel BADRE

C'est presque un droit de réponse de tout ce qui a été dit. Je ne peux pas laisser transformer ce que j'ai dit sous la forme que nous essayons tout, que l'Etat essaye tout et que si cela ne marche pas, nous ferons des autoroutes. C'est le contraire de ce qui est inscrit dans le dossier support que vous avez vu, j'en suis sûr. Dans le dossier support, c'est écrit : il faut à la fois régler un problème de mobilité et un problème d'environnement. Pour cela, il faut jouer sur tous les facteurs à la fois.

Nous avons entendu, en début de réunion et de façon très claire, nos collègues de Barcelone nous dire que les problèmes économiques existaient et que nous ne pouvions pas nous asseoir dessus. C'est aussi l'activité des gens. C'est l'emploi. C'est tout le reste. Donc, si nous disons du jour au lendemain que nous arrêtons cela, les professionnels, nous tous, nos enfants, nos frères et sœurs qui travaillent protesteront aussi. Donc cela existe. Ce que nous disons, c'est que nous sommes bien dans une problématique de ciseaux. Dans le dossier, jusqu'à présent, nous n'avons pas entendu de solution qui permettait, à elle seule, de régler tout.

Mais je voudrais, pour conclure et si vous le permettez, Monsieur Marzolf, dire encore une chose. C'est que la semaine dernière, vous avez organisé une journée de presse. Nous avons participé à une partie de cette journée et j'ai trouvé cela extrêmement intéressant. En particulier, nous avons discuté à midi, pendant le déjeuner, avec certains d'entre vous. J'étais avec deux journalistes et nous discussions de savoir pourquoi il n'y avait pas plus de monde du « grand public », participait au débat.

Ils m'ont répondu d'une façon très pertinente et qui était de dire : « mais vous avez des débats d'experts ; le public, ce sont les lecteurs de nos journaux, de notre journal. La Commission du débat public, les fonctionnaires, les associations -évidemment, ils n'ont pas vu Monsieur Molinari-, les élus et tout cela, c'est le même monde. Vous êtes habitués à discuter entre vous et à échanger des arguments ; vous n'êtes pas habitués à régler nos problèmes. » Nos problèmes sont bien des problèmes de mobilité et des problèmes d'environnement, vous l'avez dit. Ce sont bien ceux-là que nous entendons dans les débats publics. Ce sont ceux-là que nous essayons de régler avec des solutions assez concrètes et pragmatiques, me semble-t-il, et qui ne sont pas du tout laxistes. Je trouve cela vexant de dire le contraire. Ce n'est pas du tout se cacher pour dire : si nous n'avons trouvé aucune autre solution, nous ferons des autoroutes.

Philippe MARZOLF

Par contre, vous avez parlé sur le débat public. Y a-t-il interpellation ?

Michel BADRE

J'ai répondu en partie au début en disant que décider maintenant pour régler un problème d'environnement, de se passer la corde autour du cou et d'accroître les difficultés économique, ne me paraît pas personnellement une solution extrêmement efficace. C'est tout. Ensuite, une fois que nous avons dit cela, nous pouvons y arriver.

Philippe MARZOLF

Merci Mesdames, Messieurs.

Index

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

Christian Dubosc.....	14
Daniel VILANI.....	17
Monsieur CHAUFFETIERE.....	30, 31
Monsieur DULAC.....	32
Monsieur Melot.....	51
Philippe LEBAS.....	15
Profil System.....	7
SISRA.....	42