

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien 5^{ème} réunion territoriale

Avignon, le 20 juin 2006

Introduction Rappel des règles et des modalités du débat public	2
Introduction : rappel des règles et des modalités du débat public	
1^{ère} partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées	4
I. Le bilan issu de la 1 ^{ère} phase du débat public par la CPDP	4
II. Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public	9
III. Echanges avec le public	11
2^{ème} partie : quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire	25
I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	25
II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	26
III. Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat	28
IV. Propositions des acteurs du territoire	38

Introduction

Rappel des règles et des modalités du débat public

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir, Philippe Marzolf, je suis le Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce soir, je suis accompagné d'Anne Devailly et de Noël Lebel ainsi que d'autres membres qui sont dans la salle puisque nous avons eu une réunion ce matin. C'est une réunion territoriale à Avignon qui va se dérouler en deux temps. Vous l'avez vu sur le programme. Nous avons déjà organisé pas loin de 20 réunions thématiques. Nous allons vous retransmettre un peu tous les enseignements que l'on a tirés de ces réunions thématiques et les orientations qui ont pu en découler, pour que vous réagissiez également. Dans un deuxième temps, nous parlerons beaucoup plus des problématiques territoriales locales et des mesures qui sont proposées par l'État dans ce débat.

Un petit rappel, même si la plupart d'entre vous connaissez le fonctionnement du débat public, ce sont deux ministères, le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer ainsi que le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, qui ont co-saisi la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, pour organiser ce débat public. La Commission nationale a décidé et a créé une commission particulière. Nous sommes sept membres et nous sommes engagés au travers d'un code éthique et déontologique, principalement sur deux grands points : l'indépendance et la neutralité. C'est une particularité un peu française puisque nous n'avons pas d'avis à donner. Tout ce que nous ferons à la fin du débat, c'est un compte rendu de tout ce qui aura été dit. C'est ce que vous vous direz qui sera retenu par la Commission comme les éléments importants de ce débat. Nous avons un rôle de facilitateur entre l'État qui propose des mesures et une politique et le public. Après, il y a la mémoire du débat. Chaque fois que vous parlez, vous devez vous présenter parce qu'il y a quelqu'un qui fait le verbatim exact de tout ce qui est écrit.

Trois questions sont posées au débat public. C'est une problématique générale. C'est la politique des transports. Nous sommes là pour éclairer le gouvernement sur quelle politique des transports mettre en place dans les 20 ou 25 ans à venir. Les trois principales questions sont :

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ;
- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre des trois composantes du développement durable, économie, écologie, social, et également les projets de développement des territoires ;
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures qui sont regroupées dans le dossier de l'État.

Des moyens de participation. La réunion publique est un moyen de participation. On en aura une trentaine. Il y a environ 2 300 participants. On a fait une vingtaine de réunions. Il y a également un système de questions/réponses (Internet, courrier, de réunions publiques). Vous aurez une réponse par écrit directement de l'État, après relecture par la commission particulière. Il y a 520 questions

et 160 avis ont été émis à ce jour. Il y a un forum sur Internet avec différentes thématiques dont le ferroutage, le financement. Il y a eu 74 contributions écrites et déjà 10 cahiers d'acteurs qui sont imprimés. Il y en a une vingtaine qui sont en cours d'impression.

Une trentaine de réunions publiques, réunion d'ouverture, réunions de lancement, réunions thématiques sur les différentes thématiques qui nous ont semblé importantes ; des auditions publiques, et là nous avons commencé les 15 réunions territoriales qui correspondent aux trois régions depuis Lyon Marseille Perpignan, Rhône-Alpes PACA et Languedoc-Roussillon. Voilà globalement la présentation du débat public.

Je vous propose de passer tout de suite sur les enseignements.

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Nous avons découpé les constats et les demandes sur cinq domaines particuliers. Ce sont les enseignements de ce que l'on a entendu des réunions thématiques et des réactions du public dans les réunions thématiques :

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

Je passe tout de suite la parole à Anne qui va nous parler des transports pour aménager le territoire.

Anne DEVAILLY, Membre de la Commission particulière du débat public

1. Des transports pour aménager le territoire

a. Constats

Concernant l'aménagement du territoire, il y a trois grands types de constats. Le premier constat porte sur les erreurs du passé qui ne doivent pas être renouvelées (par exemple : Lyon-Fourvière, l'entrée des axes principaux en centre-ville ou le démantèlement des voies ferrées dans le Sillon alpin).

Dans de nombreux territoires, mais pas forcément les grands axes, en Ardèche ou en Lozère par exemple, on se trouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers.

Troisième constat : les transports doivent servir à desservir l'ensemble du territoire et pas seulement se limiter aux grands flux des principaux corridors. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que ça passe par une plus grande planification territoriale et plus de liaisons notamment entre les AOT (Autorités Organisatrices de Transport). Cela passe également par un outil qui s'appelle la DTA, (Directive Territoriale d'Aménagement) qui permet aux collectivités locales et à l'État de travailler ensemble.

b. Demandes

Concernant les demandes, des demandes différenciées en fonction des trois territoires concernés par le débat.

En PACA, il y a trois projets qui sont jugés prioritaires. Le premier concerne la compétitivité du port de Marseille ; le deuxième, c'est la réalisation de la LGV et le troisième, c'est le Montgenèvre pour les voyageurs et pour le fret.

En Rhône-Alpes, les projets ressentis comme prioritaires concernent le contournement ferroviaire de Lyon par l'Est, l'utilisation de la rive droite du Rhône pour les TER. La rive droite, pour l'instant, ne sert que pour les marchandises. En revanche, pas de demande d'agrandissement de l'A7, mais une demande de report des trafics de transit sur d'autres axes alternatifs.

En Languedoc-Roussillon, on souligne l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. En dehors de ce dossier, il y a des divergences fortes sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier. Par contre, il n'y a pas de demande d'autoroute des Piémonts, si ce n'est peut-être vers Alès.

2. Des impacts environnementaux préoccupants

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

a. Constats

Nous avons organisé trois réunions, une sur l'environnement global et deux sur l'environnement local. Il y a une prise de conscience très marquée par des enjeux globaux :

- Les risques de réchauffement climatique : les experts maintenant sont unanimes au niveau international pour dire que, si l'on ne fait rien pour diminuer les rejets de gaz à effet de serre, c'est-à-dire principalement de CO₂, la température du globe s'élèvera de 2 à 6 degrés d'ici 2100. Pour vous donner un ordre d'idées, entre l'ancienne ère glaciaire et notre ère actuelle, il y a 5 degrés de différence. Là, c'est un changement d'ère climatique qui nous attend. C'est ce que disent les experts au niveau international.
- La cherté à venir du pétrole qui est déjà un petit peu une réalité à 70 dollars le baril due à un pic de production : certains experts géologues parlent d'un pic de production vers 2015, 2020.

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

- Sur la santé : les experts et le Ministère de la Santé nous ont fait part d'études épidémiologiques comme quoi la pollution due les transports serait un facteur de risque aggravant et qui provoquerait 18 000 morts par an, soit trois fois plus que les accidents routiers.
- Sur le bruit : on constate que des normes existent, qu'elles sont appliquées par les différents opérateurs, mais ces normes ne correspondent pas toujours au vécu des populations, au ressenti du bruit, au ressenti psychologique et pas seulement mesurable par les appareils.
- Au niveau de la sécurité : la cohabitation voitures légères et poids lourds est accidentogène ; il y a beaucoup plus de risques d'accidents graves dus aux poids lourds et il y a un risque également pour le transport des matières dangereuses (aussi en ferroviaire). Il faut savoir qu'au droit de Valence, 600 camions/jour en moyenne transportent des matières dangereuses qui circulent sur l'A7.

- Au niveau des risques naturels (inondations par exemple), des paysages, de la biodiversité : il y a très souvent des attentes qui ne sont pas satisfaites, qui ne vont pas assez loin dans ce respect de ces domaines-là.

b. Demandes

Il y a vraiment une demande de faciliter le changement des comportements, en offrant des alternatives « crédibles et pratiques » à la route. Cela ne sert à rien de dire aux gens qu'il faut absolument prendre d'autres moyens. Il faut que ces alternatives soient crédibles et soient vraiment organisées.

Se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Là, il faut des investissements soutenus dans les nouvelles technologies beaucoup plus économes en énergie et moins polluantes. On parle de réduire de 2 à 2,5 les émissions de CO₂ grâce aux progrès technologiques.

Il y a également une demande forte de requalification des infrastructures existantes et également de mutualisations des protections en cas de cumul d'infrastructures. Chaque infrastructure a sa propre réglementation, surtout dans la Vallée du Rhône où vous avez une ligne TGV, deux lignes ferroviaires, une autoroute et deux nationales.

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

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

Noël LEBEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Ce sujet du report modal a été évoqué de façon centrale dans la plupart de nos réunions, que ce soit d'ailleurs report modal pour les marchandises ou meilleure utilisation des transports collectifs pour les voyageurs.

a. Constats

Les voyageurs

La congestion routière n'est pas généralisée mais elle est ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et naturellement dans les grandes périodes de vacances comme juillet et août sur l'ensemble du corridor

Face à ce ressenti, on ressent aussi que les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés, relativement mal organisés et qu'ils ne couvrent pas suffisamment le territoire pour être des alternatives attractives à l'utilisation de la voiture individuelle surtout dans les zones plus éloignées des centres urbains et de l'axe Vallée du Rhône Languedoc.

On constate aussi qu'il y a des marges pour les modes non routiers ferroviaires à attirer/absorber une partie de la croissance future attendue des trafics, et par conséquent, il y a là une esquisse de solutions au moins partielle des problèmes qui se posent et qui se poseront dans l'avenir.

Les marchandises

Pour ce qui concerne les marchandises, le constat est à peu près de même nature. Le transport routier de marchandises est extrêmement prépondérant. Ce n'est pas une découverte.

En face, nous avons une offre de fret ferroviaire qui est encore actuellement de qualité insuffisante, un mode fluvial et un mode maritime qui sont encore sous-utilisés qui pourraient mieux l'être.

Les modes non routiers sont capables d'absorber la totalité de la croissance future attendue des trafics de marchandises.

b. Demandes

Comment répondre à ces questions ?

- Ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux. On ne peut pas simplement laisser chaque individu avec sa voiture, chargeur ou transporteur, décider du mode d'utilisation mais qu'il doit y avoir une action d'assurance publique soit par l'incitation, soit par la réglementation ou l'instrument financier ou fiscal.
- Développer les reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longues distances sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique. C'est là que le transfert va être le plus systématique. Pour que ces reports modaux massifiés soient économiquement supportables, ils doivent être massifiés.
- Améliorer fortement la qualité, la fiabilité, la fréquence et le cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre de substantiels transferts modaux.
- Généraliser les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités pour réduire les « mobilités inutiles ». Un certain nombre d'entreprises s'y sont lancées ainsi que certaines collectivités.
- Prélever davantage sur la route pour financer les autres modes, sur l'idée de celle que la Suisse a mis par exemple en œuvre ou bien par le biais d'une taxe carbone ou de péages urbains les pour les véhicules individuels. L'idée centrale, c'est que nous sommes dans un corridor d'intérêt national et européen qui devrait bénéficier aux transports collectifs locaux.

4. Les infrastructures routières

Anne DEVAILLY, CPDP

a. Constats

Le premier constat tient particulièrement aux autoroutes avec une crainte qui s'est exprimée sur le fait que si l'on augmente les capacités autoroutières, on augmente le débit. Ce phénomène-là joue évidemment contre le report modal.

Le deuxième constat, c'est une inquiétude exprimée par les acteurs économiques que la congestion croissante soit un frein à l'économie et à l'emploi. Je le dis au présent. Ça a parfois été exprimé au présent et ça a parfois été exprimé au futur proche.

Le troisième constat porte sur l'A75 dans le Centre de la France, l'A51 Grenoble-Sisteron ou l'A79 autoroute des Piémonts. Tous ces axes sont vus comme des axes de désenclavement des territoires et pour les autres comme des itinéraires de délestage des grands axes.

Enfin, le quatrième constat tient à une interrogation sur la cohérence politique à agrandir les tuyaux d'un côté et à prendre en compte les enjeux globaux du réchauffement climatique et du pic pétrolier de l'autre.

b. Demandes

Face à ces constats, des demandes ont été exprimées.

La première demande consiste à gérer et améliorer le réseau routier existant pour prendre en compte les différents usages sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers (requalification des infrastructures, régulation des dépassements et voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargés, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier en périodes de fortes charges de trafic).

Le deuxième point est spécifique aux élus de l'Ardèche qui souhaiteraient la construction d'une nouvelle infrastructure pour desservir leur territoire par la rive droite du Rhône.

Enfin, il y a une forte demande de certains élus pour une mise à 2x2 voies de la RN 88 et/ou des agrandissements de nationales à proximité des agglomérations, voire des agrandissements de simples barreaux routiers et autoroutiers.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Par rapport à cette autoroute, on parlait de la nouvelle infrastructure en Ardèche... La semaine dernière à Alès, c'était plutôt une 2x2 voies qu'il fallait améliorer pour qu'Alès puisse aller à Aubenas et Privas et rejoindre l'autoroute A7 plus haut.

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

Il y a le souhait de relocalisation des activités pour limiter les transports dits superflus, un développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs. Vous le verrez tout à l'heure dans les différentes mesures proposées par l'état.

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

Beaucoup d'appels au changement des comportements : c'est là aussi toute la difficulté de notre débat des comportements ; c'est toujours plus facile que ce soient les autres qui les fassent que nous. Il faut arriver à trouver des changements de comportements qui soient acceptables au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations qui sont insuffisants pour atteindre le facteur 4. Le facteur 4, c'est l'engagement de la France de diviser par quatre les émissions de CO₂

d'ici 2050. Les technologies vont jusqu'au facteur 2. Pour le facteur 4, il faut encore aller plus loin et arriver à réfléchir sur d'autres moyens de se dépasser, et par rapport à cela :

- Soit une évolution, une mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur. Le consommateur veut des produits moins chers, servis et livrés le lendemain quand il les a commandés sur Internet la veille, sans avoir forcément une information sur les impacts sur les transports. Il y a vraiment une schizophrénie citoyens/consommateurs.
- Ou alors une rupture, un changement de modèle économique, décroissance, nouveaux modèles économiques.

Voilà très rapidement les enseignements que la Commission a retirés d'une vingtaine de réunions surtout thématiques. On a fait intervenir des experts. Le public s'est aussi beaucoup exprimé.

Je vais tout de suite donner la parole à l'Etat qui va lui aussi faire son bilan et quelles sont ses attentes de l'Etat par rapport à ce débat public. Tout de suite après, nous passerons à une première série d'échanges avec vous sur ces enseignements et sur les orientations qui ressortent de cette première partie du débat.

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

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

Merci. Michel Badré, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, Jean-Didier Blanchet, qui représente le ministère de l'Equipement prendra la suite tout à l'heure. Je ne vais pas reprendre ce qui a été dit par la CPDP sur les enseignements. Ce sont les mêmes à peu de chose près. C'est dire plutôt où on en est au stade actuel dans le débat par rapport aux problèmes posés initialement. Vous vous rappelez, c'est ce qui figure en bas de ce transparent, dans le dossier support que l'on avait présenté initialement, on avait beaucoup insisté sur la problématique de ciseau entre à la fois une augmentation prévisible des trafics, donc de la congestion routière et puis un impact environnemental qui n'était pas en phase avec les objectifs de réduction, le fameux facteur 4 dont on a parlé plusieurs fois à échéance 2050. Qu'est-ce qui a été dit dans le débat là-dessus ? Nous n'avons pas entendu de critiques très fondamentales sur des points fondamentaux de notre dossier support sauf sur un point qui figure là-dessus qui est l'augmentation des trafics de 40 %, prévision dont beaucoup de gens nous ont dit qu'écrire cela dans le dossier signifiait qu'on l'acceptait. Je tiens simplement à préciser ici que la réponse est non. Ecrire cela dans le dossier ne signifie pas qu'on l'accepte. Si on l'acceptait, on n'aurait pas posé ce problème de ciseau. Par contre, on a dit que des prévisions d'experts faites sur des bases qui paraissaient avoir une certaine logique, conduisaient à cela. Certaines conduisent à plus, d'autres conduisent à moins. Ne pas mettre cela sur la table serait probablement prendre des risques élevés en matière de fiabilité des décisions prises pour l'avenir.

A partir de cela, il y a trois thèmes principaux qui sont sortis du débat de façon très synthétique :

- le report modal de la route vers les autres modes, le ferroviaire principalement mais aussi le fluvial et le maritime ;
- les infrastructures routières, leurs nuisances, les besoins ou le refus éventuel de nouvelles infrastructures ;

- la mobilité soutenable, c'est l'ensemble des questions qui pouvaient contribuer à améliorer le bilan environnemental que l'ensemble du dispositif de transport.

Je vais reprendre brièvement chacun de ces trois sujets.

Concernant le report modal, ce que l'on a entendu, c'est que c'était une orientation très consensuelle. Tout le monde est pour, pour faire ça, tout le monde nous aime bien, oui, il faut le faire. On a entendu aussi un certain nombre d'exposés d'experts, d'où on a retiré qu'il était prévisible ou envisageable, sous un certain nombre de conditions dont il faudra sans doute encore parler dans les réunions territoriales, de reporter sur les modes autres que routiers la totalité de l'accroissement prévu en matière de transport marchandises – les 40 % cités tout à l'heure - mais seulement 10 à 30 % de l'accroissement prévu sur le trafic voyageur. C'est ce qui a été dit dans les interventions d'experts et qui n'a pas été contesté en tant que tel dans les réunions thématiques que nous avons eues. Tout cela conduit à dire que l'on peut avoir un impact significatif avec le report modal mais assez limité du fait de l'ampleur du problème posé.

Sur les infrastructures routières, je me limiterai à dire ici que le sujet a été controversé. Je n'apprendrai rien à personne. Il y a des gens qui se sont exprimés pour, en disant que c'était indispensable dans un certain nombre d'endroits ou pour résoudre quelques problèmes. Il y en a d'autres qui ont dit qu'il ne fallait surtout pas l'envisager en raison de ces nuisances. Je n'en parle pas plus ici. On en reparlera sans doute à propos des impacts territoriaux locaux. Il vaut mieux en parler de façon précise plutôt qu'en termes généraux.

Sur le troisième bloc, mobilité soutenable, il y a là-dedans deux types de mesures :

Le progrès technologique concerne principalement l'amélioration des carburants, l'utilisation de biocarburants à la place de combustibles fossiles et les progrès techniques sur les moteurs, pour utiliser des techniques moins consommatrices, etc. Ces sujets ont été relativement peu évoqués, ce qui n'est pas très anormal. Pour la plupart d'entre eux, ce sont des questions qui se posent plus au niveau national qu'au niveau local. Tout ce qui a été dit et qui est important sur l'ensemble du raisonnement, c'est que l'impact de ces mesures est a priori nul sur la mobilité et que l'on peut espérer diviser par 2 ou 2,5 les émissions de gaz à effet de serre par application de ces mesures d'ici à 2050 alors que l'objectif était de diviser par quatre tous secteurs confondus.

Ce qui conduit à dire que le dernier bloc, actions sur la demande de mobilité, est tout à fait essentiel si on veut atteindre ces objectifs globaux. Je ne vais pas les détailler ici puisque le but des réunions territoriales, c'est précisément d'en parler à partir de supports précis et de la situation locale, que ce soit en matière de transports urbains, d'urbanisme, d'organisation commerciale plutôt que de faire un discours général qui à ce stade n'apprend rien à personne. Nous avons pensé qu'il y avait lieu que ce soit évoqué à partir des exposés qui seront faits tout à l'heure par la DDE et la DIREN sur les enjeux locaux.

A partir de là, au stade actuel, nous souhaitons, en tant que représentants de l'Etat, que la suite du débat et ces dernières réunions territoriales permettent de voir jusqu'où on peut aller parce que c'est acceptable ou parce que c'est considéré comme envisageable à partir d'hypothèses solides dans ces trois domaines : report modal, infrastructures routières et mobilité soutenable pour sortir de ce ciseau qui était posé dans le dossier support.

Monsieur le Président, j'ai économisé quatre minutes par rapport aux dix qui étaient prévues, je vous propose qu'on les restitue tout à l'heure aux DDE et aux DIREN parce que le but de ces réunions territoriales, c'est de parler de choses aussi territorialisées que possible.

III. Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vous propose maintenant un premier échange avec vous principalement sur les enseignements que l'on vous a présentés, les questions posées au débat et les trois grandes orientations qui sont ressorties de cette première partie du débat. Dans la deuxième phase de la réunion, nous verrons les enjeux territoriaux et les projets territoriaux.

Juste avant, je voulais saluer devant tout le monde nos grands cousins du Québec qui sont venus voir un petit peu comment nous fonctionnons en France, la participation du public. Là-bas, ils ont le BAPE, le bureau d'audience pour l'environnement, qui existe depuis 25 ans. Nous, nous existons seulement depuis même pas 10 ans. Ils viennent voir comment les Français discutent.

Benoît MAGNAT, Carpentras

Je m'étonne un peu. On nous parle d'un doublement de l'autoroute A7 pour que les camions puissent avoir une 2x2 voies parallèle. Cela a été annoncé il y a quelques semaines dans les journaux. Ce n'est pas report modal, c'est carrément un doublement de l'A7. D'autre part, dans la réalité profonde et rurale de Carpentras, cela fait 25 ans que l'on réclame la réouverture de la ligne Carpentras-Avignon. Il y a quelques années, une étude a été faite dans la région. Apparemment, il y a eu l'accord de tous les villages Carpentras, Monteux, Sorgues, Avignon pour rétablir la ligne voyageurs. La gare s'est rouverte mais sans la ligne. Il y a une ligne qui existe pour les marchandises. Qu'est-ce que cela veut donc dire territoire ? Cela veut dire que lorsque je prends ma voiture de Carpentras, comme aujourd'hui pour venir à ce débat, je mets 25 minutes. Si je prenais le train Carpentras-Avignon, je mettrais environ 25 minutes. Si je prends le car, je mets 50 minutes à une heure voire une heure et dix minutes. C'est clair que les gens choisissent la voiture. En plus de cela, le car est plus cher que le train.

D'autre part, concernant l'augmentation du trafic, que font les gens qui habitent Carpentras ou les environs dans la campagne, quand un ami qui vient du Nord ou de Marseille arrive par le train ? Ils vont le chercher en voiture. Pourquoi ? Parce que les gens ne peuvent pas arriver directement à Carpentras. Les gens, comme moi, nous allons chercher nos amis à Avignon parce que les gens qui arrivent avec leurs valises qui ne connaissent pas toujours la région ne veulent pas prendre le car qui est difficile d'accès par rapport à la gare, qui met une heure, etc. D'une part, on dit qu'il faudrait réduire l'effet de serre et en même temps on propose un doublement de l'A7 pour les camions. Donc, ça va à l'encontre de cela. D'autre part, cela fait 25 ans que l'on demande la réouverture d'une ligne qui existe et l'Etat vient de refuser à la région PACA des aides pour la remise en marche de la ligne. Il y a carrément un frein de l'Etat. En PACA, il y a un deuxième problème : il manque des conducteurs de train. Les conducteurs de train sont réduits au niveau de la SNCF. Lorsqu'un conducteur de train tombe malade, le train a deux à trois heures de retard parce qu'il n'y a plus de conducteur de train qui soit prêt à remplacer le suivant. Vous avez tout un freinage, et de la SNCF et de problèmes de retard dans les lignes à grande vitesse ou pas.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'est très clair. Juste pour éclairer ce point, pourquoi y a-t-il autant de retard sur la réouverture de cette ligne Avignon-Carpentras ?

Alain BLANCHOZ, Délégation projet Sud européen, SNCF

Les problèmes relatifs à la ligne de Carpentras ne concernent plus la SNCF directement. Ce sont des problèmes qui concernent l'autorité organisatrice qui est la région PACA, accessoirement l'Etat et Réseau Ferré de France.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Réseau Ferré de France est là. Si vous ne pouvez pas répondre, pouvez-vous passer le micro au Réseau Ferré de France ?

Michel CROC, directeur régional RFF

Pour la ligne Avignon-Carpentras, nous essayons de le programmer au prochain contrat de projet Etat-région pour la réouverture aux voyageurs et nous espérons y arriver.

Une intervenante

Dans combien de temps ?

Michel CROC, directeur régional RFF

Cela peut se faire sur la durée d'un contrat de plan s'il n'y a pas d'acquisition foncière à faire. On peut faire comme la ligne Canne/Grasse que l'on avait ouverte en quatre ans.

Alain BUDILLON, directeur régional de l'Equipement

C'est vrai que cette région accepte un retard en matière d'amélioration ferroviaire. Dans le cadre du contrat de plan qui est en train de se terminer, ce montant prévu dans ce contrat de plan avait été multiplié par dix par rapport au précédent. L'opération de remise en service de la ligne Carpentras-Avignon n'était qu'une liste complémentaire, c'est-à-dire qu'il avait été estimé à l'époque qu'un certain nombre de projets d'amélioration étaient prioritaires par rapport à celle-là. Il faut le dire clairement : il y a une liste prioritaire et une liste complémentaire. Dans les projets dits prioritaires, il y avait quand même un certain nombre d'améliorations qui ne souffrent pas à mon avis de discussions. Il y avait l'aménagement de la ligne entre Marseille et Aix. Je vous rappelle que nous sommes dans une agglomération d'1 400 000 habitants, et que la ligne est une ligne à voie unique. Il y avait aussi une ligne supplémentaire entre Marseille, Aubagne et Toulon, et une troisième voie sur la Côte d'Azur. Ces projets qui sont avancés mais qui ne sont pas terminés constituaient une liste prioritaire. Nous n'avons pas pu retenir des opérations en liste complémentaire. Avignon-Carpentras n'était pas la seule en liste complémentaire et cela n'a pas pu être retenu.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Allez voir vos conseillers régionaux pour le prochain contrat de projet. Juste une réflexion, la 2x2 voies sur l'autoroute A7, c'est une des mesures du débat public parce que l'on se retrouve un peu coincé par rapport à ces politiques.

Frédéric MEYER, Conseiller régional délégué transport fluvial

Vous avez raison de dire d'aller voir les conseils régionaux. Sur la première question concernant Carpentras, Monsieur Budillon a tout à fait raison : il y a une liste prioritaire et une liste complémentaire. La question est de savoir si on augmente un peu la part de la liste prioritaire ou pas, et ça, ça dépend des moyens financiers que l'on met. Nous, nous sommes le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur et nous sommes favorables à l'ouverture de la ligne Carpentras-Avignon et ce le plus rapidement possible. Après, il y a le problème de la négociation sur le contrat de projet tel que cela a été dit. Si l'État nous accompagne, cette ligne pourrait être ouverte très rapidement dans l'espace d'un contrat de plan comme cela a été dit. Voilà sur cette première question.

Ensuite, sur votre bilan, je suis assez satisfait de ce que vous reprenez de ce débat public. Malheureusement, je n'ai pas pu participer à toutes les réunions. Celles auxquelles j'ai pu assister, je reconnais que vous prenez réellement en compte ce débat. Nous n'en sommes plus au même stade que lorsque le débat a commencé. De même, je remarque des inflexions dans ce que retiennent les représentants de l'État de ce débat public. Ceci dit, et c'est peut-être ma responsabilité au Conseil régional qui ressort un petit peu, je vous trouve encore extrêmement frileux, c'est le moins que l'on puisse dire, sur le transport fluvial. Par exemple, dans le document qui sert de base à ce débat, vous estimez à 7 à 8 millions de tonnes transportées sur le Rhône d'ici 20 ans. Or, nous avons fini l'année 2005 à 6,7 millions de tonnes par jour. C'est-à-dire que nous atteindrons 7 à 8 millions de tonnes sur le Rhône l'année prochaine. Quand je regarde les évolutions de 2006, c'est encore plus fort que 2005. Nous serons sans doute à 7 à 8 millions de tonnes l'année prochaine. Vendredi dernier, j'étais à la convention cadre de VNF. Je ne vais pas ici faire de discours mais je peux vous assurer que ces gens-là sont en train de réfléchir pour que le transport fluvial franchisse à nouveau des caps importants dans cette région. Je vous trouve plutôt frileux par rapport à ce qui vient d'être dit, sur cet élément qui est essentiel dans la Vallée du Rhône.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Il y a de grosses capacités de développement sur le fluvial. Monsieur Blanchet voulait réagir par rapport au fluvial.

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

Pour confirmer ce que Monsieur disait, ces prévisions qui ont été faites il y a maintenant deux ans sont dépassées. Et c'est un des produits du débat que de réviser ce chiffre. En tout cas, il y a aussi un autre chiffre : la capacité est de 23 millions de tonnes. Retenons qu'il y a une énorme capacité sur le fleuve qui ne demande qu'à être utilisée. Cela va dans le bon sens parce que cela a une très bonne efficacité énergétique.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Encore faut-il que les transporteurs et les chargeurs le fassent.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Quand on pense au développement des transports, il faut le situer dans le cadre des Nations-Unies et du développement durable soutenable pour les générations futures. Les transports doivent forcément être considérés dans leur globalité avec les modifications de nos modes de production et de consommation et l'ensemble des paramètres qui touchent à un développement soutenable qui n'est absolument pas une croissance durable, qui nous amènent à plus de flux de transport et plus de gaspillage. Effectivement, ce développement doit être désirable. On peut tous avoir des fantasmes : faire trois fois le tour de la planète en transports, prendre l'avion pour nos vacances. Il faut faire attention par rapport aux changements climatiques. Je pense qu'il faut arriver à concilier le mondialisme et l'économie mondialisée avec la relocalisation de l'économie. Comment faire ? Pour cela, il faut certainement mettre en place des critères qui tiennent réellement compte des coûts sociaux et des coûts environnementaux. Par exemple, ici en Provence, on a la capacité au niveau de l'agriculture d'être un véritable jardin pour nourrir l'ensemble de la population. Et quand on regarde cela avec les pots de yaourt qui sont dans les supermarchés dont les ingrédients ont fait 6 à 10 000 kilomètres avant d'être dans le frigidaire du consommateur. Il y a un réel problème sur : comment réussir à relocaliser ce qui est possible de relocaliser ? Il faudrait à mon avis voir cela avec l'ensemble de la politique générale, pour faire baisser les flux de transport de marchandises de produits agricoles. Pour faire baisser la production de marchandises, il faut relocaliser la production de biens agricoles dans nos régions Rhône-Alpes, Alpes Provence Côte d'Azur. C'est tout à fait possible dans la mesure où on aide l'agriculture. Actuellement, l'agriculture a beaucoup de difficultés. On le sait très bien. On ne peut pas faire une politique du transport en pensant continuer la mondialisation telle qu'elle est. Il faut absolument que dans votre rapport vous réfléchissiez à ce qu'il y ait un certain nombre de paramètres bien précis pour faire payer les coûts de transport. Si on veut diviser par cinq les rejets de gaz à effet de serre sur les transports qui représentent un tiers des rejets de gaz...

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

...diviser par quatre.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Je préférerais par cinq. Par quatre, cela veut dire que l'on aura des changements climatiques de 1 à 2 degrés. C'est colossal. Si on veut vraiment agir de façon draconienne, il faut avoir une façon de produire et de consommer. C'est vrai que nous ne pouvons pas avoir du coton ici. Par contre, on peut peut-être cultiver de nouvelles fibres pour faire des vêtements. On peut certainement favoriser l'agriculture biologique. Et dans cette agriculture biologique, on peut certainement faire des contrats aidés. A ce moment-là, tout le bassin d'Avignon... On a fait des choses extraordinaires depuis 50 ans, et le transport fait partie des choses extraordinaires. Si on veut baisser le flux des transports, automatiquement il faut que l'on fasse la décroissance des plus gros excès que l'on a faite dans ces 50 dernières années. Cette décroissance passe par la décroissance de la consommation des produits qui viennent de milliers de kilomètres alors que l'on peut les produire localement. Je vous engage à réfléchir sur les critères de développement soutenable qui sont liés à

de nouvelles façons de produire et de consommer, qui entraînent forcément une décroissance des flux de transport.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Très bien. Cela a déjà été fortement débattu. Je ne sais pas s'il y a des socio-économiques qui sont là, et qui disent après que c'est difficile... Beaucoup d'éléments ont été avancés sur cette question de décroissance. C'est à vous aussi de nous proposer des solutions concrètes.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Vous avez déjà précisé que la circulation autorisée, ce n'était pas seulement la pollution, c'est également le bruit, le danger et l'encombrement. Nous, nous travaillons surtout sur la diminution de la circulation motorisée sur l'agglomération d'Avignon. Nous y travaillons déjà depuis huit ans. Nous avons fait quand même pas mal de combats et nous continuons à en faire.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Avez-vous eu des résultats ?

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Quelques-uns. Encore cet après-midi, nous sommes passés d'un parking de 30 voitures à 10 voitures. Cela a mis deux heures. Avec les habitants du quartier, cela a été houleux mais nous y sommes arrivés.

En ce qui concerne les taxations supplémentaires surtout sur les véhicules privés, pollueur-payeur, je ne suis pas d'accord. Je pense que c'est une solution un peu discriminatoire. C'est-à-dire qu'il n'y a que les gens qui seront payeurs qui pourront circuler. Je trouve que ce n'est pas très chouette comme solution.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous êtes contre le système pollueur-payeur ou parce que cela amène des discriminations ?

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Pollueur-payeur, cela amène de la discrimination. Si les gens paient, c'est qu'ils ont les moyens de payer.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pour moi, c'est plutôt l'inverse. Celui qui pollue doit polluer ce qu'il a pollué.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Ensuite, en ce qui concerne la modification massive des comportements, soit par la cherté du pétrole soit par la pollution, ça aussi, c'est quelque chose que l'on a vu avec l'essence qui a augmenté presque du double. Je ne vois pas que la circulation ait beaucoup diminué. On s'est aperçu que la voiture était très souvent le budget le plus important d'un grand nombre de foyers modestes.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pensez-vous que s'il passe à 2 ou 2,50 euros, cela va changer les comportements ?

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Ce genre de prévisions, je ne sais pas.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous dites que l'essence a augmenté mais que cela n'a pas changé le comportement, pensez-vous qu'il y a un seuil à un moment donné ou pas ?

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Je ne sais pas. Je ne suis pas sociologue.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Même les sociologues ont du mal à savoir.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

On s'est rendu compte que la plupart des agglomérations ont fait du tout voiture pendant 30 ans. Pour faire du tout voiture, on a grignoté sur l'espace des déplacements, vélo, piéton. Il faudrait aujourd'hui renverser la vapeur. On ne va pas la renverser en l'espace de quelques jours, de quelques mois, de quelques années. Mais il faut le faire. C'est quelque chose de crucial. Il faut sortir absolument de la spirale tout voiture pour revenir à un comportement et des déplacements doux, c'est-à-dire qu'il faut que les villes, les agglomérations s'engagent dans des plans de déplacements urbains qui reprennent en compte les déplacements doux, et pour se faire, la première chose c'est d'arrêter de construire des parkings dans les centres-villes.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous en avez un beau qui se construit devant la gare.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Je le sais et nous nous battons d'autant plus que de l'autre côté du boulevard, il y en a un vide. Depuis que la gare TGV est rouverte, ce parking gare centre de 800 places est vide.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Moins de parking et plus de transport collectif.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

Pour que les gens prennent les transports en commun, il faut les empêcher de venir en voiture dans les centres-villes. Si vous ne les empêchez pas de venir, ils continueront à prendre leur voiture.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Là, ce n'est pas de la discrimination.

Luce ALAZAUD, Vice-présidente de l'Association « Respirer la ville »

C'est pour tout le monde, Monsieur. Tant qu'il aura du stationnement dans les villes, vous ne pourrez pas empêcher les gens de prendre leur voiture et vous ne pourrez pas exploiter les transports en commun de façon normale.

Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots

Ce projet de ligne mixte était inscrit dans un CIADT avant 2003, mais le CIADT de 2003 l'a supprimé alors qu'il y avait des aides de l'Union européenne de 30 %. C'est bien l'Etat qui a renoncé à ce projet.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour votre intervention.

Louise CROVETTI, conseillère municipale à Carpentras

Je voulais intervenir sur notre bilan concernant le report modal. Je trouve que vous émettez beaucoup de réserves sur l'efficacité du report modal, sur ses répercussions en termes de réduction des transports. Je me demande comment on peut émettre de telles réserves avant d'avoir essayé, avant de l'avoir mis en route réellement. Il me semble qu'il y a des prévisions autres, notamment de pouvoir multiplier par six le report fluvial, et donc le report modal général. Si vous mettez cette réduction au départ sans l'avoir essayé, cela veut dire qu'au départ on ne veut pas vraiment le faire ce report modal.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'est une bonne question. L'État vous répond. Nous avons entendu que c'était une priorité de report modal.

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

Je voudrais peut-être préciser ce que j'ai dit tout à l'heure. Ce que nous avons entendu dans les réunions thématiques là-dessus, c'est que tout le monde était pour le report modal mais que les évaluations faites - RFF a beaucoup parlé du report modal vers le fer - des chiffres ont été donnés, je les ai rappelés tout à l'heure et puis on a dit qu'il y avait beaucoup de conditions pour que cela marche. Je pense que c'est là-dessus où tout à l'heure dans cette réunion territoriale comme dans d'autres ce serait intéressant de voir quelles sont ces conditions et comment on peut les mettre en œuvre. Sinon, on est un peu dans la position marchand-marchand, on va faire du report modal. Tout le monde dit que c'est très bien. Cela fait 20 ans qu'on le dit. Il s'en fait un peu mais il ne s'en fait pas assez par rapport à ce qu'il serait nécessaire pour sortir du ciseau. Notre souhait est de parler de choses concrètes qui permettent d'atteindre des niveaux de report suffisants sachant quand même qu'il y a des tas de conditions. Il faut que les capacités existent. Il faut que les gens soient incités à le faire. Cela a été dit tout à l'heure. Il y a des tas de situations. C'est effectivement objectivement plus intéressant à court terme de rouler en voiture que de prendre le train. Qu'est-ce que l'on fait pour que cela devienne moins intéressant et que le particulier en question ait intérêt à prendre le train plutôt que sa voiture ? C'est ça la question posée. C'est de cela dont il faudrait arriver à parler dans des situations concrètes locales au cours de ces réunions.

J'en profite pour redire un mot à propos de ce qui a été dit tout à l'heure sur le principe pollueur-payeur et puis le système de taxation. Effectivement, la personne qui est intervenue là-dessus a bien raison de dire qu'il y a des effets qui sont socialement difficiles à supporter dans l'immédiat. Je rappellerai simplement que le principe pollueur-payeur est dans la constitution depuis l'an dernier. On ne peut pas s'en abstraire. Ensuite, il s'agit de savoir comment on l'applique intelligemment. On a un peu parlé ici ou là, au cours des réunions passées, des impacts sociaux et des mesures prises. Là aussi, je renverrai peut-être à la deuxième partie de la réunion tout à l'heure où on peut dire qu'il faut faire du report modal, inciter les gens dans les agglomérations à ne pas rouler en voiture. Manifestement, pour que cela soit possible, augmenter le prix de l'essence, c'est un truc qui va sans doute les inciter à rouler moins en voiture. Mais il faut aussi qu'il y ait des transports en commun. Il faut aussi que l'urbanisme soit conçu de telle sorte que cela soit faisable. C'est là où on arrive à des mesures concrètes qui ont des effets à long terme. Changer l'urbanisme, cela n'a pas d'effet du jour au lendemain mais si on veut vraiment que le report modal ne soit pas vœu pieux, c'est ce genre de choses sur lesquelles il faut travailler.

Marc BRUNET, ATTAC

Je voulais reparler de la mondialisation. Nous ne savons pas si les transports sont la cause ou la conséquence de la mondialisation mais c'est lié. Quelqu'un a parlé du coton. Il y a deux exemples qui sont intéressants : le textile et le coton. Sur le coton, à Hong Kong, c'est la seule décision qui a été prise à la conférence internationale de l'OMC où on a supprimé les barrières douanières et surtout les aides américaines sur l'aide au coton. Seulement, on ne sait pas poser la question à ce moment-là quelle gestion internationale du trafic du coton dans le monde. Pourquoi je vous dis cela ? C'est parce qu'un an avant, il y avait eu l'accord international qui avait été arrêté sur le textile. Et le résultat, on l'a vu cette année, il y a eu des milliers de tonnes de containers de textile

chinois qui sont arrivés en Europe et aux Etats-Unis. Le problème, c'est que nous la France, et donc l'Europe, on ne donne pas l'exemple. Dans nos marchés européens, il y a la liberté totale de circulation. Vous vous rappelez aussi qu'à un moment donné, les containers de textile sont arrêtés à Rotterdam ou ailleurs dans tous les ports européens en disant : « non, on n'en veut pas ». La diplomatie chinoise étant subtile, a dit : « vous circulez librement et nous, nous n'aurions pas le droit, etc. Vous êtes membres de l'OMC » et donc qu'avons-nous fait ? Nous avons libéré ces containers et ils ont circulé librement à l'intérieur de l'Union européenne. Pourquoi vous dis-je tout cela ? Je ne sais pas si les représentants de l'État pourront répondre sur cette question mais l'Etat français est dans une union de 25 pays qui ne réglementent rien à l'intérieur de l'Europe, sinon la liberté du marché. Tout à l'heure, vous avez dit : ne pas laisser le marché seul décider des choix modaux.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'est ce que nous avons entendu.

Marc BRUNET, ATTAC

Sans doute. Là, ce que j'aimerais savoir, c'est quelles sont les décisions prises par les représentants de l'Etat pour l'appliquer dans les négociations européennes. Comment fait-on concrètement au sein de l'Union européenne pour éviter des transports inutiles. C'est-à-dire que les fraises espagnoles ne circulent pas à travers toute l'Union européenne, etc. Finalement, le marché libre et concurrentiel, ce n'est pas la panacée et on le voit bien. Que fait-on concrètement ? Qu'est-ce que l'État français va proposer à ses partenaires pour arriver à quelque chose de plus cohérent et des engagements internationaux de la France vis-à-vis de l'environnement ?

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Une première réponse pas facile... On nous a parlé de crevettes qui étaient pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc et reconsommées au Danemark.

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

C'est une très bonne question. Je crois qu'il faut admettre la chose, c'est que l'on ait dans un marché unique européen, et donc il n'est pas question d'entraver la circulation d'un pays à l'autre. Ensuite, il y a la négociation avec la Chine. Ça, c'est une autre question. Il ne faut pas oublier une chose, c'est que le transport maritime est quasiment gratuit, aussi bien en termes d'euros qu'en termes d'énergie. Cela ne coûte rien de transporter un container de Hong Kong à Marseille ou à Barcelone. Après, ce sont des mesures de taxation. Nous allons y revenir tout à l'heure. Quand vous parlez de taxe carbone, c'est de cela dont il s'agit, c'est pour éviter les transports inutiles, pour agir sur l'optimisation qui est faite par chaque entrepreneur de sa logistique pour améliorer ses coûts et ses marges. La seule manière d'agir là-dessus, c'est d'utiliser les voies du marché, c'est-à-dire soit de subventionner, soit de taxer. C'est ça les outils de la puissance publique dans un marché unique européen.

Une intervenante

Pour moi, vous n'avez pas répondu. Par rapport à la réduction des gaz à effet de serre...

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Laissez répondre d'abord Monsieur...

Marc BRUNET, ATTAC

C'est vrai que dans les traités actuels de l'Union européenne, le traité de Rome, il y a une liberté de circulation. Si la France l'empêchait, elle irait contre les traités internationaux qu'elle a elle-même ratifiés. Ma question n'était pas cela. Je sais bien que vous allez avoir du mal à répondre parce que c'est une question politique et que vous n'avez peut-être pas le mandat pour dire cela. Ma question était : pourrait-on négocier autre chose entre partenaires européens ? Est-ce que la France, le gouvernement français pourrait dire : « finalement, on s'est trompé parce que la liberté totale de circulation, cela mène à l'impasse et cela ne mène pas à quelque chose d'extraordinaire », non pas que je veuille réglementer et interdire la circulation, ce n'est pas cela. Sur l'agriculture, c'est le bras de fer qu'il y a à l'OMC agriculture industrie entre les États-Unis et l'Europe et le reste du monde. Si l'Europe dit : liberté de circulation complète sans aucune entrave, elle donne l'indication au niveau mondial pour qu'il n'y ait aucune entrave au commerce des produits agricoles par exemple. Quelqu'un a parlé de relocalisation, les fraises européennes, on n'est pas obligé de les faire qu'en Andalousie. Ce n'est pas indispensable. Ce n'est peut-être pas le bien-être européen que de produire toutes les fraises européennes en Andalousie parce qu'elles font des milliers de kilomètres.

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

Autrefois, on les faisait à Trégastel, si je me souviens bien.

Marc BRUNET, ATTAC

Il y en a encore sûrement quelques-unes. Ce que je veux dire par là, c'est que la relocalisation ce n'est pas unilatéral. Ce n'est pas seulement la France qui va décider. La France pourrait proposer à ses partenaires de dire : « nous allons relocaliser certaines choses pour éviter ces transports dans toute l'Europe », parce que ces problèmes de transports existent.

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

La localisation ou la délocalisation ne se décrètent pas. Ce sont des décisions individuelles d'entreprises qui décident de faire cela parce qu'elles y trouvent leur compte. La seule manière que nous ayons d'influencer ces décisions, parce que nous ne sommes pas dans un univers de planification économique réglementée, c'est de taxer ou de subventionner. C'est la seule manière de faire dans un marché tel qu'il est organisé en Europe.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Et même les socio-économiques ne sont pas forcément contre cette taxation, en sachant que ce sera nous, les consommateurs, qui paieront...

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

De toute façon, ils optimiseront leurs bilans en tenant compte de ces taxes.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Madame, vous souhaitez rajouter quelque chose ?

Louise CROVETTI, conseillère municipale à Carpentras

La personne avant moi a dit en partie ce que je voulais dire. Ce que vous expliquez pour l'Union européenne, c'est une chose. Mais comment expliquer que nous importons régulièrement chaque année des pommes du Chili au moment où les pommes du Vaucluse arrivent à maturité ?

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

En général, ce n'est pas tout à fait le même moment. A ma connaissance, les pommes du Chili arrivent au moment où les pommes françaises sont encore dans les sèves des arbres.

Louise CROVETTI, conseillère municipale à Carpentras

Ce n'est pas ce que disent les agriculteurs vauclusiens.

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

Il se trouve qu'il y a des consommateurs qui sont prêts à acheter des pommes entre les saisons, et que les accords entre le Mercosur et le marché européen sont tels que...

Louise CROVETTI, conseillère municipale à Carpentras

Ce sont des accords politiques. Pourquoi ces accords politiques ne prennent-ils pas en compte la nécessité de la réduction des gaz à effet de serre et les problèmes du réchauffement climatique ?

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

Sur ce point, vous avez tout à fait raison. La prise de conscience du changement climatique va faire que les états vont prendre des mesures pour que ces transports inutiles aient moins lieu ou n'aient pas lieu du tout. C'est dans ce sens que nous pratiquerons des taxes sur les émissions de carbone.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Il y a d'autres idées qui sont arrivées, comme vous le voyez sur les étiquettes énergie de l'électroménager. Pourquoi n'y aurait-il pas une information sur les produits que l'on consomme, combien de kilomètres ont-ils fait avant d'arriver dans notre magasin.

Encore deux interventions et nous passerons ensuite à la deuxième partie de ce débat.

Frédéric MEYER, Conseiller régional délégué transport fluvial

Lorsque vous m'aviez invité, j'ai employé ce terme : il ne faut pas laisser le marché décider seul. Il y a ce débat qui est extrêmement politique. Mais je pense à d'autres choses. Par exemple, mettons le transport routier à son véritable coût. Je pense qu'il faut en finir avec les carburants détaxés. Aujourd'hui, c'est possible parce que l'opinion publique évolue. Le soutien aux barrages des routiers que l'on a connus dans les années 80, je pense que ce n'est plus possible. On ne verra plus cela. Sur d'autres domaines, par exemple, il faut faire évoluer la législation sur le transport des matières dangereuses. Il me semble que ce sont des conditions qui permettraient un report modal important.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Il faut être plus strict sur le transport des matières dangereuses ?

Frédéric MEYER, Conseiller régional délégué transport fluvial

Évidemment. On peut aller plus loin là-dessus. On ne peut pas accepter que des bombes traversent nos villes. Ce n'est plus acceptable. Les convois encombrants, on a eu une très bonne opération avec les chars de l'armée. Pourquoi ne pas légiférer là-dessus ? Je pense que cela favoriserait le report modal. C'est dans ce sens que je dis que le marché ne doit pas décider seul.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Soit contrainte, soit taxation, soit contrainte réglementaire.

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

Quand on propose de mettre des péages électroniques comme cela se fait en Allemagne ou en Suisse, sur les routes nationales ou les autoroutes urbaines, c'est exactement de cela qu'il s'agit.

Vous n'avez sans doute pas assisté à la réunion qui a eu lieu à Lyon sur ce sujet, mais nous avons fait la démonstration. Sur les autoroutes à péage, les camions paient leurs coûts externes, ce qui n'est pas le cas sur les routes nationales et les autoroutes urbaines par déduction puisque c'est gratuit. L'instauration d'un péage de cette nature permettrait de leur faire payer le coût exact, le coût réel, et par conséquent d'améliorer les positions concurrentielles des transports que sont le fer et le fluvial.

Sur les matières dangereuses, un autre exemple, c'est celui des tunnels routiers. A la suite des accidents, leur sécurité a été considérablement améliorée. Cela a coûté assez cher. Et le résultat, c'est que les péages ont été augmentés et que l'autoroute ferroviaire qui existe entre Aiton et Orbassano fonctionne très bien. Si la capacité du tunnel le permettait, on pourrait faire beaucoup plus de services. Autrement dit, on va dans cette voie-là qui consiste à renforcer la réglementation pour la sécurité des transports de matières dangereuses. Cela se traduit en général par un transfert vers des modes plus doux.

Jacques OLIVIER, Conseiller régional, Président de la Commission Agriculture pour les Verts au Conseil régional

Concernant ce qui a été dit au niveau de l'agriculture et l'histoire des pommes, si avec le traité de Rome, il y avait la liberté de circuler, il y avait aussi la préférence communautaire, la coopération entre pays et les mécanismes de marché. Depuis, il y a eu par exemple le TCE et la concurrence libre et non faussée. Des pays ont déjà voté ce genre de choses.

Un intervenant

Qu'est-ce que le TCE ?

Jacques OLIVIER, Conseiller régional, Président de la Commission Agriculture pour les Verts au Conseil régional

Le Traité Constitutionnel Européen. L'Espagne qui l'a voté se place dans le cadre de ce traité qui dit : concurrence libre et non faussée. Et ce qui était dans les fondamentaux de l'Europe sur la politique agricole, c'est-à-dire préférence communautaire, la coopération éducative des marchés, cela a complètement sauté. On ne tient plus compte de cela. On ne fait plus de la coopération mais de la concurrence libre et non faussée. Par exemple, des bateaux entiers de pommes sont arrivés à 5 euros les 18 kilos de pommes. Il est évident que personne ne peut tenir le coup. Les pays qui ont reçu ces bateaux ne les ont pas du tout enregistrés ni fait remonter. Ils n'ont pas du tout été comptés comme ils l'étaient avant dans les entrées et le tonnage qui rentraient. Cela a faussé complètement les marchés. C'est ce qui tue dans le cadre de la concurrence libre et non faussée.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur, souhaitez-vous dire quelque chose ?

Benoît MAGNAT, Carpentras

Dans les années 60, j'ai travaillé pendant 12 ans pour les chômeurs qui travaillaient dans l'agriculture. Donc je connais bien l'histoire des pommes et autres produits vauclusiens.

Malheureusement, L'État ne peut pas délocaliser les chômeurs. Il y a des paysans dans le Vaucluse. Beaucoup de gens ont investi dans des entreprises familiales, il y a encore très peu d'entreprises industrielles, et donc énormément de petites et moyennes exploitations dans le Vaucluse, pas seulement dans les pommes et les fraises, mais dans le maraîchage, etc. Pour l'exemple des pommes, les pommes du Chili sont ramassées par des personnes qui n'ont pas la même paie que chez nous en Europe ou en France. Elles sont effectivement dans un autre hémisphère. Elles arrivent donc à maturation au mois de février alors que chez nous c'est au mois de septembre. Nos paysans ont eu des subventions de l'Etat ou de l'Europe pour monter des frigos pour garder des pommes. On parle de pollution et d'effet de serre. Dans nos campagnes, on a monté d'énormes frigos pour stocker par exemple les pommes pour les vendre sur toute l'année. Les Français mangent des pommes tout au long de l'année. Ce qui est arrivé à l'époque où je travaillais dans ce domaine, on payait les paysans au retrait. A l'époque, c'était à peu près 90 centimes du kilo alors que pour les ramasser cela coûtait 1,20 franc. Deuxièmement, on les mettait sur la Durance. Et comme on ne voulait pas que les pauvres mangent des pommes gratuitement, on mettait du fioul par dessus. Il y avait pollution de la Durance, pollution en compost. On n'a plus de fioul sur les pommes mais des pollutions terrestres. Vous aviez des pommes très peu chères qui venaient du Chili, qui envahissaient toute la France mais en plus, les paysans n'arrivaient plus à survivre ici par ce qu'ils n'arrivaient plus à vendre leurs pommes parce que des pommes du Chili arrivaient moins chères. En plus, payer des frigos pour maintenir ces pommes et les vendre toutes les points nous sommes dans un cycle infernal. On ne peut pas seulement faire avec des taxations et des subventions. Maintenant, on donne des subventions paysans de pour changer la marque de pommes. Il y a des Pink Lady. Les Golden sont moins en vue. On arrache les Golden et on met des Pink Lady. Et puis, dans deux ans, on mettra d'autres marques de pommes. Ce n'est pas cela le problème.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour votre témoignage. Nous allons passer à la deuxième partie de la réunion qui est donc plus sur l'acceptabilité des mesures et groupes de mesures au niveau des territoires.

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

D'abord, il y a des réalités incontournables. Nous en avons déjà un petit peu parlé mais nous le redisons. La Vallée du Rhône et l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et l'un des plus chargés d'Europe en voyageurs et en marchandises.

Il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations et des emplois qui est beaucoup plus forte que la moyenne nationale. Ce sont des régions très attractives.

Il y a une vocation touristique majeure entraînant des surcharges de plus de 60 % à plus de 80 % des trafics sur la route et le rail en période de vacances.

Il y a aussi des contradictions à dépasser. Nous avons parlé des avis divergents, des 40 %, est-ce que c'est possible ou est-ce qu'il n'y pas une rupture ou stagnation ou déclin de cette augmentation des transports.

Nous avons parlé de report modal. Pour l'instant, nous avons parlé du report modal qu'il est possible de faire pour les marchandises. Pour les voyageurs, cela semble plus difficile. Les trafics sur l'autoroute, c'est beaucoup les voitures légères.

Sur les changements de comportements acceptables par les citoyens, c'est aussi plus difficile de trouver des solutions concrètes.

Trois grandes orientations :

- développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires ;
- des reports modaux ;
- et une amélioration et requalification des infrastructures.

Ce que l'on cherche vraiment pour cette partie, cela va être l'Etat, mais se trouver des mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en ayant toujours à l'esprit la globalité des trois régions, et ce qui relève du cours, du moyen du long terme. Veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, à la coordination nécessaire des acteurs - nous avons entendu beaucoup de choses là-dessus comme quoi il faudrait coordonner les différents SCOT des différents AOT (autorités organisatrices des transports). Pour l'instant, on n'a pas encore entendu vraiment de solutions. Et également voir quelles sources de financement qui seraient envisageables ou durables pour ces différentes mesures qui pourraient permettre de construire une politique des transports qui soit plus soutenable dans ce domaine. Je vais laisser l'Etat de nouveau vous présenter les différentes mesures. Ensuite, la Direction régionale de l'Equipement vous présentera un diagnostic de notre territoire.

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

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

Je vais vous présenter ces mesures que vous connaissez. La plupart d'entre vous, vous nous avez déjà entendus sur ce sujet. Il y a 44 mesures, je ne vais pas trop les détailler sinon ce serait trop long. Nous avons maintenant quatre voies. Derrière moi, Monsieur Perrin du Vaucluse, Monsieur Lendevic, DRIRE-DIREN et Monsieur Budillon, DRE de la région PACA vous parleront des enjeux régionaux.

Les trois orientations présentées tout à l'heure par Monsieur Badré, dans un ordre différent... Avant de vous parler de l'offre, nous voudrions que l'on réfléchisse ensemble à ce que l'on appelle l'ensemble, le paquet de mesures que nous avons regroupées dans la mobilité soutenable et qui consiste, indépendamment de ce qui concerne le progrès technologique, à s'intéresser à la limitation de la demande avant de parler de l'offre qui concerne le report modal : marchandises et voyageurs et l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous retrouvez toutes ces mesures-là sur les tableaux qui ont été distribués à l'entrée.

1. La mobilité soutenable

Le progrès technologique avec d'abord l'utilisation des carburants, des biocarburants, de la biomasse et de l'hydrogène ; tout cela à des échelles de temps différentes. Depuis le début du débat, la SNCF a décidé de mettre 30 % de biocarburant dans ses locomotives diesel à partir de l'année prochaine. Ça bouge un petit peu. Notre biomasse, c'est plus lointain. C'est l'utilisation de carburants à partir de biomasse ligneuse. Il faudra attendre 2050 pour que ce soit utilisé industriellement. Concernant les véhicules propres, il s'agit d'améliorer les consommations. Il suffit d'arriver à des consommations de 3,5 litres/100, en faisant des progrès à la fois sur la carburation du moteur mais aussi sur l'utilisation en partie de la propulsion électrique, ceci grâce à des batteries qui sont rechargées la nuit avec de l'électricité nucléaire. De cette façon, on peut arriver à des consommations de 3,5 litres/100. C'est un des bons moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant.

Ensuite, viennent toutes ces actions sur la demande qui sont les plus difficiles... Jusqu'à présent, la mobilité, c'était considéré comme une liberté fondamentale et donc on n'y touchait pas. Cela dit, toutes les mesures qui suivent relèvent de la limitation de la demande. Il s'agit de l'incitation au covoiturage. On retrouve là aussi tout ce qui concerne la taxe carbone dont nous avons déjà parlé. Les quotas d'émission de CO₂ relèvent de la même situation. Cela concerne davantage les industriels, encore que certains auteurs britanniques envisagent de créer ce type de marché pour les particuliers. Il y a la réduction des vitesses, là aussi, c'est assez facile de réduire la consommation d'un véhicule. Sur l'autoroute, quand on passe de 130 à 110, on économise environ 20 % de sa consommation. Il y a la priorité aux transports en commun. C'est une manière d'utiliser les véhicules avec une meilleure efficacité énergétique par rapport aux véhicules individuels. L'étalement des migrations touristiques dans ces trois régions qui sont des régions touristiques, c'est une manière intelligente d'économiser du carburant en évitant que tout le monde se présente

au même moment. De la même façon sur les autoroutes, en réservant l'accès comme on le fait dans les avions ou dans les trains. L'autopartage, c'est la mise à disposition de véhicules, en particulier dans les gares, les aéroports pour éviter d'avoir à faire des déplacements en automobile. L'aménagement du territoire et l'urbanisme, c'est un sujet qui sera évoqué abondamment après moi. En conséquence, je n'insiste pas. L'essor du télétravail, cela économise de la mobilité. Le changement des systèmes de production/consommation, c'est tout ce qui concerne l'organisation de la logistique et de l'influence que l'on peut avoir avec les taxes ou les subventions sur cette organisation pour éviter les transports inutiles.

2. Le report modal

Il y a une qui consiste à améliorer le fluvial et le maritime, aussi bien en termes de gestion et d'exploitation qu'en créant des moyens supplémentaires avec des navettes fluviales conteneurs et des autoroutes de la mer. Sur le plan infrastructure, il y a un projet indépendamment du doublement des écluses que l'on a évoquées tout à l'heure, c'est le prolongement du bassin Rhône-Saône vers le Nord avec des études sur une liaison avec la Moselle.

En ce qui concerne le ferroviaire, il y a des mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures. À cet égard, je voudrais dire, même si cela ne fait pas plaisir à la SNCF, que l'arrivée de la concurrence depuis le 1^{er} avril sur le fret est un élément qui va améliorer la compétitivité. En effet, sous l'effet de la concurrence, on est obligé de baisser les prix et par conséquent d'améliorer la productivité et d'améliorer l'efficacité économique. Cela va dans le bon sens d'une meilleure prise de part de marché par rapport à l'ensemble des transports.

Même chose sur le progrès technologique, c'est un moyen d'améliorer le ferroviaire.

Je n'insiste pas sur le reste : intensification offre TGV et TER, fret ferroviaire et augmentation de la longueur des trains, développement du transport combiné rail-route. Un mot quand même pour dire que dans le cahier des acteurs qui est distribué, la SNCF indique clairement qu'elle a la capacité à terme, lorsque toutes les infrastructures seront réalisées – je pense à la ligne nouvelle entre Nîmes et Montpellier, le contournement Est de Lyon – de l'ordre de 8000 poids lourds par jour, ce qui est considérable et qui correspond à la croissance. Encore faut-il que tout ceci se fasse dans les conditions économiques... Sur le plan des infrastructures, franchissements alpins et pyrénéens, LGV Montpellier-Perpignan.

Il y a aussi des mesures réglementaires et fiscales concernant la route. Nous en avons parlé : péages PL sur les routes nationales, taxe carbone et péage urbain. Tout cela relève à la fois de la mobilité soutenable et des mesures de report modal.

3. Les infrastructures routières

Les mesures concernant l'exploitation de ces infrastructures sont :

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

Développement des infrastructures avec des mesures qui sont plus difficiles à accepter. Vous l'avez dit tout à l'heure, aussi bien pour l'A7 que pour l'A9, avec cependant dans le cadre du Conseil régional, la reconnaissance de quelque chose en Ardèche, on a appelé ça une infrastructure structurante, ce que d'autres appellent l'autoroute de piémont cévenol, et puis l'aménagement des routes nationales parallèles.

Tout ceci pour éclairer le gouvernement sur une politique possible de transport dans la Vallée du Rhône qui soit à la fois concertée avec les collectivités et qui s'appuie sur des débats publics. C'est pour cela que vous êtes ici et que nous vous avons demandé de vous prononcer.

Je vais donner la parole tout de suite à Monsieur Lendenvic.

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

Philippe LENDENVIC, DIREN PACA

Je suis Philippe Lendenvic, Directeur régional de l'Environnement. Avec Jean-Louis Perrin, nous allons faire un zoom régional et départemental par rapport aux problématiques qui sont présentées aujourd'hui. Pour éviter une partie de ping-pong, je me lève, tu te lèves, nous sommes mis d'accord à savoir que je vais présenter la partie régionale, y compris sous l'angle transports et enjeux environnementaux. Jean-Louis Perrin fera le zoom sur la partie départementale.

Premièrement, le titre du débat est : Vallée du Rhône et Arc Languedocien. Nous sommes en PACA. Très clairement, ce débat concerne très directement la région PACA puisqu'en termes de transport, PACA est concerné à la fois par deux axes majeurs : Nord-Sud et Est Ouest. En matière de transports voyageurs, tout le monde a en tête l'impact et les évolutions liés à l'arrivée de LGV PACA. En termes de transports de marchandises, il faut savoir que les deux régions voisines constituent plus de la majorité des exutoires et de la relation avec PACA sur le transport de marchandises. Rhône-Alpes représente à peu près 30 % des échanges, Languedoc-Roussillon entre 20 à 25 %. Par conséquent, le reste concerne les autres régions françaises.

Le dernier point important qui démontre que cela concerne beaucoup PACA, tout en bas de la flèche, il y a le port autonome. Naturellement, l'activité du port autonome est étroitement dépendante de ces flux de transport.

Le débat, c'est également un enjeu important en termes d'aménagement et de développement du territoire. PACA est une région où il y a un certain nombre de grandes métropoles qui sont reliées par un certain nombre d'axes routiers de transport. 60 à 65 % de la population régionale est concentrée sur les différentes métropoles. Il y a un certain nombre d'enjeux en PACA, avec tout d'abord la question de la maîtrise de l'organisation. Il est bien connu que c'est une région qui connaît un étalement urbain assez important, et naturellement avec les pressions foncières et les conflits d'utilisation du foncier qui sont également importants.

Les enjeux, c'est de pouvoir desservir les pôles d'activité qui existent dans toute la région. Il y a également des activités industrielles importantes. J'ai parlé du port. Il y a également tout un tas d'activités au travers de la région. Ce losange vert et la flèche verte représentent également une problématique importante en PACA qui est la desserte de la zone de montagne. Là, on voit bien que c'est un débat qui a été évoqué à plusieurs reprises, notamment à propos de l'A51 dans les précédents débats. Le dernier point qui concerne le Languedoc-Roussillon de façon tout à fait parallèle, ce sont les questions d'attractivité touristique. Globalement, on sait bien que c'est une des

activités importantes de la région et pour lesquelles il faut bien des moyens pour pouvoir faire venir les gens.

Après cette présentation sous l'angle transport, déplacement et aménagement du territoire, j'insisterai essentiellement sur deux ou trois aspects en matière environnementale qui sont les enjeux importants pour la région, pour le département et le pour le débat que nous avons ce soir.

Une des caractéristiques de la région, c'est sa grande richesse sur le plan naturel et donc de multiples territoires protégés qui présentent un intérêt majeur. On les a tous représentés sur cette carte. Nous sommes dans une démarche très dynamique sur le sujet, c'est-à-dire que nous sommes dans la démarche de mise en place de nouvelles protections ou également de sites Natura 2000. Nous avons l'obligation avant fin avril d'arriver à désigner les territoires Natura 2000. Concernant les zones humides, je crois que tout le monde connaît très bien la Camargue et l'étang de Berre. Je pense que tout le monde connaît les sites classés et les réserves naturelles. Ce qui représente les principales tâches de la carte, c'est tous les sites Natura 2000. Il faut savoir que dans une région comme PACA, 30 % du territoire de la région PACA est maintenant Site Natura 2000 et que dans le département des Bouches-du-Rhône, c'est 40 % du territoire des Bouches-du-Rhône qui est classé Natura 2000. Sur cette carte, il manque un autre enjeu important qui n'est pas mentionné pour l'instant. Les textes réglementaires seront bientôt adoptés. Vous voyez le parc naturel régional de Camargue, le parc naturel régional du Lubéron, et donc il y a tout un territoire qui va connaître de nouveaux développements prochainement, ce sont les Alpilles. Pour l'instant, il n'y a rien sur la carte. Je pense que d'ici la fin de l'année, il devrait y avoir une directive paysagère Alpilles pour préserver pour préserver les caractéristiques paysagères de ce territoire, et potentiellement également la création d'un parc naturel régional qui permettra d'avoir presque une continuité entre la Camargue et le Lubéron. Ceci pour dire que l'un des enjeux majeurs de ce débat pour la région PACA, c'est le risque de fragmentation de ces milieux qui ont leur unité et qui présentent également des enjeux très importants et une richesse touristique y compris pour la qualité de vie, et que par conséquent, pour la région PACA c'est un des enjeux environnementaux majeurs.

Le deuxième enjeu environnemental majeur, c'est la pollution atmosphérique. Et là, effectivement on a souhaité vous présenter une petite simulation. Vous voyez : concentration en ozone du 12 août 2003 à 8 heures. C'était effectivement une des journées phares pour laquelle il y avait vraiment de gros soucis en 2003. Voilà l'évolution demi-heure par demi-heure. Cela va nous permettre de comprendre ce phénomène de pollution atmosphérique sur ce territoire. Vous voyez que la pollution part de l'étang de Berre. A l'origine, la pollution par l'ozone part de l'étang de Berre et progressivement, elle se déplace. Vous voyez que les pointes rouges ne sont pas les mêmes aux différentes heures de la journée. Très clairement, en termes d'enjeux de pollution atmosphérique dans la région, l'ozone est effectivement l'enjeu majeur. Il faut savoir qu'en plus l'ozone, c'est le deuxième gaz à effet de serre derrière le CO₂, c'est donc aussi un gaz à effet de serre important. Pourquoi est-ce lié au débat que nous avons ce soir ? C'est parce que même si effectivement la pollution photochimique part de l'étang de Berre puisqu'il y a une pollution concentrée à ce niveau-là, après cette pollution évolue auprès des vents, mais non seulement elle évolue auprès des vents, mais elle est renforcée, soutenue et maintenue en fin d'après-midi ou en soirée par les pollutions qui sont sur le reste de la région et qui sont majoritairement liées au transport. Par conséquent, cela signifie que les apports de tout ce qui vient de la Vallée du Rhône ou du Sud du Vaucluse apporte sa contribution pas comme phénomène initiateur mais comme phénomène qui renforce et maintient la pollution dans le temps. C'est ce qui explique que les pointes de pollution les plus importantes que nous avons se situent à Cadarache. Et cela résulte de ce phénomène-là. Je crois qu'il faut comprendre que la pollution photochimique, c'est ce

phénomène-là. Ça part généralement assez tôt le matin avec le soleil autour de l'étang de Berre, et après cela évolue avec les vents et l'ajout des pollutions des transports.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Au début, l'étang de Berre, c'est une pollution industrielle.

Philippe LENDENVIC, DIREN PACA

Oui, tout à fait.

Ce que vous voyez, c'est que ce n'est pas un phénomène en diminution, et par conséquent, c'est un des enjeux sur les années qui viennent.

Avant de passer la parole à Jean-Louis Perrin, je vous présente le dernier transparent qui concerne les enjeux locaux d'aménagement du territoire :

- une démographie particulièrement dynamique dans un cadre de vie remarquable - là où la démographie est la plus dynamique, c'est dans le Var - avec des enjeux derrière qui consistent à maîtriser l'étalement urbain, limiter le mitage dans les zones naturelles et agricoles ;
- une économie en développement mais des indices de fragilité. Il faut savoir là aussi que PACA, en 2002, était une des régions qui souffraient le moins par rapport aux autres régions ; et en termes de chômage, cela se traduisait complètement ;
- un département – c'est vrai pour toute la région - soumis à tous les risques naturels et industriels forts ; ce qui génère là aussi des contraintes en termes de maîtrise de l'organisation.

J'ai terminé en ce qui me concerne

Jean-Louis PERRIN, Directeur Départemental de l'Équipement du Vaucluse

Je suis Directeur Départemental de l'Équipement. Il me reste moins de deux minutes pour faire les enjeux. Je vais aller très vite. Plutôt que de faire une synthèse, j'ai préféré quelques cartes pour illustrer le débat que l'on pourra avoir après. Nous avons beaucoup parlé de l'évolution démographique. Vous avez deux cartes sur l'ensemble de la région PACA. Je ne rentre pas dans le détail. Plus c'est violet, plus l'augmentation relative est forte. La carte de gauche représente les 50 dernières années et la carte de droite les 20 dernières années. Comme nous le savons tous, dans les 50 dernières années, nous avons une progression très forte de la population autour de la Vallée du Rhône et également près de l'agglomération de Marseille. La deuxième carte est intéressante puisqu'elle montre que depuis 20 ans les progressions évoluent plus fortement dans la Vallée du Rhône, ce qui entraîne évidemment un certain nombre de conséquences en termes de déplacement. On y reviendra tout à l'heure.

La traduction un peu plus vauclusienne, non plus en termes d'évolution démographique mais en termes de consommation d'espace pour illustrer le thème d'étalement urbain qu'a évoqué Philippe Lendenvic qui est un thème très fort dans notre région autour de l'agglomération d'Avignon et dans le département. En rouge, vous distinguez la consommation des sols en 1945, et

en noir l'urbanisation qui s'est produite de 1945 à 2000. Je ne rentre pas dans les détails. Il faut simplement noter que dans les 50 dernières années alors que la population a doublé, la « tache urbaine » a été multipliée par 4.

Diapo suivante : globalement, l'agglomération d'Avignon s'insère dans un bassin de vie intégré au sein d'un réseau de villes qui fait autour d'Avignon environ 400 000 habitants dans un rayon de moins de 25 kilomètres. Nous avons mis cette carte pour illustrer la difficulté géographique, historique et administrative et qui introduit justement un certain nombre de difficultés en termes de politique de transport et de déplacement. Sur cette carte, l'agglomération se situe aux confins de deux régions et de trois départements. Pour mener une politique cohérente, c'est évidemment un peu compliqué. Cette carte nous renvoie évidemment en termes d'aménagement du territoire à la notion de gouvernance. Globalement, si on a fait de gros progrès depuis quelques années par la constitution d'une communauté d'agglomération, par la constitution d'un SCOT, par la création d'une agence d'urbanisme, on voit que l'on est au démarrage des politiques en termes d'aménagement du territoire. Je pense que l'on aura des échanges en tout cas en termes de périmètre. Il y a sûrement un certain nombre d'évolutions à prévoir à terme si on veut avoir une politique cohérente en termes d'aménagement notamment en termes de déplacement.

Je me dois de vous rappeler un certain nombre d'opérations qui sont soit en cours de réalisation, soit en projet et qui feront l'objet de débats dans le cadre du contrat de projets à venir. On a commencé à le faire avec les opérations qui ont été évoquées en termes de projets avec la liaison Avignon-Carpentras qui va faire l'objet de nos discussions pour l'inscription éventuelle dans le cadre du prochain contrat de projet.

En termes de mode ferroviaire, deux autres projets ont été évoqués. Pour l'instant, ils ne sont pas initiés en termes de réalisation. C'est ce que l'on appelle la virgule ferroviaire, c'est-à-dire la liaison entre la gare centre d'Avignon et la gare TGV qui a été étudiée mais qui pour l'instant n'a pas reçu un début d'exécution. Le sujet global au niveau de l'agglomération que l'on retrouve sur d'autres sites que sont les plateformes d'intermodalité rail-route, notamment le projet qui existe depuis quelque temps sur Avignon au niveau de la plateforme de Champfleury.

En ce qui concerne le fleuve, il y a des capacités importantes. Pour l'instant, nous n'avons pas de projet affiché mais simplement une réflexion sur un schéma de développement du mode fluvial mais qui n'a pas encore de traduction très opérationnelle.

Concernant les transports collectifs, je pense que ce sera évoqué dans le débat, c'est ce que vous voyez en vert, c'est notamment les réflexions menées par la Communauté d'Agglomération d'Avignon autour de la mise en œuvre d'un plan de déplacement urbain visant à améliorer les transports collectifs et à instaurer un certain nombre de parkings-relais à l'entrée de l'agglomération pour limiter la circulation automobile à l'intérieur de l'agglomération proprement dite.

Je terminerai par le volet routier avec un certain nombre d'opérations qui sont « actées » parce que déclarées d'autorité publique. C'est ce que vous voyez au Sud d'Avignon, c'est le contournement Sud de l'agglomération. Il y a également un certain nombre d'idées ou de projets qui ont été évoqués mais qui pour l'instant sont plus dans des phases de réflexion et qui doivent faire l'objet de débats. C'est la prolongation de ce contournement Sud de l'agglomération d'Avignon en direction des deux autoroutes A7 et A9. Trois autres projets : le grand contournement Est de l'agglomération d'Avignon qui a été évoqué en plusieurs tracés. Là, vous voyez un tracé éloigné qui est un projet qui pourrait être porté par le Conseil général de Vaucluse. Un peu plus au Nord, la déviation

d'Orange qui est également une opération DUP cette année. En ce qui concerne le Gard, cela a été évoqué dans les hypothèses de développement d'infrastructures routières, c'est l'amélioration du réseau situé dans la partie gardoise, RN 86, RN 580.

Je profite de cette diapo pour dire deux choses. Tout d'abord, nous avons beaucoup parlé du trafic Nord Sud. Il s'avère que lorsque l'on a fait des études de trafic sur l'agglomération d'Avignon, nous nous sommes aperçus qu'il y avait une forte prédominance au trafic Est Ouest, et que l'on avait notamment une croissance très forte du trafic Est Ouest par rapport au trafic Nord Sud. Je sais que pour le débat, c'est un débat Nord-Sud. Mais il y a une réflexion au niveau de l'agglomération d'Avignon qui me semble évidente sur les déplacements Est Ouest.

Deuxièmement, et je pense que ce sera peut-être l'objet d'un débat tout à l'heure, lorsque l'on interroge le monde socio-économique, et cela m'a un peu surpris lorsque je suis arrivé dans ce département, on a une expression très forte du monde socio-économique qui relie l'attractivité du département à sa bonne accessibilité. Pour l'instant, l'accessibilité se traite évidemment essentiellement en mode routier.

La dernière diapo illustre un des thèmes environnementaux. Nous aurions pu mettre d'autres cartes. Les enjeux que l'on a appelés environnement, c'est la partie paysagère des enjeux locaux d'environnement avec l'importance Rhône, Durance, Monts de Vaucluse, Plaine de Pujaut qui illustre l'importance des enjeux paysagers au niveau de cette agglomération.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci en tout cas pour cette présentation. Je demanderai aux quatre intervenants qui vont intervenir au fur et à mesure du débat de bien vouloir monter sur la scène.

Pourrions-nous avoir le premier tableau avec les premières mesures de mobilité soutenable ?

Avez-vous des réactions sur les différentes mesures et les enjeux du territoire qui ont été explicitées ? Avez-vous des réactions notamment sur les mesures, sur la mobilité soutenable, par exemple ?

Jean-Paul MENARD, Association « Amis du rail azuréen »

En ce qui concerne l'acceptabilité des mesures que vous venez d'afficher, je dirais que nous avons à faire un problème lié aux gaz à effet de serre. Il y a des probabilités mais pas encore de certitudes quant à l'évolution future du climat. Je crois d'ailleurs que les études ne sont pas encore complètement terminées.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Il y a un consensus international qui éclaire là-dessus...

Jean-Paul MENARD, Association « Amis du rail azuréen »

Parmi les mesures que vous nous avez présentées, une solution pourrait résoudre les problèmes auxquels nous sommes déjà confrontés. C'est le véhicule propre. En effet, les gaz à effet de serre sont notamment émis par les gaz toxiques des véhicules automobiles et également des camions. Le jour où on arrivera à résoudre ces problèmes-là, on arrivera à avoir des véhicules qui n'émettront plus de gaz toxiques. Et donc, cela permettrait la production de l'atmosphère, donc de diminuer la production de l'air. La situation est malheureusement différente en Chine puisque l'industrie automobile se développe à grande vitesse, au risque d'avoir des problèmes analogues à ceux que l'on connaît en Europe.

En ce qui concerne les carburants, là aussi c'est une solution d'avenir, et il serait d'ores et déjà souhaitable que ces carburants alternatifs se généralisent rapidement, ce qui permettrait d'offrir des débouchés à l'agriculture française qui en a bien besoin parce qu'il y a pas mal de problèmes.

Concernant l'incitation au covoiturage, j'y suis absolument favorable. Malheureusement, nous constatons bien souvent qu'il n'y a qu'une seule personne par véhicule, ce qui augmente le trafic automobile.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je vous coupe..., des idées ont été émises de mettre des parkings aux entrées des autoroutes par exemple pour que les gens qui viennent de la campagne puissent se retrouver aux échangeurs et se mettre à plusieurs par voiture pour aller travailler.

Jean-Paul MENARD, Association « Amis du rail azuréen »

Cela suppose une organisation technique au niveau des personnes qui se connaissent bien, soit au niveau de l'entreprise, soit par l'intermédiaire d'une entreprise spécialisée dans le covoiturage.

Il y a d'autres mesures qui sont proposées, en particulier le télétravail. Là-dessus, j'émet des réserves parce que cela obligerait les gens à travailler chez eux, et donc à s'isoler plus ou moins. Je pense qu'il faut être extrêmement prudent. Ce système-là serait surtout valable pour les personnes qui vivent dans des régions isolées où il n'y a pas beaucoup de moyens de transports collectifs.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pouvez-vous nous donner votre avis sur l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ?

Jean-Paul MENARD, Association « Amis du rail azuréen »

En ce qui concerne l'étalement des migrations touristiques, là aussi, je suis favorable. Je profite de l'occasion pour souligner l'urgence de régler le problème de la ligne ferroviaire Carpentras-Avignon. C'est un dossier extrêmement difficile. C'est un cas identique à celui de la ligne ferroviaire Canne-Grasse pour laquelle nous nous sommes beaucoup battus pendant de longues années. C'est la raison pour laquelle je demande avec beaucoup d'insistance d'obtenir rapidement une réunion de tous les partenaires concernés par ce dossier. Je constate malheureusement qu'il y a

beaucoup de bureaucratie et de lenteurs excessives. Je souhaite que le dossier avance très rapidement et qu'il puisse être concrétisé dans les meilleurs délais possibles.

En ce qui concerne la virgule d'Avignon que Monsieur le directeur de l'Equipement vient d'évoquer, là aussi, je souhaite un avancement rapide du dossier parce que je constate malheureusement que les choses traînent. Je sais que la maire d'Avignon n'est pas très favorable à ce projet. J'espère qu'il changera d'opinion à moins qu'il y ait un nouveau maire en faveur...

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pas de politique dans les débats publics, merci.

Robert LINDECKERT, Société de Protection de la Nature du Gard

Sur le diagnostic du DIREN tout à l'heure en PACA, je suis tout de même étonné qu'il n'est pas cité la forêt méditerranéenne qui constitue quand même le milieu naturel le plus important. Le Var est le premier département boisé de France. Au-delà des parcs de Natura 2000, c'est un milieu qui devrait être pris en compte. J'aimerais bien qu'il nous dise quelque chose là-dessus, et qu'il précise si par exemple la forêt méditerranéenne, à ses yeux, ne vise pas à devenir une usine à production d'énergie.

Pour le diagnostic du DDE tout à l'heure sur le Vaucluse, je pense qu'il faut qu'il raisonne plus loin que les 25 kilomètres. Je vis dans ce triangle entre Nîmes, Arles et Avignon. Les gens circulent dans tout ce secteur. Il faut avoir absolument une approche de politique de transport de proximité pour les gens qui circulent dans cette grande banlieue Avignon, Nîmes et Arles.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Voulez-vous réagir sur la forêt méditerranéenne ?

Philippe LENDENVIC, DIREN PACA

Globalement, j'ai essayé d'insister sur les projets les plus importants. Il me semble naturel, dans la présentation qui est là, que l'essentiel des forêts..., beaucoup de forêts sont couvertes dans les zones Natura 2000, et naturellement cela fait partie des enjeux qui sont pris en compte dans la gestion de ces territoires.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

Je voudrais revenir sur le problème de la réduction de vitesse. Cela fait plusieurs années que nous avons demandé cette réduction de vitesse entre Bollène et Orange pour des raisons de sécurité, de bruit, de nuisances olfactives, de pollution en tant que riverains. Quand nous avons écrit au président de la République, au ministre des Transports, ils nous ont répondu que nous pouvions en parler lors de ce débat. Quand nous avons écrit au Préfet, nous n'avons pas eu de réponse. Et quand nous avons rencontré les ASF, ils nous ont dit que c'était eux qui finalement disaient ce qu'il fallait faire au Préfet...

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Carrément ! Ils sont là.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

En gros, Monsieur Rossi nous a répondu : « nous ne voulons pas supprimer du confort au conducteur, et qui plus est, réduire la vitesse à 110 km/heure la nuit, ce serait ridicule puisqu'il y a personne. » Il nous dit qu'il n'y a personne la nuit et il veut doubler l'autoroute, et en même temps, il nous dit que cela ne sert à rien parce que l'on enlève du confort au conducteur. Nous demandons à ce que ce soit fait rapidement. Cela ne coûte rien. Cela réduit la facture énergétique. Cela enlève de la pollution. Cela enlève du bruit et cela réduit les risques de gravité des accidents, et en plus cela fait perdre 1 minute 40 au conducteur qui roule à 130 km/heure.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Ce serait une réduction de vitesse tout le temps.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

Absolument.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Actuellement, c'est testé l'été.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

S'il n'y a vraiment personne la nuit, cela pourrait aussi servir de dissuasion et que cette limitation de vitesse fonctionne que de 8 heures à 21 heures par exemple. Cela permettrait aux gens qui veulent rouler vite de rouler la nuit.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Peut-être une réaction d'ASF par rapport à la polémique : vous décidez ce que vous voulez à la place du Préfet par rapport à la réduction de vitesse ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

On ne dicte rien au Préfet. On essaie d'appliquer ses décisions. Le préfet les prend en fonction des informations et l'acceptabilité de la démocratie en France. Réduire la vitesse pour nous serait une aubaine. Il y aurait moins d'accidents, moins de congestion et moins de pollution. C'est évident. Mais alors prenez la décision rapidement, Monsieur. Pourquoi prenez-vous en otage la société des autoroutes ?

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je n'ai pas compris.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Que veut la société des autoroutes face à une réglementation sur la limitation de vitesse ? Monsieur Rossi dit exactement la même chose que nous.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

C'est faux !

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

Ce n'est pas une décision locale. C'est ici un objectif de -25 % de gaz à effet de serre d'ici 2020 comme l'Assemblée Nationale le propose. Une des bonnes mesures faciles à faire, c'est de régler la vitesse de 130 à 110. Et c'est général dans toute la France, ce n'est pas une mesure décidée par le préfet du Vaucluse.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je crois me rappeler qu'il y a eu une tentative à un moment donné, le ministre a essayé de faire passer ça.

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

Quelle est l'acceptabilité de cette mesure par les Français ?

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

J'ai l'impression que c'était plutôt une annonce un peu rapide qui avait été faite à un moment donné, et il n'y avait pas eu trop d'interministériel.

Alain RODRIGUEZ, Fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône »

Pas de polémique. Cela a été fait dans la région de Valence et Montpellier. Nous demandons à ce que cela soit fait dans toutes les zones périurbaines. C'est-à-dire quand les camions transportent des matières dangereuses et passent à proximité de la petite ville de Bollène ou des villes limitrophes de notre région, il faudrait que l'on réduise cette vitesse... 1 minutes 40 de perte sur un trajet de 20 kilomètres, ce n'est quand même pas....

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

Vous proposez une mesure de sécurité compte tenu de la situation et de l'environnement. Dans les zones périurbaines, on réduit à 110 pour des raisons de sécurité. C'est un peu différent des mesures générales de lutte contre l'effet de serre. C'est un motif louable de réduction de vitesse.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Pour citer un exemple sur l'agglomération d'Avignon dont on a parlé, le premier plan de déplacement urbain a été rejeté par le Préfet puisqu'il ne correspondait pas à la réglementation sur la loi sur l'air. Ce temps de déplacement urbain ne prévoyait pas la décroissance en quelque sorte des flux et de l'utilisation de la voiture. Il ne pouvait donc pas être accepté. En 2001, nous avons fait des propositions. Sur Avignon, nous pourrions réinstaurer un tramway entre la nouvelle gare TGV et l'ancienne gare TGV en utilisant les voies existantes pour aller jusqu'à Montfavet, Morières. Tous les gens qui viennent sur l'agglomération qui viennent de Cavaillon, de L'Isle-sur-la-Sorgue pourraient prendre à ce moment le tramway pour aller au centre-ville d'Avignon. Ça, c'est un projet à 10 ans, à 15 ans à réaliser. D'autre part, il faut savoir que l'on a fait des pistes cyclables sur l'agglomération d'Avignon. Nous sommes une des villes qui a le plus de bandes cyclables. La largeur d'une bande cyclable, c'est 60 à 80 cm. Les gens ne sont absolument pas en sécurité. Ces bandes cyclables sont symboliques, mais ne sont pas utilisées réellement par les Avignonnais. Une piste cyclable fait deux mètres de large pour que les gens soient en sécurité.

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

Quatre mètres.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Entre 1,80 m et 2,50 m. Si vous êtes allés à Amsterdam, vous avez pu le vérifier. Là aussi, il y a des enjeux très importants.

Concernant les transports collectifs sur Avignon, Avignon qui compte environ 100 000 habitants est la dernière ville française dans l'utilisation des transports en commun. Je voudrais qu'il y ait une relance réellement sur le déplacement urbain sur l'ensemble de l'agglomération d'Avignon. Cela ne nécessite pas pour autant de doubler les voies d'autoroute à proximité de l'agglomération d'Avignon. Si on veut limiter les rejets de gaz à effet de serre, il faut absolument réduire le flux de transport. Dans les présentations que vous avez faites, vous avez laissé placer un doute sur le fait qu'il faut doubler l'A7 ou les voies sur l'A9. Si on sort de ce débat en ayant une fluctuation entre le fait que le trafic augmentera de 30 à 40 % de façon absolue et puis le fait que l'on doit diviser par quatre ou cinq les rejets de gaz à effet de serre, il y a un large éventail. Je voudrais que l'on soit beaucoup plus ferme et que l'on dise : « ça suffit maintenant. On ne peut pas faire d'extension des routes et des autoroutes. Il faut agir pour limiter le flux ». Dans les infrastructures existantes, nous avons réellement la possibilité de nous déplacer librement, en gérant mieux et en améliorant nos réseaux existants. Il ne faut absolument pas sortir de ce débat en laissant de doute parce qu'après les politiques feront ce qu'ils veulent. C'est-à-dire que dans le rapport qui va sortir, les gens diront : « l'acceptabilité, c'est de doubler les voies de l'autoroute ».

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Dans nos enseignements, nous n'avons pas du tout parlé de cela. Après, ce sont les mesures que l'État propose. L'état propose 45 mesures dont une qui est d'augmenter les tuyaux. Il y a une opposition ferme par rapport à l'augmentation de la capacité autoroutière notamment dans la Drôme...

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Quel est le poids de notre débat face aux propositions de l'Etat ?

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

L'État a mis au débat 45 mesures pour regrouper en trois grandes orientations. Dans ces mesures-là, il faut dire lesquelles sont acceptables et lesquelles ne le sont pas. Nous avons compris qu'il faut développer les transports communs en ville et ne pas augmenter les tuyaux d'autoroute.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Absolument.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Nous allons tout de suite demander à Monsieur Dupont, Vice-président aux transports de l'agglomération, de nous dire quels sont les projets, dans l'agglomération, au niveau des transports collectifs.

IV. Propositions des acteurs du territoire**Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon**

Au niveau de la communauté d'agglomération, le PDU doit être présenté et validé pour septembre 2007. Les sujets que vous venez de développer sont donc en cours de réflexion. Déjà, une partie des projets sont en application. Nous allons essayer de vous le démontrer au fur et à mesure. Quant à ce qui consiste à dire qu'Avignon est la dernière en matière de transports en commun, je pense que là, il va falloir réviser vos documents. Nous sommes très loin d'être très performants. Je suis d'accord avec vous sur le fait que cette agglomération doit avoir 25 ans de retard en matière de transport. Par contre, aujourd'hui, malgré tout, les transports en commun qui sont à la disposition des usagers, n'ont pas du tout les performances que vous avez évoquées. Je pense que le directeur de la TCRA pourra vous donner les documents qui vous montreront cette erreur. Aujourd'hui, nous sommes en gros dans la moyenne par rapport aux agglomérations ayant le même nombre d'habitants.

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Effectivement, le sujet est un peu plus large. Il reprend ce qui en été évoqué tout à l'heure sur l'espace. On m'a demandé d'intervenir pour parler de territoire. J'ai essayé de voir comment je pouvais illustrer le débat sur quelques questions simples, sans trop entrer dans le détail. Je m'inspire d'un travail que nous menons actuellement avec Alain Budillon et ses services, sur ce que nous appelons la métropolisation.

Je suis directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise. L'agence est un outil d'étude, dont un certain nombre de membres sont présents dans la salle. Aujourd'hui, il y a entre autres la Communauté d'agglomération, les chambres consulaires, les conseillers généraux et un certain nombre d'autres membres.

Le titre renvoie à quelque chose que je vais essayer d'explorer. C'est dire qu'il y a un lien entre notre passé romain et notre situation actuelle. Je n'irai peut-être pas exactement sur le même propos que Jean-Louis Perrin, mais peut-être pour illustrer le rapport profond qu'il y a aujourd'hui entre notre réseau autoroutier et notre urbanisation.

Fondamentalement, quand nous parlons de l'arc languedocien, nous parlons systématiquement d'arc méditerranéen ou d'espace méditerranéen. Cela nous semble un élément important par rapport à l'évolution du territoire, et pas simplement si on prend en compte les questions de déplacement.

Pour resituer ce dont nous parlons (c'est une carte que j'ai volée à l'université), cela correspond à ce petit triangle. Vous voyez que nous sommes dans un dispositif un peu différent du sud-ouest de la région lyonnaise. Vous avez une grande ville qu'on peut appeler une métropole parce qu'elle a essaimé un certain nombre de villes moyennes autour. Nous avons un patatoïde un peu différent. On ne peut pas vraiment dire que Marseille est une métropole. Nous avons quelque chose qui date de l'ère romaine que, pour l'instant, nous appelons par défaut le grand delta rhodanien. C'est un peu le contrepoint de la carte de tout à l'heure qui montrait des espaces naturels. En même temps que, sur cette carte, vous avez des espaces naturels, vous retrouvez un très fort dynamisme en termes de développement urbain.

Le premier constat est que cette organisation qui date, pour l'essentiel, de l'époque romaine, s'est déjà faite, à l'époque ; pas sur l'essentiel nord-sud, mais sur la capitale romaine. A l'époque, on a déjà en tissu urbain qui s'est constitué autour des axes. C'est une évidence. Par contre, la plupart de ces villes se sont organisées à 40 kilomètres l'une de l'autre. C'était la distance qu'une armée était capable de faire, à pas cadencés, dans la journée. C'est un élément important pour nous. Cela a structuré ce territoire. Le territoire n'est pas constitué d'un ensemble de grandes villes avec de petites villes autour. Ce sont des villes situées à 40 kilomètres l'une de l'autre le long de ces axes. Aujourd'hui, nous retrouvons fondamentalement cette armature de l'époque romaine. J'ai volontairement laissé cet axe en deux. C'est un peu provocateur, mais c'est pour montrer qu'Avignon appartient à la fois à un réseau de villes du côté de PACA, et en même temps un réseau de villes de l'autre côté. On pourrait considérer qu'on rejoint les autres. Ce n'est pas si simple. Pour autant, de part et d'autre, vous avez un certain nombre de villes qui sont en construction.

On va partir de là. Jean Viard nous disait que pratiquement, depuis l'an zéro jusqu'en 1950, la distance moyenne parcourue par un Français était de 5 kilomètres par jour. La grande différence, et c'est là où il y a un impact sur l'urbanisation, est qu'aujourd'hui on fait 40 kilomètres par jour en moyenne. C'est la moyenne pour de l'activité, pour aller au travail, pour les loisirs, pour le commerce, pour tout un certain nombre de choses. 40 kilomètres d'une ville à l'autre, 40 kilomètres

en moyenne - et c'est là j'ai une vision un peu différente de celle de Jean-Louis Perrin - certes, nous avons un phénomène de périurbanisation. Mais ce que nous voyons sur ces cartes, c'est simplement les gens qui viennent travailler à Avignon. Evidemment, on retrouve d'abord ce qu'on appelle la couronne avignonnaise (les couleurs les plus denses). Par contre, on voit que les petits villages ont de forts taux de croissance. Ce sont d'abord et surtout les villes moyennes à 40 kilomètres qui apportent le nombre, pas simplement le pourcentage, mais le nombre quantitatif le plus significatif de gens qui viennent travailler. Malheureusement, c'est un peu compliqué de faire des statistiques dans ce domaine. Aujourd'hui nous avons le recensement de l'INSEE. Les gens disent où ils vont travailler. Nous n'avons pas d'autres données en matière de déplacement. Cependant, cela montre bien ce lien étroit entre Arles, Salon-de-Provence, Marseille, Avignon. Ce sont des villes qui fonctionnent bien plus que les petits villages. Et nous voyons qu'en une trentaine d'années (1968/1999), la polarisation ne se fait pas tant à travers la périurbanisation que le long des axes, et autour de ces pôles. Ces relations entre pôles renforcent cette urbanisation.

Je me suis livré là à un petit exercice légèrement provocateur. Nous avons essayé de voir sur la région avignonnaise quel était le moteur de cette urbanisation. Nous nous sommes aperçus que certes, il y avait un phénomène d'urbanisation, mais il était extrêmement nettement organisé autour de ce que j'ai appelé les portails d'autoroute. Ce n'est pas simplement parce que l'on va travailler à Avignon que l'on habite là. Aujourd'hui, ce sont plutôt Cavaillon et Salon, du fait qu'elles sont organisées autour de sortie d'autoroute, qui sont les lieux d'accueil de personnes venant travailler à Avignon ; entre autres parce que dans un ménage, il n'y a pas qu'une personne qui se déplace. Très souvent dans un ménage, vous avez trois ou quatre destinations différentes. Vous avez donc aujourd'hui l'émergence de ces villes intermédiaires (Salon, Cavaillon) qui jouent ce rôle de plateforme de déplacement. Elles font qu'il y a un phénomène de périurbanisation, mais il est très, très fortement organisé autour de ce réseau autoroutier. Je n'ai pas dit par là que j'étais favorable aux autoroutes. Je fais un constat. Le deuxième constat est donc que les autoroutes sont devenues un peu la colonne vertébrale du dispositif.

Le troisième constat est que cette métropole qui se construit par petits bouts, ne correspond pas à un territoire de gouvernance. Je me suis contenté de prendre la carte du SCoT. Nous avons, je crois, une vingtaine de territoires de SCoT sur ce territoire. L'avantage des SCoT est qu'ils correspondent davantage à l'ensemble du territoire. Nous n'avons pas, malgré des SCoT relativement performants (ils couvrent pratiquement tout le territoire), d'outils spécialement bien organisés à cette échelle.

Je termine sur trois propositions très basiques.

- Il me semble que nous devons prendre en compte cette notion de boulevard urbain que sont devenues ces autoroutes et mesurer leur rôle, et pas simplement se contenter de traiter les flux, mais bien traiter ce rapport entre les territoires et le rôle que jouent ces autoroutes, et d'en comprendre la mécanique, ce que nous n'avons pas aujourd'hui bien saisi.
- Autour d'Avignon, nous avons tout un ensemble de sites SNCF disponibles (cela se chiffre en un certain nombre d'hectares) qui peuvent être réservés pour ce que nous appelons les parcs-relais. Il y en a sept ou huit autour d'Avignon, et sept ou huit autour de Nîmes. Ils peuvent commencer à construire cette démarche un peu différente, pour une raison simple. Je suis passé dessus tout à l'heure. Historiquement, aux 19^e et 20^e siècles, l'urbanisation s'est faite autour du réseau ferré. Il reste une trace de ce réseau ferré. Ces points que sont les terrains disponibles peuvent jouer un rôle par rapport à cette réorganisation du territoire.

- Il faudrait que chaque zone d'activité ait à la fois un branchement routier et un embranchement ferroviaire, et si possible un branchement fluvial. Cela veut dire que l'on parle clairement d'un sujet qui ait été traité ici, le fret ferroviaire sur la ligne droite du Rhône. Physiquement, je crois que cette ligne a une grande importance d'autant qu'elle est très peu utilisée par les trains (50 à 60 par jour pour le fret). Elle permettrait, entre autres, de se relier avec le port de Fos.

Pour moi, le constat, c'est que le territoire s'est organisé autour des autoroutes. On ne le défera pas demain d'un coup de baguette magique. Aujourd'hui, nous fonctionnons autour de ces trois autoroutes. Demain, nous continuerons à fonctionner autour. Il faudra 15 à 20 ans pour changer de dispositif.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Juste une question par rapport à cette voie sur la ligne droite du Rhône : une étude a été lancée par les deux régions pour qu'elle soit utilisée par les TER.

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Ce n'est pas incompatible. Aujourd'hui, je crois que la ligne est réservée, théoriquement, aux marchandises. Il y a effectivement un débat sur la place des TER. Je crois que pour être cohérent, il faut que la priorité à terme de cette ligne soit affirmée. D'après ce que j'ai compris, il y a la place malgré tout pour le TER. Le tout est de cerner les choses. Des solutions sont possibles. Par contre, je crois que l'on a sous-estimé le rôle de cette ligne, notamment par rapport au fret. Je crois qu'en termes d'aménagement du territoire, si demain cette ligne a ce rôle, nous ne devons pas oublier de redonner toute sa valeur à cette ligne qui, pour l'instant, n'est qu'une ligne qui regarde passer des trains. Je crois que cela constitue une armature forte. Nous sommes dans une région où la logistique joue son rôle. Jean-Louis Perrin faisait référence à des interviews. Un certain nombre disait qu'aujourd'hui, ils étaient à 100 % sur la route, et qu'ils envisageaient très fortement d'être très accessibles à l'idée que demain, ils disposent de terrains pour lier au moins deux possibilités parce qu'ils réfléchissent à terme à ce que cela veut dire en termes d'accessibilité. Par rapport à l'aménagement du territoire, on ne peut pas ignorer cette ligne de la rive droite du Rhône qui n'existe sur aucune carte. En plus, elle a ce lien fort théorique avec Fos qui me semble tout à fait structurant.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur Dupont, je vous redonne la parole tout de suite pour répondre à ces questions d'urbanisme bien sûr, et parler de ces fameux SCoT qui sont très nombreux, et pas forcément coordonnés.

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Il est vrai qu'ils sont nombreux. Il est vrai que lorsque l'on regarde la carte des SCoT, c'est impressionnant. Mais il y a quand même des échanges (ce que l'on appelle des inter-SCoT), c'est-à-dire des réunions qui se font sur les différents SCoT qui existent. Si aujourd'hui, dans le Vaucluse, nos échanges sont très importants avec le Gard, jusqu'à présent, ils sont nuls vers le sud.

Il est vrai qu'il est souhaitable que des échanges se fassent entre les différents projets. Les PDU d'aggllos sont insuffisants. Les réflexions sur les déplacements dans les SCoT ne sont pas limitées non plus aux territoires du SCoT. C'est un peu le problème de la décentralisation qui se fait aujourd'hui. Il faut qu'aux niveaux locaux, on puisse quand même se coordonner les uns avec les autres. Ce n'est pas l'Etat qui doit le faire. C'est nous qui devons aller les uns vers les autres pour organiser nous-mêmes notre territoire. A mon avis, c'est cette réflexion qu'il faut porter.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Est-ce possible ou faut-il un facilitateur ? On sait bien qu'il n'est pas facile, au niveau politique, que tous s'assoient autour d'une même table.

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Du côté Languedoc-Roussillon, une première initiative a été prise d'associer les SCoT à la réalisation du...

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Mais nous l'avons fait. Tout à l'heure, j'ai dit le Gard. C'est une erreur. C'est le Languedoc-Roussillon avec lequel nous travaillons. Nous avons eu des réunions dans l'Hérault. Il y avait une douzaine de SCoT ce jour-là.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous pensez donc que cela est possible si c'est une initiative volontaire des différents SCoT.

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Je pense que ceux qui ont organisé ce genre de réunions (les présidents des communes comme Montpellier ou autres), nous permettent effectivement de coordonner les actions les uns avec les autres. Nous constatons très vite d'ailleurs que les problèmes sont à peu près les mêmes dans tous les SCoT.

On a fait beaucoup d'histoire tout à l'heure et un peu de géographie. Cette image va être très rapide du point de vue histoire. En 1994, est née une Communauté de communes. En janvier 2001, elle est devenue une Communauté d'agglomération. Actuellement, elle représente 12 communes, 160 000 habitants. Au 31 décembre 2002, la Communauté d'agglomération a pris la compétence des transports urbains. Avant, elle était réglée par un syndicat intercommunal.

A plusieurs reprises, vous avez évoqué une chose très importante, mais sur laquelle il faut encore accentuer le regard. C'est le delta Rhône/Durance. C'est une des particularités de ce département d'avoir toute son agglomération dans un delta, et surtout excentrée par rapport aux départements. Cela pose d'énormes problèmes de déplacement. Le bassin de vie déborde sur l'autre côté vers le

Gard. Les échanges à travers les voies, aussi bien le Rhône que la Durance, compliquent la situation. 50 000 transports tous les jours entre le Gard et le Vaucluse, 37 000 entre les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, les ponts restent aujourd'hui certainement très insuffisants.

La superposition des périmètres, telle qu'elle est présentée sur cette carte, est également intéressante. Vous avez la Communauté d'agglomération (en rayures), les 26 communes du SCoT (en orange) et le bassin de vie (à l'intérieur des limites rouges) qui représente les 36 communes du bassin de vie réel.

Nous l'avons évoqué tout à l'heure dans la réponse avec Monsieur Pelisson. Mais on reprendra éventuellement les discussions sur ce sujet parce que c'est important. C'est le Plan de Déplacements Urbains. Comme je le dis souvent, que ce soient les schémas d'aménagement du territoire, hydrauliques ou autres, à mon sens, un schéma comme un plan de déplacements urbains, doit être en permanence, en perpétuelle révision. Un schéma, ce sont des projets, des organisations. Ce PDU est effectivement en révision. Il faut rappeler qu'il avait été initialement adopté pour le bassin de vie d'Avignon par le syndicat que j'ai évoqué tout à l'heure.

Le but de ce PDU est de faciliter la mobilité de manière durable par la mise en cohérence de tous les modes de déplacement. Je l'ai dit tout à l'heure. Il devrait être approuvé en septembre 2007. Nous nous sommes donné trois objectifs :

- restructuration du réseau de transport en commun ;
- développement des mobilités douces et gestion du stationnement des « domicile/travail » ;
- et protection des cœurs de ville.

Ces trois objectifs ont été pris par délibération par le Conseil communautaire le 19 décembre 2003.

Les principaux axes de réflexion sont la création de sites propres (TCSP) et d'une offre hiérarchisée de parkings-relais. J'insiste sur le problème des TCSP et des trois axes. Dans l'objectif du PDU, il y a effectivement un point central qui est l'interférence entre les gares routières et la gare TER au centre-ville, et les trois grands axes qui arrivent de l'Ouest en venant du Gard, de l'Est en venant de la direction de Carpentras, et au sud en venant de Tarascon. Ici, il y a deux flèches parce que la réflexion n'a pas été complètement menée pour définir si on partira par le Monclar ou par Saint-Luce. Les parkings-relais positionnés là ne sont pas encore définis du point de vue foncier, mais ils correspondent à des objectifs.

Il faut bien entendu, dans ses axes de déplacement, prendre en compte les futures réalisations en cours, comme la LEO, en particulier. Vous voyez ce qui est prévu (points jaunes) dans un avenir court, c'est-à-dire en principe avant 2010. L'ouverture de ces axes nécessitera qu'on adapte les réseaux par rapport à ces afflux nouveaux, et à ces transferts de flux générés par ces ouvertures.

La volonté que nous avons au niveau des transports collectifs, répond, je pense, à une demande qui a été réitérée. C'est la véritable alternative à la voiture particulière. Si on évoque le problème de la voiture, on évoque aussi le problème du stationnement. Parallèlement, il faut que dans les quartiers desservis par ces transports urbains, on prenne en compte la qualité de la vie.

Je vais maintenant être très rapide sur le dernier document, et nous reprendrons la discussion pour répondre à la salle. Voici les axes principaux avec la philosophie par rapport aux parkings :

- les parkings de protection de centre-ville : je ne parle pas du prix du parking, mais simplement de localisation ;
- les parkings d'entrée de ville (en vert) : ils correspondent à l'urbanisation réelle suffisamment dense ;
- et enfin les parkings plus dissuasifs, dits de rabattement extérieur : on pourrait les positionner par rapport à la réflexion de Monsieur Musslin ; par exemple, c'est le parking (en marron), au sud-ouest, de l'autre côté de la gare de Barbentane.

Tous ces outils permettront, avec les transports en commun, de réguler le flux des voitures particulières. Nous avons positionné le grand croisillon rouge sur ce que j'évoquais tout à l'heure, c'est-à-dire la gare routière, la gare TER et cet échange d'intermodalité qui peut se faire à ce niveau particulier.

Daniel AUDIBERT, Directeur des transports urbains

Je vais vous dire deux ou trois mots sur le réseau. C'est un réseau qui transporte 8 millions de voyageurs par an. Nous sommes passés de 7 à 8 millions en quatre ans. C'est donc un réseau qui progresse. Effectivement, nous travaillons en l'absence de PDU et d'infrastructures qui sont la clé du développement. On parle beaucoup sur ce que nous aurions dû faire, ne pas faire, ce que nous devrions faire un jour. Pour l'instant, mon travail est de sortir, chaque jour, 80 véhicules et de transporter 30 à 40 000 personnes.

Nous travaillons énormément sur la qualité du service. Vous avez parlé de tramway. Nous avons des profils de transport en commun en sites propres. Nous avons commencé, sans attendre le PDU, à organiser le réseau en fonction du PDU. Par exemple, vous avez la mise en place de la ligne 7. Elle est sur un des axes TCSP. Elle connaît un accroissement de clientèle depuis sa mise en service. Nous sommes quand même dans un réseau qui progresse.

Effectivement, il faudra forcément passer par des infrastructures. Réserver de la voirie aux transports en commun à Avignon n'est pas simple. Monsieur Musslin disait qu'il ne fallait pas négliger les autoroutes qui pouvaient servir de boulevards. Le problème est que ces boulevards servent d'autoroute. Il va donc falloir dégager un peu tout cela de manière à ce que si on fait de la place aux transports en commun, on ne bloque pas quand même la vue.

Je suis prêt à répondre à vos questions, avec Monsieur Dupont. Mais je crois que c'est quand même un réseau qui progresse tranquillement. Ce sont de petits pas. Mais il vaut mieux de petits pas réussis que des grands pas « casse-gueule ».

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Une dame voulait prendre la parole.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Je suis de l'autre côté de la Durance, donc dans les Bouches-du-Rhône (ceux qui ont refusé de rentrer dans la communauté urbaine d'Avignon).

Il y a la ville d'Avignon, et puis il y a des villes autour, avec lesquelles il faut absolument avoir une relation. Le problème de la ville d'Avignon n'est pas la ville même. C'est la progression, la disposition de la population qui est à la fois diffuse et dense. Vous avez de nombreuses villes moyennes tout autour. Ces villes moyennes apportent un flux que vous ne pourrez pas maîtriser, tant que vous n'aurez pas réglé vos rapports avec ces villes moyennes, sans parler d'annexion. Et je le dis bien, sans parler d'annexion. On peut communiquer sans s'approprier un territoire. Si la ville d'Avignon ne comprend pas cela, elle raterait une partie de son travail. C'est vraiment très important. Deux départements, trois régions, il faut parler avec les autres.

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Nous en sommes bien convaincus. La problématique n'est pas d'annexer. La problématique est d'échanger et d'aménager le territoire ensemble. Lorsque je parle d'absence, c'est que jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'échanges positifs dans ce domaine. C'est là, à mon avis, que le bât blesse. Votre présence ce soir me reconforte. Nous avons vu tellement peu souvent des gens des Bouches-du-Rhône dans nos échanges, que c'est agréable de savoir que vous vous y intéressez. Mais il ne s'agit pas du tout d'annexer un territoire.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'était quoi cette carte ?

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Il y en a une autre où je montre justement la voie ferrée, de l'autre côté, sur la rive droite.

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Nous travaillons ensemble au niveau des SCoT avec des débats publics. Je l'avais déjà évoqué. Dans ce cadre, le réseau de villes qui a déjà été évoqué à plusieurs reprises, et que vous venez de reprendre, est quelque chose qui nous passionne. Effectivement, il nécessite un vrai débat. Il faut qu'il y ait des échanges constructifs entre les différentes villes dans des distances qui ont été évoquées à 40km, mais qui sont sûrement moindres dans le département du Vaucluse. Mais il est vrai que le débat public sur le réseau de villes, dans le cadre du SCoT, est quelque chose que nous allons privilégier. Personnellement, c'est un sujet qui m'intéresse particulièrement. Excusez-moi de vous avoir interrompue.

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Je vais compléter. Dans le cadre du SCoT du bassin de vie d'Avignon, un thème est ressorti. C'est justement ce réseau de villes. Concrètement, que cela veut-il dire ? Cela veut dire qu'a été proposé aux communautés de communes proches qui ne sont pas dans le SCoT, d'y participer. Monsieur Pécou, président de communauté de communes, a accepté d'y participer en tant que représentant de sa communauté et du SCoT voisin. On n'est pas au pas romain, mais à petits pas.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Serait-il possible d'y ajouter une association qui a vraiment travaillé sur le sujet ?

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Une association est déjà partie prenante. Elle s'appelle Action Durance.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Action Durance ne s'occupe pas de développement.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous en discuterez après. Que vouliez-vous dire d'autre ?

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

J'avais deux diapositives. Dans la région d'Avignon, nous souffrons de la mauvaise organisation des transports. Pour en trouver les causes, il faut s'intéresser à la géographie du territoire, à son découpage administratif, à la répartition des populations. La disposition des massifs montagneux qui la cernent, implique des contraintes physiques. Le confluent du Rhône et de la Durance fait un angle de 41°, et limite les possibilités d'expansion de la ville d'Avignon. C'est là que nous avons un problème. Le Rhône nous fournit une voie de pénétration. La ville fait partie du triangle d'or Avignon/Arles/Nîmes, trois villes indissociables. Elle est située dans la zone du carrefour entre l'Espagne, l'Italie et la France. Bâtie à l'angle sud-ouest du département, son voisinage proche compte deux départements, le Gard et les Bouches-du-Rhône, qui avec le Vaucluse, forment trois entités attachées à deux régions qui n'ont pas forcément les mêmes objectifs, les mêmes priorités, les mêmes moyens financiers. Est-il possible que les hommes qui l'habitent, dialoguent, communiquent simplement en oubliant les découpages administratifs, ne pensant qu'à l'intérêt des usagers, sans avoir une arrière-pensée de profit ou d'annexion ? Et c'est là le problème.

La population est répartie sur de nombreuses petites villes, disposées autour du territoire de la ville d'Avignon. Elle est dense et diffuse à la fois. Elle a des besoins importants de déplacement pour le travail, les hôpitaux, l'enseignement, les loisirs.

Le réseau routier ordinaire est composé de routes en bon état, mais est contraint par les obstacles naturels (rivière, fleuve, relief, zone d'habitat dense). Des goulets d'étranglement incontournables parce qu'ils conduisent aux besoins des habitants, interdisent de vraies améliorations.

La ville possède un atout majeur, un réseau ferré disposé en étoile qui communique avec tous les territoires qui la jouxtent (Orange, Carpentras, Cavaillon, Chateaufort, Tarascon ; et sur la rive droite, Aramon, Nîmes et Bagnols). Vous voyez le tracé de ces lignes de chemin de fer. Vraiment, c'est la clé du problème. Pour une grande part, ce réseau est en état de fonctionner. Une partie a besoin de remise à niveau. Deux projets ont fait l'objet d'études avancées : Carpentras/Sorgue et Plan d'Orgon/Barbentane. Leur gestion commune diminuerait les coûts d'exploitation, même personnel, même matériel, même gestion.

Les besoins de la population de la route de Carpentras sont proches de la saturation. Les deux ponts sur la Durance (Bompas et le pont de Rognonas) sont des goulets d'étranglement qui provoquent chaque jour des embouteillages. Le coût du carburant, le temps perdu, la pollution sont autant de facteurs qui pèsent sur le bien-être des usagers. La santé publique, le budget des ménages, les perspectives sur les coûts de transport, leurs dégâts sur l'environnement, l'entretien du réseau ne sont pas prêts de s'améliorer. Un ouvrier qui gagne le SMIC doit consacrer la moitié de son salaire à la voiture. Le coût d'un abonnement de transport pour le travail, en train, en Avignon et Arles, est de 16,40 euros par semaine. C'est vous dire l'intérêt qu'il y aurait à développer des transports.

D'autre part, la mise en place d'un train tramway diviserait le trafic, et permettrait aux usagers de se laisser porter. L'urbanisation a entraîné l'absorption du réseau de trains dans le tissu urbain. L'essentiel des gares dispose maintenant d'un parking. Certaines zones artisanales jouxtent le réseau secondaire.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Peut-être devriez-vous passer aux solutions. Vous avez une deuxième page ?

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Oui.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Non. Cela ne va pas être possible.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

On m'a donné sept minutes. Dans le cadre des associations, on m'a dit sept minutes.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Ce n'est pas un discours, ni une présentation. C'est une contribution écrite. C'est bien. Nous la prenons. Mais passez plutôt aux solutions.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Le réseau d'Avignon a l'essentiel de ses activités de bureau près de la gare centrale. Un autre pôle est près du quartier Saint-Lazare (l'université, la Préfecture, le tribunal). Il suffit d'aménager un arrêt. Au moins 5 000 personnes arrivent là chaque matin. C'est visible et cela vient de toute la région. Je ne comprends pas que l'on n'arrive pas à faire quelque chose dans ce sens.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous pensez que les transports collectifs, notamment ferroviaires, peuvent être développés, et qu'il y a beaucoup de possibilités à ce sujet.

Jane LAMBERT, Présidente du Développement Durable Alpilles Rhône Durance

Tout à fait.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci Madame. Une réaction ?

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Madame développe encore une idée que nous partageons puisque le croisement rouge que j'ai évoqué juste à l'intersection de la poste et de la gare routière, correspond très bien à ces objectifs. En plus, les lignes de TCSP, c'est-à-dire les sites propres que nous avons évoqués, ne sont pas faites pour ne rester ultérieurement qu'avec des bus. La ligne principale, sur l'est en particulier, pourrait être aménagée avec un tram ou avec une traction électrique. C'est bien là l'objectif, simplement structurer les grands axes.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pouvons-nous revenir un peu sur les réactions sur les mesures, pour essayer d'élargir le débat ?

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Juste une remarque pour alimenter le débat sur les transports. La zone d'Avignon a la plus forte densité en grandes surfaces de toute la France. Là aussi, il y a eu une erreur fondamentale de nos élus lorsqu'ils ont accordé certaines autorisations dans des conditions plus ou moins douteuses.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Nous ne sommes pas là pour cela, Monsieur.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Bien sûr que non.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Il faudrait changer l'organisation commerciale.

René PELISSON, ancien Conseiller municipal d'Avignon

Avec cette densité, tous les gens ont accès aux grandes surfaces tout autour d'Avignon, avec leurs voitures. Moi, je demande l'arrêt de toute extension des grandes surfaces, et le développement des commerces de proximité dans toutes les villes autour. Je soutiens entièrement le Président de la Chambre de Commerce lorsqu'il dit qu'il faut arrêter la création de nouvelles grandes surfaces dans le Grand Avignon. Il faut absolument maintenir le commerce de proximité. Il vaut mieux que les gens aillent acheter dans l'épicerie de leur village, que venir sur Avignon et polluer tout l'environnement du Grand Avignon.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

D'accord. L'organisation commerciale et les grandes surfaces commerciales. D'autres réactions en revenant sur les mesures plus générales ?

Sabine GERIN, Tarascon

Je voudrais revenir sur le phénomène autoroutier dont parlait Monsieur l'Urbaniste. J'ai 33 ans. Mes parents ont 50 ans. J'ai toujours vécu avec les autoroutes. De parler d'acceptabilité peut remettre en cause toute l'éducation que l'on a reçue depuis 30 ans. Je ne pourrais pas vous dire si c'est un pas, mais je pense que cela demande un peu de temps. Il faudrait donc vraiment s'y mettre maintenant. Je pense que mes parents auraient du mal à changer leur façon de vivre, et à prendre le train ou le bus. Quand je leur en parle, pour eux, ce n'est pas une évolution. Je pense que tous ces phénomènes sont liés à l'éducation que nous avons reçue depuis 30 ans.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

J'ai aussi 50 ans. Ne pensez-vous pas que les gens de 50 ans peuvent évoluer aussi ? Vous me faites peur.

Sabine GERIN, Tarascon

Je ne pense pas que l'on ne puisse pas évoluer. Mais quand on parle de cela, il y a des gens de tous âges. Et on pense à l'acceptabilité quand on commence à avoir des enfants, ou être à la retraite. Mais quand on travaille, le fait de prendre la voiture est naturel.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Parce qu'il n'y a pas d'autres choses pour se déplacer.

Sabine GERIN, Tarascon

Non. C'est lié à l'évolution qu'on demande aux gens. Je ne pense pas que ce soit si facile que cela.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Ne pensez-vous pas que vos parents pourront changer leur comportement quand cela commencera à coûter trop cher ?

Sabine GERIN, Tarascon

Il n'y a que le prix qui fera que les gens vont changer. Moi, je prends le train tous les jours pour aller travailler. Mais beaucoup qui pourraient prendre les transports en commun, ne le font pas parce qu'ils trouvent toujours des raisons qui me paraissent superflues.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Par exemple ?

Sabine GERIN, Tarascon

On me dit que la SNCF est toujours en grève. Mais il est vrai que lorsqu'il y a des grèves, et qu'il faut trouver un moyen de substitution, c'est très difficile. Mais je préfère prendre le train. Et j'aimerais que les gens de ma génération, ou même des plus vieux, arrivent à faire le pas.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous avez raison. L'automobile a été un élément de reconnaissance sociale. Il est vrai qu'il va falloir changer par rapport à cela. Merci de votre témoignage.

Benoît MAGNAT, Carpentras

J'ai 60 ans. Je vois que j'évolue, heureusement dans ce domaine, même si j'ai une voiture. J'aimerais plus me déplacer en transport collectif. J'ai vu des changements. Par exemple, je vais souvent à Genève. Autrefois, j'y allais en voiture. Maintenant, je me suis aperçu que le train coûtait nettement moins cher. De plus, la ville de Genève, contrairement à ce que vous disiez tout à l'heure par rapport à Avignon, a un rapport très drastique par rapport aux voitures. Il n'y a qu'une seule petite voie pour les voitures. Et il y a une ou deux voies pour les trams et les bus. Quand vous habitez à Genève, vous prenez le bus, sinon soit vous prenez des contraventions, soit vous allez très lentement. Effectivement, les bus et les trams vont beaucoup plus vite qu'une voiture. Là, c'est drastique. Ce n'est pas autour d'Avignon où il y a deux voies qui tournent autour d'Avignon ; et les deux voies sont aux voitures. Non ! Les bus ont une voie à eux seuls. C'est déjà le début de la révolution au niveau de la priorité aux transports collectifs. Et plus vous avez de problème de parking, plus c'est cher, plus c'est compliqué de stationner, etc., plus les gens vont prendre les transports collectifs. Je le vois moi-même. Il y a un effet positif sur le contrôle de vitesse qui a été fait ces dernières années. Les Français roulaient comme des cinglés à 160 sur l'autoroute. Actuellement, on est vaguement descendu. La plupart du temps, le nombre d'accidents mortels a diminué. Pourquoi pas ? Je soutiens une diminution à 110 sur l'ensemble des autoroutes françaises, même si personnellement cela m'embête parce que j'aime bien aller à 130. Je trouve que c'est pour

l'environnement, pour l'effet de serre, pour l'état de nos voitures, et aussi la résorption du pétrole qui diminue. Je pense que c'est important qu'on passe de 130 à 110.

Troisième chose sur Avignon et ses environs : vous oubliez une chose dans l'axe est-ouest. Il n'y a pas qu'un rapport Carpentras/Avignon. J'ai travaillé pendant 12 ans à l'Isle-sur-Sorgue. Je faisais donc 20 kilomètres aller et 20 kilomètres retour. Il y a un car le matin à 7 heures, et un autre le soir à 19 heures. Vous ne travaillez pas forcément à 8 heures, et vous ne rentrez pas forcément du travail à 19 heures. Il était donc impossible de prendre les transports collectifs pour aller de Carpentras à l'Isle-sur-Sorgue parce qu'il n'y avait que deux cars, à des heures impossibles pour moi (mes horaires de travail étant de 9 heures à 16 heures). Dans la mesure où les cars seront déchargés de lignes par le chemin de fer, il y a tout un rapport entre les villages qui entourent Cavaillon, Carpentras, de cars. Ce n'est pas seulement les cars scolaires qui partent à 7 heures 30 et qui reviennent le soir. Les gens ont besoin de cars qui s'étalent dans le temps, comme les trains.

J'ai aussi pris le train en Suisse qui est le double de prix qu'ici. Mais il y a des trains toutes les heures qui font toutes les gares. Vous avez un fonctionnement de rapport avec le train qui est très différent de celui que nous avons.

Dominique MUSSLIN, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'aire avignonnaise

Vous avez souligné quelque chose qui est important. C'est la multiplication des dessertes transversales. C'est ce qui a fait l'intérêt du réseau de transport en commun en ville. On a raisonné sur le principe que tout le monde allait travailler en centre-ville. Or aujourd'hui, on voit des phénomènes de plus en plus présents. L'emploi se développe dans des pôles périphériques. Evidemment, les transports ne suivent pas. La voiture a donc pris la place. Ce phénomène est de plus en plus net, pas seulement avec le développement du commerce en périphérie. Mais c'est aussi en raison d'un certain nombre de choses qui autour des autoroutes, entre autres, se développent et font que cela nourrit un motif de déplacement. Probablement que la solution ne sera pas simplement de transporter avec des transports en commun. Ce serait un prix faramineux. Ce sont des solutions combinées parce qu'on ne reviendra pas complètement sur ce qui a déjà été construit. Il faut imaginer des solutions plus complexes, plus subtiles qui régleront le transport en commun.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Madame Grandin, nous vous laissons la parole, pour expliquer la position de votre association, avec les propositions que vous voulez faire.

Danielle GRANDIN, Fédération d'associations « Mieux vivre dans la Vallée du Rhône en Vaucluse »

Il est vrai que nous avons constaté qu'il fallait tenir compte d'éléments planétaires, au niveau du climat, du pétrole, d'éléments internationaux (tourisme, commerce), d'éléments nationaux (politique urbaine) et d'éléments locaux. Cela fait un débat fort compliqué et fort complexe. Moyennant quoi, notre association est attachée à quelques principes. Nous en avons donc déduit quelques propositions que nous allons vous soumettre. Pour partie, elles ont été exprimées ce soir dans cette salle.

Nous pensons que l'élargissement de l'autoroute A7 à 2x5 voies ne correspond pas aux critères de développement durable, ni à ceux de transport durable figurant dans le document du débat que tout le monde ici, connaît sans doute par cœur. Le Conseil du Transport de l'Union Européenne a d'ailleurs adopté une définition très précise de ce qu'est le transport durable. Je vous y renvoie.

Dans cette logique de respecter le transport durable et le développement durable, il faut envisager de mettre un frein à la croissance du trafic routier, développer d'autres modes de transports moins polluants et moins gourmands en énergie parallèlement à l'amélioration technologique des véhicules. Sinon, d'une part, l'engagement de la France de réduire par quatre ses émissions de gaz à effet de serre ne sera pas tenu. 30 % de ces gaz proviennent du transport. D'autre part, si le pic de pétrole n'est pas déjà franchi, il le sera avant 10 ans puisque les transports consomment 60 % du pétrole extrait.

Pour nous, l'avenir des transports dans les 20 ans à venir, c'est avant tout et surtout la prise en compte de la problématique des riverains aujourd'hui. Pour résoudre les problèmes de demain, il faut déjà trouver des solutions à ce qui existe aujourd'hui. Ils seraient aggravés par la fuite en avant. En tout état de cause, il faut assurer la protection phonique par des isolations et la source des revêtements attribués aux abords de grandes infrastructures de transport.

Si l'autoroute est élargie, on assistera inévitablement à une augmentation de la pollution atmosphérique, dont les effets sur la santé en termes de coût et de mortalité iront en augmentant. Actuellement, les valeurs limites en oxyde d'azote sont atteintes le long de l'autoroute A7. Elles sont à 52 microgrammes par mètre cube et par an. Elles vont être diminuées d'ici 2010, et passer à 40 microgrammes par mètre cube et par an. A ce moment-là, elles seront atteintes sur une bande de 100 mètres de part et d'autre du tracé de l'autoroute. Les oxydes d'azote font plus de morts que les accidents. On nous l'a encore rappelé ce soir. Mais c'est moins spectaculaire. Nous avons demandé que le ministère de la Santé soit associé aux travaux de la CPDP pour étudier l'impact des nouvelles infrastructures sur la santé, et réaliser des études épidémiologiques sur ce qui existe actuellement. Si les accidents sont moins nombreux, ils sont en général plus graves, surtout lorsque les poids lourds sont impliqués. Un millier d'entre eux transportant des matières dangereuses, emprunte chaque jour l'autoroute A7. Et encore aujourd'hui, dans le journal, un camion transportant des matières dangereuses, s'est renversé aux abords de l'A7.

Si l'autoroute était élargie, l'augmentation du trafic induirait une augmentation du bruit, intolérable nuisance déjà subie aujourd'hui par les riverains, trop souvent ignorée et maîtrisée par l'ASF quand elle invoque des motifs financiers pour refuser des écrans antibruit que la réglementation impose. Parallèlement, la législation et la réglementation sur le bruit doivent évoluer afin de ne plus permettre aux sociétés d'autoroute de se retrancher systématiquement derrière ces motifs financiers qui ne peuvent être qu'exceptionnels. Comment se fait-il d'ailleurs que l'actionnaire de l'ASF (de Vinci pour ne pas le nommer) soit tellement pro-élargissement de l'autoroute ? C'est, on le sait, le plus important groupe mondial du BTP. Son PDG se fait voter personnellement des primes très importantes, en particulier pour avoir réalisé l'acquisition d'ASF (8 millions d'euros de prime, ce qui correspond à 6 kilomètres de mur antibruit pour les riverains).

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

On va demander à Monsieur Zacharias s'il ne veut pas les rendre... Il a été renvoyé depuis.

Danielle GRANDIN, Fédération d'associations « Mieux vivre dans la Vallée du Rhône en Vaucluse »

On peut se demander quelle sera la récompense octroyée si ASF obtient l'élargissement ; d'où une bonne politique de transport. Il faut quand même moraliser un peu, et ne plus sacrifier le bien-être des citoyens, encore spoliés de leurs biens, alors qu'il n'est pas certain qu'il soit d'un intérêt général de doubler l'autoroute.

Dans la Vallée du Rhône, un élargissement de l'autoroute n'est pas impossible en raison de la concentration des habitations, de la proximité des villages. A Piolenc, il faudra passer sur le cimetière, si on élargit l'autoroute. A Piolenc, en 2001, une pétition s'opposant à l'élargissement de l'autoroute a obtenu 700 signatures. Actuellement, le choix du tracé de l'autoroute ne serait certainement pas retenu dans les mêmes conditions.

Dans le couloir rhodanien, nous avons la nationale, le TGV, la ligne PLM, l'autoroute A7, la ligne à Très Haute Tension. Tout cela cohabite déjà avec des installations dangereuses (Seveso 1 et 2) et des installations nucléaires. Il ne faut plus rien y ajouter.

Aux déséquilibres et à la dépréciation du foncier, aux perturbations des activités agricoles, aux risques hydrologiques, nous disons stop. Les riverains du TGV dans le Vaucluse ne cessent d'ailleurs de dénoncer tous les problèmes liés à l'écoulement des eaux, et à la détérioration de plus en plus visible de certains remblais. Nous avons des photos que nous aurions aimé vous projeter. Il y a eu un petit incident technique. Cela n'a pas été possible, mais nous pouvons vous les transmettre.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Nous les mettrons sur le site de la Commission.

Danielle GRANDIN, Fédération d'associations « Mieux vivre dans la Vallée du Rhône en Vaucluse »

La problématique des eaux est nouvelle. C'est la première fois que l'eau rentre dans certains quartiers, qu'elle se rapproche des maisons. Il paraît incroyable que l'on fasse circuler des trains à 300 kilomètres à l'heure sur des remblais qui sont minés par l'eau chaque fois un peu plus, et qui continueront de se détériorer. On peut regretter que les Comités de suivi qui devaient suivre l'évolution de ce chantier TGV, aient été arrêtés. On attend qu'ils soient rétablis. Les protections phoniques ne sont pas assurées. Dans 20 ans, qu'est-ce que ce sera ?

Il est donc temps de se tourner vers de nouvelles alternatives pour ne pas compromettre l'avenir. Ce serait une erreur considérable de s'engager dans une impasse coûteuse et sans issue, eu égard à la raréfaction du pétrole dont l'épuisement des réserves est programmé, et qui sera une énergie de plus en plus chère. Le réseau autoroutier français est suffisant. Dès l'instant où il sera finalisé, je pense qu'il y en aura assez. Il ne faut pas élargir l'autoroute, et se poser la question qui s'est posée ce soir, pourquoi tant de transport ? On n'échappera sans doute pas à une grande réflexion sur le fonctionnement de notre société pour localiser de manière à rapprocher les lieux de production des lieux de consommation. Cette réorganisation structurelle peut d'ailleurs faire l'objet d'un prochain débat public.

Pour une politique des transports qui consisterait à une liberté de déplacement dans le respect de l'environnement, nous avons quelques propositions à faire :

- sortir le maximum de camions de l'autoroute : les camions en transit sur les trains, le ferroutage ;
- pour ceux qui veulent utiliser l'autoroute, il faut que la limitation de vitesse soit respectée et contrôlée : restriction et voire interdiction de dépassement, et modulation des péages en fonction des kilomètres parcourus et des horaires pendant lesquels ils empruntent l'autoroute ;
- d'une manière générale, réduction de la vitesse sur les autoroutes ; le bruit, la pollution ; réguler le trafic par la limitation de vitesse et la densité du trafic ; moduler les péages autoroutiers pour inciter à utiliser d'autres itinéraires que la Vallée du Rhône ;
- développer et aménager les réseaux secondaires afin d'éviter la congestion autour des villes ;
- recalibrer les voies existantes et les nationales, par exemple l'aménagement à 2x2 voies de la nationale 7 paraît nécessaire ;
- rétablir les coûts réels des différents modes de transport (route, fer, mer, fluvial) ;
- ne plus fermer, mais rouvrir les liaisons ferroviaires ;
- développer le fluvial ;
- utiliser la voie maritime.

Nous attendons maintenant que l'Etat s'engage dans une politique de transport volontariste nouvelle, digne des ambitions internationales, d'une économie soucieuse de l'égalité des traitements et des citoyens. Il faut cesser d'entretenir l'illusion de la compétitivité du transport routier en faisant la vérité sur le coût des infrastructures et sur la santé. Il faut cesser les cadeaux fiscaux, repenser les modèles logistiques, adopter une réglementation sociale harmonisée, une véritable politique environnementale qui traite la problématique des riverains et qui est soucieuse du dérèglement climatique, et qu'il faut mettre rapidement en place.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Merci Madame.

Danielle GRANDIN, Fédération d'associations « Mieux vivre dans la Vallée du Rhône en Vaucluse »

Hors intervention, et à titre tout à fait personnel, pour avoir lu dans la presse les comptes-rendus, je voulais dire que les citoyens participent peu à ce débat. Pour en avoir discuté autour de moi, je pense que les citoyens ont un avis, qu'ils connaissent le problème, mais qu'ils n'y croient plus. Ils ne croient plus aux décideurs. Ils pensent que ce qu'ils disent ne sera pas entendu, écouté et pris en compte. Il y a donc une grande conclusion à tirer de ce débat. Il faut rétablir la confiance entre les citoyens et les décideurs.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'est bien dommage. Ils ont tort. Nous, nous arriverons à porter certainement les conclusions du débat assez haut. Et bien sûr, nous pousserons. Vous pouvez faire confiance à la Commission nationale.

Marc BRUNET, ATTAC

Tout à l'heure, nous avons eu un très bel exposé de géographie, sur la métropolisation et les autoroutes, avec cartes à l'appui. C'est intéressant parce qu'on voit bien effectivement que les autoroutes structurent notre territoire en partie, et que c'est aménagé à partir de là. Encore faut-il qu'il y ait minimum d'habitants. La question que je pose, est sur l'une des propositions de l'Etat, l'autoroute du Piémont. Quand on connaît un peu l'Ardèche, on sait qu'à Privas, il y a 8 000 habitants. Et à Aubenas, si on rajouter Vals, cela fait au maximum 15 000 habitants. Ce sont les deux seules villes. L'Argentière est un village.

Noël LEBEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Les Ardéchois seront contents de la façon dont ils sont traités.

Marc BRUNET, ATTAC

Justement, la question est : est-ce que ce sont les Ardéchois ou le maire d'Aubenas ? L'urbaniste nous a dit que c'est une liaison entre des bassins de population de 20 000 à 100 000 habitants minimum. Entre 5 000 et 10 000 habitants, est-il nécessaire de faire une autoroute ? Je vous rappelle que l'Escrinet est à plus de 700 mètres. Le problème est aussi géographique pour pouvoir faire une autoroute, alors qu'il n'y a pas le bassin de population minimum, en sachant les difficultés et le coût.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je ne vais pas répondre à la place de l'Etat. Telle que nous l'avons entendu, la demande de l'Ardèche est plus une demande d'aménagement du territoire, pour relier ces différentes villes qui n'ont pas un bon réseau routier.

Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction des routes

Il est clair que le projet d'autoroute A79 a deux fonctions : une fonction de desserte de désenclavement du territoire (je ne ferais pas de commentaire sur vos propos), et une fonction de délestage de la Vallée du Rhône.

Pierre RAMY

Dans le débat, j'ai entendu croissance, économie, emploi, etc. Je pose la question à nos énarques, à nos hommes politiques. Croissance, oui. Mais si on fait n'importe quoi en ce qui concerne le transport, qu'on pollue la planète et qu'on ne fait pas attention, il est évident que l'on risque d'avoir

de la croissance dans l'inondation, la santé, etc. La croissance, pour qui ? Pour quoi ? C'est très important. Si on continue l'autoroutier, on risque d'avoir de la croissance, mais je ne sais pas dans quel domaine. Les inondations, c'est de l'économie. Malheureusement, on raisonne ainsi. Il faut bien penser à l'avenir de l'humain et de l'environnement d'abord. L'économie, la croissance, l'emploi... L'emploi, on peut se le partager. C'est dans ce sens qu'il faut aller, sinon, l'économie pour l'économie, je ne suis pas sûr qu'on en réchappe à long terme.

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

J'ai envie de dire quelque chose sur la croissance. Il y a un point tout à fait convaincant. Je précise que je ne suis ni énarque, ni politique. Si vous avez une calculette dans votre poche, il est vrai que calculer ce que fait une croissance de 5 % pendant 1 000 ans, on arrive à des effets totalement absurdes. Même à 3 % pendant 50 ans, j'ai fait le calcul, cela fait multiplier par quatre, et on arrive à des choses difficiles à gérer. Il nous semble qu'ici, nous ne sommes pas dans un débat général sur la croissance. Nous sommes dans un débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Bien sûr, derrière il y a des questions sur la croissance. Mais, fondamentalement, cela a été dit dans des réunions, dont celle-ci, il y a des questions sur l'environnement global (facteur 4) et local (pollution, bruit, etc.). Il y a aussi des questions d'emploi, de développement économique, de desserte locale. Nous venons d'en parler à propos de l'Ardèche. Nous, dans le dossier support du débat, nous avons mis un ensemble de mesures ou de décisions dont un assemblage peut permettre de trouver des compromis acceptables pour la société. Effectivement, nous n'avons pas cherché à mettre des solutions générales, ou voire même de la croissance dans le monde. Il me semble que cela relève d'un autre débat. C'est là-dessus qu'il ne faut pas se tromper. Il faut tous avoir conscience - nous sommes tous des citoyens - que derrière, il y a des débats sur la croissance et la façon dont vivront nos enfants et nos petits-enfants. Mais il faut aussi associer des décisions locales de court terme, de moyen terme. C'est cela que nous essayons de mettre dans le débat.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur Dupont, vous vouliez ajouter quelque chose ?

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Ce n'est pas en parlant de croissance, sur le terme économie ou développement des activités, c'est simplement en termes de population. On nous rappelle (et le préfet nous a déjà sollicités il y a quelques semaines) que le nombre de logements dans le Vaucluse est très insuffisant. La population continue à croître. Il faut bien quand même penser au logement. Les déplacements que nous avons évoqués tout à l'heure dans le cadre du domicile/travail ne représentent pas la totalité des déplacements. Ils représentent moins de 40 % des motifs de déplacements dans une journée. Tout le monde descend. Tous ces logements sont indispensables puisqu'il y a une pénurie, en particulier de logement social. Il faudra donc bien envisager non pas de vivre que pour soi avec un environnement tout vert, mais penser à recevoir les gens et à leur permettre de vivre leur activité, leur loisir, et par définition leurs placements. Je crois que c'est fondamental.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Tout à fait. Il y a des mesures sur la densification de l'urbanisme autour des nœuds reliés avec des infrastructures de transport.

Yves DUPONT, Vice-président aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

C'est là où je rejoins la dame qui est intervenue tout à l'heure au niveau de l'association. C'est ce que nous avons évoqué tout à l'heure. Les vrais réseaux sont à construire. Il y a des localités à une certaine distance. Elles ne sont pas reliées. Elles ne sont pas harmonisées.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

ASF voulait réagir.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Je voudrais resituer la proposition d'ASF. La situation d'aujourd'hui n'est pas satisfaisante. Nous sommes bien d'accord. Nous avons l'intime conviction, puisque nous connaissons bien les transports routiers, que la situation ne va pas s'arranger. Les évolutions que vous souhaitez, nous les souhaitons aussi. La limitation de vitesse est une excellente affaire, à condition que la société française le décide. Le report modal est un problème économique lourd. La SNCF dit « un jour je pourrais prendre 8 000 camions ». Je pense que dans les 20 ans qui viennent, elle est capable de prendre la moitié de la croissance ; d'autant que les camions qui circulent sur les routes, nous ne devons pas les monter sur les trains parce que plus de la moitié font moins de 500 kilomètres par jour. Il restera donc toujours des camions. Cette croissance va se répartir vers les transports modaux différents, et une partie va rester sur l'autoroute. C'est-à-dire que dans 25 ans, on aura toujours le trafic d'aujourd'hui, plus une croissance de 20 %. Cela fait que dans 25 ans, nous aurons un problème encore plus grave qu'aujourd'hui, encore plus de nuisances et plus d'impacts sur les riverains et plus d'ennuis vis-à-vis des locaux qui auront moins d'accès à l'autoroute. Et également, lorsqu'il y aura des incidents sur l'autoroute, il y aura plus de transfert de poids lourds. Lorsqu'il y a un incident sur l'autoroute, on vide l'autoroute (tout le monde s'en plaint) et on transfère sur la nationale. Dans notre proposition on dit qu'il est impératif d'améliorer la situation. Vous, vous dites que nous doublons l'autoroute. Non. Je dis qu'il faut améliorer la situation. L'autoroute a été construite il y a 40 ans avec des moyens techniques de 1965. Visitez les autoroutes que nous construisons aujourd'hui ! Elles sont beaucoup plus précautionneuses, beaucoup plus intégrées, beaucoup plus respectueuses de l'environnement. Notre proposition de modifier la situation a comme corollaire de mettre à niveau, de réhabiliter aussi au plan environnemental une situation que vous avez raison de qualifier d'intolérable. Je voudrais que vous compreniez. Voici deux transparents où j'ai essayé de dessiner pour illustrer. On n'a pas l'intention de rajouter deux voies sèches au bord des trois voies existantes. C'est tout un projet de requalification qui consiste effectivement à rajouter deux voies parce qu'il y aura une nécessité économique, mais en même temps de s'approprier des terrains, de reconstituer des visières, d'avoir la possibilité de faire des merlons de protection qui soient de vraies protections à la source qui peuvent être plantées, intégrées. Il y aura la possibilité d'enterrer ces voies. Il y a également, localement, la possibilité d'éviter des zones très compliquées comme Piolenc. Nous ferons un projet intelligent. Nous trouverons le moyen soit d'enterrer ponctuellement l'autoroute, soit de la dévier en la basculant de

l'autre côté. Il y a ce type de solution. J'ai essayé de le dessiner, mais ce n'est pas un projet dans la mesure où nous ne l'avons pas étudié finement. Mais il y a tout un panel de solutions qui permettrait, à mon avis, non seulement, de réhabiliter globalement l'autoroute d'aujourd'hui, agrémentée de cette augmentation de capacité nécessaire.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pourquoi augmenter la capacité ? Pourquoi ne pas requalifier ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Parce qu'aujourd'hui, il n'y a pas la disponibilité des terrains.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Vous pouvez acheter des terrains autour.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Pour la mettre aux normes environnementales, je vous ai proposé des solutions. Par exemple, enterrer les voies, cela ne se fait pas avec une autoroute qui circule. Il faut avoir la place latérale pour faire des travaux, recréer des protections de l'ampleur de celles que je vous ai dessinées. Elles font 20 mètres de largeur. Un merlon de quatre mètres de haut, prend 20 mètres de large. Ce sont donc des travaux conséquents. La protection des eaux, ce sont des collecteurs, des caniveaux, des passages. Ce sont des travaux très conséquents. Il y a donc un rescindement global que l'on ne peut pas faire techniquement en restant coincés dans nos emprises, et collés à des poids lourds qui circulent.

Madame AUDIBERT

Je voudrais remercier ce monsieur qui nous fait un tableau très idyllique d'un projet. Nous avons rencontré les sociétés d'autoroutes à plusieurs reprises. C'est un non catégorique et définitif sur tout ce qui est amélioration de la situation des riverains. Maintenant, compte tenu du problème du pétrole, je pense qu'il faut arrêter de circuler, et de raisonner en termes de circulation routière. Si on commence à faire, même si ce ne sont pas deux voies supplémentaires sèches comme vous dites, ce sera quand même... Nous pensons qu'il faut plutôt faire marche arrière sur ce plan. A notre avis, cela ne règle pas le problème du climat, du pétrole, ni celui des riverains.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Je crains que vous n'ayez pas la capacité de faire faire marche arrière à la machine économique.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Ce soir, c'est ce que nous avons entendu.

Madame AUDIBERT

En termes de marche avant, il faudra bientôt deux fois, 10 fois.

Jane LAMBERT, DDARD

Vous avez parlé de passage de l'eau. En 2003, nous avons constaté que l'eau mettait deux fois moins de temps pour venir de Vienne jusqu'à Tarascon. C'est-à-dire qu'en trois jours, nous avons avalé l'eau de six jours. La cause ? Le bétonnage et le corsetage du fleuve. Si on fait une autre autoroute, même sur le Piémont, cet espace bétonné et imperméabilisé, sera le même que si on le fait en bas. C'est-à-dire que cela va augmenter les ruissellements. Et le volume des merlons, vous les voyez ? Ces volumes occupent l'espace que l'eau pourrait occuper. Et là, l'eau ruisselle. Et elle se retrouve à toute allure dans le Rhône. Nous aussi, nous en recevons. Cela veut dire que si on continue à bétonner et à faire des ouvrages dans la Vallée du Rhône, on condamne les villes de Montélimar jusqu'à la mer. Ici, à Avignon, autrefois, il y avait un deuxième bras du Rhône. Il est encore actif. Quand le Rhône est en cru, nous avons des sources qui doublent ou quadruplent de volume. L'eau passe encore dessous. Je peux vous garantir que si on continue de bétonner et de corseter ce fleuve, il va se venger.

Une intervenante

Je voulais intervenir sur l'étalement des migrations touristiques. J'ai travaillé dans l'immobilier de loisirs pendant 15 ans dans le Languedoc-Roussillon. L'étalement est une chose. Mais on ne prend plus un mois de vacances. On prend une semaine, maximum 15 jours. Evidemment, cela ne fait que doubler les déplacements. Ce qui est dramatique, c'est que toutes les stations qui ont été créées sur le Languedoc-Roussillon, ont été créées sans infrastructure ferroviaire. On est donc obligé de prendre la voiture.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

C'est ce que l'on appelle les erreurs du passé.

Louise CROVETTI, Conseillère municipale à Carpentras

Je réagis aux propos de l'ASF qui, en commençant par déclarer qu'il nous suit tout à fait, finit par nous faire un discours lénifiant. En fait, il défend le tout routier. Il explique qu'il faut améliorer, réhabiliter, etc. ; tout cela pour dire qu'il faut agrandir, ajouter. Or on sait qu'agrandir les tuyaux, c'est provoquer un effet d'aspirateur. Il y aura de plus en plus de voitures. A terme, si on suit ce raisonnement, soi-disant de modernité, on va arriver à bétonner toute la France pour en faire une immense autoroute. Cela ne répond pas à la question qui était comment réduire les transports ?

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

La question du débat était comment pallier une congestion ?

Francine BUZER

Je voudrais répondre à Monsieur Marchand. Lorsqu'il dit, à propos des nouvelles autoroutes, qu'ils font des infrastructures de façon à ce que les riverains ne soient pas gênés. Pourquoi ceux d'il y a 40 ans doivent toujours subir la gêne ? Vous ne faites pas grand-chose. Vous vous occupez beaucoup plus de la tortue d'Hermann que des riverains ! C'est-à-dire que pour vous, les hommes ne comptent pas. J'aimerais bien que vous répondiez ce soir. On demande des écrans acoustiques. On ne les a pas. Ici, dans cette région, on ne vit pas à l'intérieur ! Comment pouvoir vivre à l'extérieur alors que nous avons 80 décibels. En plus, ce sont des moyennes. Nous ne vivons pas avec des moyennes ! En plus, pour les anciennes autoroutes, en particulier l'A7, ils prennent les anciennes normes. Cela veut dire que l'on doit supporter plus de décibels que les nouvelles autoroutes construites. Est-ce normal ? Est-ce normal de donner plus d'importance à l'environnement et aux animaux qu'aux hommes ? Je veux préciser que les merlons ne servent strictement à rien. Au bout de quelques années, vos merlons s'écrasent. Finalement, on se retrouve en face de l'autoroute.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

On applique la réglementation.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Que fait celui qui fait la réglementation ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Un point noir bruit est défini par une réglementation. Ce sont des décibels. C'est une moyenne. C'est le législateur qui indique que ce niveau de bruit est intolérable. Ces niveaux de bruit intolérable, décidés par le législateur, nous les traitons. Nous venons de traiter 740 points noirs bruit en quatre ans entre Vienne et Montpellier. Ce n'est pas suffisant, évidemment. Quand on traite les points noirs bruit, on passe de 70 décibels à moins de 65. Il reste encore 65 décibels. Vous les subissez. Il n'y a pas d'autre solution qu'une amélioration drastique et considérable de cette infrastructure.

Madame AUDIBERT

Quand Madame Olin a ouvert le débat public, elle s'est engagée à s'occuper de l'existant. Je ne sais pas si elle vous en a parlé depuis. Mais on lui a écrit. On lui a rappelé. Elle en était bien consciente.

Jacques OLIVIER, Conseiller régional

Concernant les liaisons transversales, je voudrais rappeler qu'il existait des voies ferrées Carpentras/Cavaillon. Il y avait aussi une ligne Apt/Avignon. Aujourd'hui, elles n'existent plus. Pourtant, elles seraient bien utiles. Je pense que ce soir, je n'ai pas complètement senti la prise en compte de l'urgence face à la crise climatique et énergétique. Il est certain que si on reste dans cette même logique, tel que tout le débat est bâti...

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Ce n'est pas le débat. C'est la société qui est ainsi.

Jacques OLIVIER, Conseiller régional

Une partie du débat et de ce que j'entends s'est construit sur une logique de continuer la logique actuelle. Je pense qu'on aura de gros problèmes pour arriver au but fixé. Je rappelle que je suis en désaccord avec le tout autoroutier.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

La délibération du Conseil régional Rhône-Alpes va un peu dans ce sens.

Merci Messieurs Dames pour votre participation.