

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

Réunion de lancement

Montpellier, le 6 avril 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION DE LANCEMENT 1

Accueil	3
Philippe MARZOLF	3
Président de la Commission particulière du débat public	3

Ouverture	3
Michel THENAULT	3
Préfet de Languedoc-Roussillon	3

Présentation des modalités du débat	6
Philippe MARZOLF	6
Président de la Commission particulière du débat public	6
.I Les rôles de la CNDP et de la CPDP.....	6
.II Les objectifs du débat public.....	7
.III Les principes du débat public.....	7
.IV La suite du débat.....	8
.V L'Etat commanditaire du débat public.....	8
.VI Les publics concernés.....	8
.VII Les questions du débat public : une problématique générale.....	9
.VIII Les moyens de diffusion de l'information.....	10
.IX Les moyens de participation.....	10

Présentation de la problématique	16
Michel BADRE	16
Ministère de l'Ecologie et du Développement durable	16
Jean-Didier BLANCHET	16
Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	16
.I La situation en 2006.....	16

Réunion de lancement	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
.II	Les orientations du Gouvernement.....	17
.III	Les perspectives à 20 ans.....	18
.IV	Six familles de mesures	19
.1	Régulation de l'existant	19
.2	Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime.....	20
.3	Le développement des infrastructures routières.....	20
.4	Le progrès technologique soutenu.....	20
.5	La maîtrise de la mobilité routière : des mesures réglementaires, tarifaires et incitatives.....	20
.6	La modification des comportements.....	21
Echanges avec le public		21
Interpellateurs		25
.1	L'état des lieux	41
.2	Les enjeux territoriaux.....	42
.3	Les orientations stratégiques.....	42
.4	Les orientations prioritaires	42
Index		1

Accueil

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission qui organise le débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous vous accueillons avec plaisir à cette réunion de lancement à Montpellier, une sera organisée à Lyon et une autre à Marseille.

Je vais vous présenter tout de suite le déroulé de cette soirée. Pardonnez-nous, la technique nous a contraint à mettre des écrans de chaque côté. Nous allons avoir une ouverture par Monsieur le Préfet Michel Thénault. Je vous présenterai ensuite les modalités du débat, qu'elles sont les questions qui y sont posées. Nous aurons ensuite quelques questions sur les modalités, l'Etat vous présentera la problématique et tentera d'apporter une réponse aux questions soumises au débat. Nous aurons bien sûr ensuite un débat avec plusieurs interpellateurs, merci d'avancer, dont Monsieur le ministre Jean-Claude Gayssot qui préside le Conseil régional, des transporteurs, et nous remercions d'ailleurs le port de Barcelone qui est venu nous expliquer un peu comment il fonctionne là-bas, également des associations, et la flotte Languedoc-Roussillon.

Je laisse maintenant la parole à Monsieur le Préfet Michel Thénault pour ouvrir ce débat. Il nous présentera les attentes de l'Etat en la matière.

Ouverture

Michel THENAULT

Préfet de Languedoc-Roussillon

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le ministre, Mesdames et Messieurs les présidents d'associations, Mesdames et Messieurs les chefs de service, Mesdames et Messieurs, comme vous le savez, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et Madame le ministre de l'Écologie et du Développement durable ont souhaité saisir la Commission nationale du débat public sur un exercice complexe de prospective.

Sous votre égide, Monsieur le Président, nous sommes en effet invités, vous êtes sollicités pour imaginer le fonctionnement de notre territoire dans une vingtaine d'année, et suggérer à partir de cette analyse, les réponses aux questions qui ne manquent pas de se poser quant à nos fréquences de déplacement, nos besoins en matière d'approvisionnement local par exemple ou de transit, pour ne citer que quelques-unes des fonctionnalités auxquelles nous pensons quotidiennement. Nous sommes appelés à nous exprimer sur nos modes de transport, leur complémentarité, leur compatibilité entre, au regard des contraintes d'occupation de l'espace, de consommation énergétique, d'encombrement, d'environnement, sujet très sensible, mais également de développement économique.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Il ne s'agit pas réellement d'un exercice aisé, usuel, il ne s'agit pas du tout d'une démarche banale. Une telle projection n'est pas seulement affaire d'experts. Bien sûr, leur éclairage sur ce que seront demain le trafic, le mode de production, les énergies alternatives, la croissance démographique, le rôle et la place de la région dans l'Europe, ses potentialités de développement, sa place dans le bassin méditerranéen, son rôle de trait d'union entre le nord et le sud de l'Europe sont autant de paramètres nécessaires au cadrage de notre réflexion.

Pour autant, la réponse à la question fondamentale, « quels modes de transport pour demain, pour qui et pour quoi faire ? », est d'abord une question qui mérite un échange, qui exige un débat public. Il s'agit du sens de la démarche, qui est illustré par un dossier constitué par l'Etat, qui vous a été adressé ou remis. Cependant, ce dossier n'est qu'un argument au débat, il n'est nullement un argumentaire au profit de telle ou telle thèse, et encore moins au profit de tel ou tel projet. La démarche est au demeurant novatrice car habituellement, la Commission nationale du débat public, sous le contrôle de Monsieur le Président, est saisie de projets d'infrastructures précis.

Or aujourd'hui le débat à grande échelle auquel vous êtes conviés et qui commence, qui porte sur la politique des transports sur la Vallée du Rhône et l'arc languedocien dans vingt ans et non pas sur tel ou tel projet.

Il s'agit donc d'une démarche engagée très amont, qui ne se confond pas avec les débats de cette procédure afférents aux projets d'infrastructures que nous connaissons et qui pourront avoir lieu, par exemple pour n'en citer qu'un, celui de la ligne LGV Montpellier-Perpignan. Des études pré fonctionnelles vont bien entendu démarrer pour aboutir à un débat public qui portera sur un projet et qui sera organisé début 2008.

Je sais que nous avons parfois fait grief que l'A9 ne soit pas versée au débat public. Les procédures amont étaient passées et le débat public qui s'ouvre aujourd'hui aurait donc été inopérant dans ce cadre au regard de l'avancement de ces procédures.

Cela dit, et la rumeur court déjà et je fais là confirmer, la donne a sans doute changé aujourd'hui puisque la Commission d'enquête vient de rendre ses conclusions et celles-ci ne sont pas favorables projets, l'avis est défavorable.

Applaudissement dans la salle.

Ce rapport va donc faire l'objet d'une analyse selon la procédure prévue et le ministre prendra ses décisions avec un éventail d'options, sous l'autorité du ministre Gayssot qui connaît les procédures. Cette procédure est la suivante :

- le rapport va faire l'objet d'une analyse, il sera confié au ministre qui aura plusieurs choix, je peux en citer quelques-uns, il y en aura peut-être d'autres ;
- ce dossier pourra également être transmis au Conseil d'État, comme il s'agit d'une autoroute le Conseil d'État doit être saisi ;
- soit le ministre ne le transmet pas, soit il demande des études complémentaires, soit il estime qu'il ne s'agit finalement pas de la bonne procédure à appliquer, la liste n'est pas exhaustive, il revient au ministre de se déterminer.

Il n'est donc pas exclu que le débat public commence aujourd'hui ait à évoquer cette infrastructure. Pour ma part, je suis convaincu que nous devons de toute façon trouver des solutions et j'espère

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
que le débat public qui s'ouvre aujourd'hui en apportera certaines orientations, car une chose demeure : nous sommes dans une région où les voies de communication sont saturées.

Quoi qu'il en soit, nous le voyons bien, l'enjeu du débat ouvert aujourd'hui et des décisions qui en résulteront, est économique, social et environnemental, et ces dimensions doivent toutes être appréhendées. Il s'agit donc bien d'un enjeu qui touche à l'avenir même de la région, à sa capacité à permettre le développement de ses agglomérations, à la promotion de ses infrastructures d'accueil d'activités propres à conforter son positionnement européen. Il s'agit d'un débat qui touche à son mode de développement et, à ce titre, il concerne tout le monde.

Dans ce contexte, quelles que soient les pistes qui seront envisagées au cours de ce débat public, face à la complexité de la situation, seule une approche collective et assumée est acceptable. À mon sens, sans que cela soit exhaustif, plusieurs questions paraissent sous-tendre la démarche sans que leur énoncé ne soit décidé.

La première est sans doute de connaître quelle est la perception des usagers, les habitants du fonctionnement actuel de notre système de transport, quelles idées nous faisons-nous de ce que devrait être de temps en temps l'articulation entre les modes de transport, quel est le temps que nous voulons y consacrer et par voie de conséquence, quel prix sommes nous prêts à y mettre.

L'ambition poursuivie à l'occasion du débat autour de cette première interrogation est de parvenir à établir autant que faire se pourra, et je mesure la complexité de la tâche, les grandes lignes du projet collectif sur les niveaux de service à atteindre et les impacts que nous sommes prêts à accepter et à maîtriser.

La seconde attente, Monsieur le Président, de ce débat public n'est pas des moindres. Il s'agit de l'émergence de propositions issues de la participation au débat actuel de collectivités, d'élus, de chefs d'entreprise, d'usagers, d'associations et de citoyens.

Nous le voyons, ce débat recèle plusieurs enjeux et plusieurs objectifs à atteindre. Tous les objectifs, nous pouvons en être convaincus, seront légitimes. Mais en même temps, il y a fort à parier – lorsque nous sommes une société diversifiée, nous avons des responsabilités différentes les uns et les autres – que certains de ces objectifs apparaîtront contradictoires. Je crois que l'intérêt du débat public, son objet même, est justement d'avoir l'occasion de les exprimer dans leur diversité parce que les attentes et les objectifs sont probablement différents suivant les responsabilités, les fonctions exercées, suivant que l'on raisonne sur telle ou telle échelle géographique ou sur telle ou telle priorité, voir sur tel ou tel horizon de temporalité.

L'un des objets de ce débat est précisément de faire émerger de ces discussions des orientations souhaitables pour l'avenir dans l'ensemble des territoires concernés.

Pour faciliter le débat, le support qui vous est soumis évoque, vous l'avez sans doute vu ou vous vous aurez l'occasion de vous en apercevoir, une quarantaine de mesures regroupées en six familles, qui ne sont que les pistes et dont la vocation, je crois, est de nous aider les uns et les autres à nous situer par rapport à nos attentes.

Là encore, le débat public permettra d'en mesurer l'acceptabilité et c'est à partir des enseignements qui seront tirés des discussions qu'une combinaison de ces mesures, ou d'autres mesures, ou d'autres objets issus de nouvelles propositions, qui pourront être étudiés au travers de projets plus précis, comme je l'ai dit au début de mon intervention, et être soumis à la Commission nationale du débat public.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Il me semble, Monsieur le Président, que la tâche de la Commission n'est donc pas des plus aisées pour cette première parce que, je le répète, un tel débat très en amont est une première en France et, Monsieur le Président Marzolf, le sujet est vaste, complexe tant par sa nature que par son aspect prospectif puisque nous ne sommes peut-être pas nombreux dans cette salle à savoir par quels moyens nous nous déplacerons à l'avenir.

Cette démarche sera évidemment prolongée le moment venu car des approfondissements seront naturellement nécessaires et vous serez de nouveau informés et consultés projet à projet dans le cadre des procédures réglementaires.

Le débat public est à la fois une démarche de proximité, le nombre de réunions qui d'ailleurs est programmé ici dans la vallée du Rhône en est un témoignage. Il s'agit également d'un exercice de démocratie auquel nous sommes conviés et auquel nous ne devons pas hésiter à participer. Le cadre en est fixé, et Monsieur le Président Marzolf en précisera l'ordonnancement.

Pour autant, la réalité profonde de ce débat dépend de notre capacité à nous en saisir, responsables, élus, associatifs, économiques, usagers, citoyens, pour cerner les enjeux, tracer les évolutions souhaitées pour mieux se déplacer et continuer à vivre dans un environnement équilibré, respectueux de la santé, ce ne sont pas des mots grandiloquents, cette phrase est pratiquement reprise des termes mêmes de la Constitution.

J'espère que vous serez nombreux à vous y associer, c'est le meilleur moyen de préparer l'avenir de notre région. Je vous remercie d'être parmi nous.

Présentation des modalités du débat

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur le Préfet pour cette ouverture. Vous avez peut-être tous remarqués qu'il y a sur le côté un écran qui indique le temps écoulé lorsque les personnes parlent. Le débat public est un moment de démocratie et nous voulons qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer sur les questions du débat. Je vais personnellement avoir 20 minutes vous vous présentez les modalités de déroulement du débat et vous pourrez vérifier si je ne dépasse pas trop.

.I Les rôles de la CNDP et de la CPDP

La CNDP est la Commission nationale du débat public, une autorité administrative indépendante qui a été créée par la loi relative à la démocratie de proximité de février 2002. Je suis également le vice-président de cette commission nationale et nous sommes chargés en France de faire respecter la participation du public à l'élaboration de tous les grands projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire, mais également, et sur les options générales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Pour l'instant, nous avons été saisis seulement deux fois par le gouvernement sur une vingtaine de projets organisés.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Lorsque la CNDP décide d'organiser un débat public, elle crée une commission particulière qui est chargée de l'organiser et de l'animer. Il y a donc un Président – Philippe Marzolf –, accompagné de deux de ses membres qui vont se présenter.

Anne DEVAILLY

Je suis journaliste basée à Montpellier dans différents médias économiques nationaux, tels que *l'Usine Nouvelle* ou régionaux comme en ce moment, à *Objectif Languedoc-Roussillon*.

Paul VIALATTE

Je suis magistrat à la Chambre administrative, président de cour à la Chambre administrative d'appel de Lyon.

Philippe MARZOLF

Il y a encore quatre autres membres, dont un, Philippe Bovy, est Suisse, spécialiste de la mobilité des personnes car il est professeur à l'école Polytechnique de Lausanne ; nous avons un spécialiste de la mobilité des marchandises, Claude Leroi, d'ailleurs ancien transporteur ; nous avons un spécialiste du Développement durable, Dominique Bourg, qui est également philosophe ; et un spécialiste de l'aménagement du territoire, Noël Lebel qui a été directeur de la DATAR.

Nous sommes bien sûr engagés individuellement dans cette commission au travers d'un code éthique et déontologique dont deux points très précis sont l'indépendance – à laquelle nous tenons, nous sommes indépendants de l'Etat et des acteurs, nous sommes là pour animer et organiser le débat – et surtout la neutralité – nous n'avons pas d'avis à donner. Nous sommes là pour vous faire parler, vous faire vous exprimer et nous ferons à la fin un compte-rendu qui sera une synthèse la plus objective possible de ce que vous avez dit parce que nous ne donnerons pas du tout notre avis. Nous avons donc un rôle de facilitateur et de mémoire de débat public, tout est fait par écrit pour que nous puissions ensuite y faire référence dans les années suivantes.

.II Les objectifs du débat public

La diffusion d'une information la plus large possible, la plus transparente possible, ce qui n'est pas toujours facile à faire mais nous sommes là pour tout étaler sur la place publique, tout ceci pour votre participation la plus active, vous êtes ce soir environ 150 à 160 personnes, et un dialogue constructif pour construire ensemble, vous acteurs et vous, grand public cette fameuse politique de transport, pour éclairer l'Etat qui a besoin de décider l'orientation et les mesures à mettre en place dans les années à venir..

.III Les principes du débat public

Quatre principes fondamentaux de notre action :

- **Transparence**

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Tout ce qui a été dit, tout ce qui a été étudié doit être mis sur la place publique, doit être rendu public. Il y aura par exemple un verbatim de tout ce qui sera dit ce soir et ce verbatim sera sur Internet dans les 72 heures ;

- **Equivalence**

Important, toute personne concernée peut s'exprimer que vous soyez habitant ou ancien ministre, vous avez autant la possibilité de vous exprimer ;

- **Argumentation**

Contrepartie du principe d'équivalence. Il faut argumenter, étayer vos avis, vos propositions. Pourquoi êtes-vous pour ou contre. Nous cherchons donc réellement les arguments ;

- **Symétrie**

Vous avez vu le document de l'Etat, dans quelques semaines des cahiers d'acteurs seront disponibles, des expressions d'acteurs, associations, grand public qui diront un peu de ce qu'ils pensent de ceci. Ces documents de quelques pages seront diffusés au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage, donc de l'Etat.

.IV La suite du débat

Le débat va durer du 27 mars au 26 juillet, donc quatre mois, la Commission a ensuite deux mois pour rédiger un compte-rendu de ce que vous avez dit, le Président de la Commission nationale en tirera un bilan et ensuite l'Etat aura des conclusions à tirer et certainement des décisions à prendre. C'est pour cela que je dis très souvent que si ce que vous proposez sur les mesures, sur les scénarios, sur ce qui est possible de faire est très argumenté et très concret, l'Etat aura d'autant plus la possibilité de prendre des décisions concrètes et rapides.

.V L'Etat commanditaire du débat public

Monsieur le Préfet l'a précisé, sont élaborés sur plusieurs documents que vous avez trouvés à l'entrée, le dossier du débat, 97 pages présentant les enjeux, les perspectives des différentes mesures. Il est accompagné d'une synthèse d'une dizaine de pages, diffusée beaucoup plus largement, complétée d'un document titré *Pour en savoir plus*, de 55 pages pour savoir ce qu'est le Développement durable, le paysage urbain, les politiques de transport, quelles sont les autres idées dans les autres pays. Vous aurez également en complément 13 documents de référence et une vingtaine d'études réalisées par l'Etat. Tout ceci est disponible sur Internet, en version papier dans les bureaux, mais également sur CD-ROM sur simple demande.

.VI Les publics concernés

Le public concerné est bien sûr très large puisque la politique des transports dans la vallée du Rhône englobe trois régions : Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, les usagers actuels des systèmes de transport, les collectivités territoriales et les chambres consulaires, et il est important de les associer pour justement voir quels sont les projets d'aménagement du territoire dans les 20 ans à

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien venir, et également les politiques de transport dans cette durée, les professionnels du transport, vous en avez déjà sur la tribune, mais vous en aurez tout au long de ce débat pour qu'ils vous expliquent comment cela fonctionne, des associations d'usagers, bien sûr, et des gens plus intéressés des problèmes sociaux, environnementaux et de la politique des transports.

.VII Les questions du débat public : une problématique générale

Il est important de considérer, Monsieur le Préfet l'a dit, qu'il ne s'agit pas d'un projet précis, il ne s'agit pas du doublement de l'A9, c'est beaucoup plus large, c'est une politique des transports.

Première question posée à vous, en tant qu'acteurs et sur laquelle nous vous pousserons, nous commission, à répondre régulièrement au travers de vos expressions, de donner votre avis sur ce sujet. Tout d'abord, quelle est votre perception du système de transport ? Est-ce que vous êtes gênés lorsque vous vous déplacez, est-ce que cela roule, êtes-vous obligés de prendre d'autres itinéraires ? Quelle est votre perception ? Pensez-vous que cela s'améliorera dans 15 ans, dans 20 ans ou pas ? Il s'agit de ce que nous voulions appeler le diagnostic partagé.

Ensuite, quelles sont les orientations souhaitables pour améliorer cette politique des transports ? Et nous exposerons bien sûr les trois composantes du Développement durable, économie, écologie et développement social et également les projets des territoires et les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre, facteur 4 en 2050. Nous avons des engagements précis, une charte de l'environnement, un engagement précis de la France. Voilà donc les grandes orientations. Nous pourrions dire : est-ce que nous continuons à faciliter la liberté de se déplacer comme nous l'avons fait jusqu'à présent ? Comment maîtriser les besoins en faisant plus de report modal par exemple ? Pouvons-nous carrément chercher des politiques d'aménagement, d'urbanisme qui vont chercher à réduire le besoin même de mobilité.

Ensuite, pour aider à construire cette politique des transports, l'Etat soumet au débat une quarantaine de mesures regroupées en six grandes familles et il va justement falloir prendre une mesure dans une famille, l'associer à une autre pour tenter de construire quelque chose de cohérent.

- La régulation de l'existant, Messieurs Blanchet et Badré, les représentants de l'Etat, y reviendront rapidement. Est-ce que la régulation de la vitesse de 130 à 110 permet d'augmenter la fluidité de 10 % ? Est-ce acceptable ? Est-ce que l'interdiction de doubler pour les poids lourds est acceptable parce que cela réduit les risques de sécurité.
- Le développement des modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime. Cela va-t-il permettre un rendement important, que ce soit aussi bien s'agissant de marchandises dont nous avons déjà beaucoup parlé lors des réunions de lancement mais également pour les personnes à travers le développement des TER, savoir s'il faut augmenter le nombre de TER entre Nîmes et Montpellier pour ceux qui habitent à Nîmes et travaillent à Montpellier ? Cela est déjà fait en partie mais est encore à l'étude.
- Le développement des infrastructures routières. Il s'agit d'une mesure importante, là aussi, faisons-nous comme jusqu'à présent en élargissant les « tuyaux », dédoubler l'A9 vers Narbonne ? Vaut-il mieux faire une autoroute dans le piémont des Cévennes ou l'Ardèche ? Faut-il aménager la nationale 7 et la nationale 9 ?

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

- Le progrès technologique soutenu, pour tenter d'améliorer, réduire l'impact sur l'environnement. Développer les biocarburants peut être une solution, développer des voitures plus propres ou donner une priorité aux transports collectifs dans les centres-villes.
- La maîtrise de la mobilité routière, agir pour que les gens utilisent moins leur voiture, une taxe carbone ou de certificats verts par exemple.
- En allant plus loin, la modification des comportements. Ce sont des politiques d'aménagement du territoire avec les relocalisations industrielles pour que les lieux de production et de consommation soient rapprochés, une nouvelle organisation industrielle pour éviter par exemple que des pommes de terre cultivées en Espagne soient consommées en Belgique. Il y a peut-être là une réflexion à avoir, mais également au niveau urbain, l'étalement urbain qui développe les besoins de déplacement. Ne faut-il pas tenter de redensifier les villes avec des transports collectifs internes ? Ne pouvons-nous pas étaler les migrations saisonnières qui nous concernent beaucoup. Par exemple, toutes les locations commencent le samedi et se terminent le samedi.

Voici donc une quarantaine de mesures sur lesquelles vous allez devoir débattre, dire si elles vous semblent acceptables, efficaces, comment elles régissent les différentes mesures.

Voilà globalement les questions qui se posent au débat. Par rapport à cela, nous avons bien sûr des moyens de diffusion de l'information importants, les documents du débat que vous avez trouvé à l'entrée, un journal qui a été édité à 2 millions d'exemplaires, il a été encarté dans les journaux régionaux. Nous avons un budget à suivre, nous avons déjà 2 millions d'euros et nous tentons d'être raisonnables.

Il s'agit du choix de la commission, et son Président assume ce choix. Nous ne pouvons pas le faire partout, nous avons choisi également des tractages, ils ont été tractés en centre-ville, dans les gares de voyage, dans les gares SNCF, dans les aéroports.

.VIII Les moyens de diffusion de l'information

Nous faisons le maximum, il y a des affiches, des expositions et nous pensons, par rapport à cela, que cela a été diffusé, 2 millions d'exemplaires, ce qui permet surtout de pouvoir demander les documents du débat. Vous pouvez les recevoir directement chez vous. Nous avons également un site Internet, vous avez ici son adresse, où vous avez toutes les informations nécessaires ; un numéro vert que vous pouvez appeler gratuitement et avoir les documents du débat pour les prochaines réunions, vous avez bien sûr un bureau à Avignon et les médias, je pense à France 3, sont des supports importants de l'information. Nous avons besoin également des acteurs pour diffuser cette information.

.IX Les moyens de participation

S'agissant des moyens de participation, plus de trente réunions publiques sont prévues, un système questions-réponses assez important où vous pouvez poser toutes les questions que vous désirez sur Internet ou les envoyer par courrier. Vous avez également ce soir des formulaires sur vos sièges pour poser les questions par écrit, parce qu'il est également important que vous puissiez recevoir la réponse chez vous même si elle a reçu une réponse orale ce soir. Il est important que tout soit écrit parce que tout sera également public sur Internet.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Nous avons également mis en place sur Internet des contributions écrites. Toute personne concernée peut faire une contribution, donner son avis, faire des propositions. Nous la recevrons, l'analyserons, nous la rendrons publiques sur Internet et certaines contributions pourront constituer des cahiers d'acteurs au principe de symétrie, diffusés au même niveau que les dossiers de l'État.

Une particularité dans ce débat public, l'expérimentation pour la CNDP, un atelier des citoyens, à titre d'exemple de ce qui se passe au Danemark, parce que nous n'étions pas certains sur les politiques des transports, à réfléchir dans dix ans ou quinze ans, si le citoyen, le grand public allait venir aux réunions publiques et nous nous sommes dits qu'il serait mieux de faire une expérimentation. Nous avons donc sélectionné un groupe de quinze habitants dans les trois régions, représentatifs de la diversité des régions. Ils ont reçu trois week-ends d'information sur les systèmes de transport, sur la façon dont cela fonctionne, il y aura une session publique le 22 avril à Avignon, où nous questionnerons les acteurs. Ils rendront ensuite un avis qui sera diffusé comme un cahier d'acteurs, comme les autres acteurs, au même niveau. Nous verrons ce qu'il en ressort.

Nous aurons une trentaine de réunions publiques, nous avons commencé à Avignon le 27 mars en présence des deux ministres, nous avons trois réunions de lancement, car il y a trois régions. Nous aurons ensuite dix réunions thématiques importantes pour le public qui doit s'informer, et dialoguer sur des questions thématiques et techniques. Nous avons, à partir de la semaine prochaine, une thématique sur l'offre et la demande des transports, quelle sera à la demande, quelles seront les perspectives, quelles seront les modifications de comportements dans 10 ans, 15 ans ?

Transports et développement des territoires : il s'agit là d'un sujet important parce que qu'il est certain que cela a un lien évident entre les projets d'aménagement du territoire et la politique des transports. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons demandé aux trois conseils régionaux, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon de nous préparer un document de 4 ou 6 pages portant sur leur vision du territoire pour les 15 ans à venir et le lien avec la politique de transport de personnes. Nous débattons de cela à Marseille, à Lyon et bien sûr à Montpellier.

Transports et enjeux globaux d'environnement : tous les experts le disent, il y a des enjeux à venir, le réchauffement climatique a déjà été acté, savoir où nous en serons dans 10, 15, 50 ans. Personne n'en est sûr, mais c'est un enjeu que nous devons prendre en compte. Nous parlerons également des ressources pétrolières limitées, certains experts disent que le pic de production n'arrive plus à satisfaire la consommation, est-ce que cela sera en 2010, 2012, 2020 ? C'est demain et comment anticiper ces enjeux qui nous arrivent ?

Transports et enjeux locaux d'environnement : il s'agit des liens entre pollution, santé, sécurité, cadre de vie, paysage, et bruit. Nous étudierons tous ces impacts qui vous concernent directement, ce qui se passe, comment cela est-il ressenti ?

Transports et mobilité des marchandises : nous avons bien tous besoin de déplacer des marchandises, développement très important qui a eu lieu ces dernières années et il est également important d'en parler. Vous avez ce soir des représentants du port de Barcelone qui vont nous dire également quelles sont les prévisions et leur potentiel dans ce domaine.

Transports et mobilité des personnes : Quels sont nos besoins de mobilité, comment cela se passe-t-il actuellement, quels changements de comportement interviendront dans les années qui viennent ? Il est important de voir les solutions.

Nous terminerons ces réunions thématiques sur une réunion de synthèse sur la manière de fonder, à partir de ce qui a été dit, une politique des transports VRAL.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Trois auditions publiques pour recevoir, dialoguer avec les acteurs. Vous verrez que nous sommes toujours contraints par le temps dans le débat public, les interpellateurs auront 7 minutes chacun pour s'exprimer et vous avez le juge de paix qui est là pour dire que c'est trop long, qu'il faut conclure.

Ensuite, nous aurons treize réunions territoriales à Perpignan, Sète, Montpellier, etc., pour voir plus profondément les problèmes locaux, tout en restant, bien sûr dans le cadre du débat avec trois grandes questions : Quelle est la perception du système ? Comment et quelles sont les grandes orientations ? Quelle est l'acceptabilité de ces grandes mesures ?

Nous sommes réellement dans un débat où nous allons devoir essayer de concilier liberté de se déplacer et respect de l'environnement en se projetant évidemment tout de suite, mais également dans 15 ou 20 ans, et, comme le dit Monsieur le Préfet Thénault, ce n'est pas un exercice facile, mais je suis certain, comme nous le disons souvent à la CPDP, que l'intelligence collective réunie dans une assemblée va pouvoir arriver à trouver des solutions.

Voilà. Il me reste une minute supplémentaire par rapport au temps imparti. Je vais prendre quelques questions sur les modalités de déroulement du débat et non pas sur le fond du dossier. Nous y reviendrons ensuite. Autre principe : attendre que les hôtesse ne vous amènent un micro, si vous pouviez-vous lever, vous présenter et poser ensuite votre question.

De la salle

S'agit-il d'un débat national ? À quel niveau cela se passe-t-il ?

Philippe MARZOLF

Au niveau des trois régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon. Donc le territoire de Lyon, Valence, Marseille jusque Perpignan.

De la salle

Il n'y a donc pas de volonté pour que cela se fasse au niveau national.

Philippe MARZOLF

Pour l'instant, le Gouvernement et l'État n'étaient pas du tout obligés de saisir la Commission nationale pour organiser ce débat. Ils sont obligés de le faire lorsqu'ils sont en phase de projets. Là, la démarche est volontaire, ils commencent par la où « cela coince », la vallée du Rhône, l'arc languedocien. Mais bien sûr, j'imagine, nous pouvons en débattre tout à l'heure, que les solutions et mesures qui sortiront de ce débat pourront également être utilisées plus largement dans une autre commission nationale.

Paul VIALATTE

Pour compléter sur cette question du champ territorial du débat, ce champ territorial limité est souvent critiqué. Il s'agit seulement du sud de Lyon jusqu'à Marseille et l'arc languedocien

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien d'Avignon à Perpignan. Cependant, il va de soi que tout ce qui se passe ailleurs, les traversées du Massif central ou au nord de Lyon avec l'éventuel canal grand gabarit, mais qui a des effets sur ses territoires est également pris en considération comme ayant des effets sur le territoire considéré. Le champ des structures géographiques n'est pas réellement limité.

Jean-Louis ROUMEGAS, Président du groupe des élus Verts à la mairie de Montpellier

Sur les modalités formelles et conditions du débat que vous avez présenté, je crois qu'il n'y a rien à dire. Le nombre des réunions, l'information du public est assurée l'ensemble des acteurs qui ont voulu participer ont reçu l'information. Il n'y a rien à dire là-dessus.

S'agissant de la cohérence de la démarche, il y a peut-être un préalable à dire. Monsieur le Préfet nous a annoncé une très bonne nouvelle ce soir, l'avis négatif de la Commission d'enquête publique sur le doublement de l'A9. Il n'en reste pas moins que le fait que cette enquête publique ait eu lieu avant le débat public général entache la cohérence de la démarche de l'État. Cela donne l'impression que certaines choses sont décidées d'avance et que le débat ne sert à rien.

Aujourd'hui, la nouvelle qui nous est annoncée, si elle est suivie d'une décision sage de la part du ministre, qui est de reporter les décisions et l'étude alternative après que le débat public ait eu lieu, cette décision sage redonnerait au débat public toute sa force toute sa crédibilité. Il s'agit d'une demande que nous venons faire d'autant plus que les commissaires ont donné un avis négatif.

Je tiens également à vous dire, sans triomphalisme, qu'il s'agit d'une victoire de l'ensemble des opposants, associations, communes qui ont pris position, nous-mêmes, sur ce débat.

Seconde remarque, si les conditions formelles sont bonnes, je tiens également à dire que vu les enjeux que vous avez évoqués, qui sont la problématique globale des transports dans le dossier des engagements internationaux et de la France, Kyoto, etc., autant le dossier support est selon nous défaillant, puisqu'il ne présente que des modèles proches d'évolution à partir de la réalité actuelle. C'est-à-dire des scénarios où il n'y aura de toute façon que des saturations et de nombreuses associations et nous pointons l'absence de véritables scénarios alternatifs, de véritables scénarios de rupture dans le dossier que vous nous avez donné.

Les conditions formelles sont bonnes, mais les données avancées par le ministère pour lancer le débat ne sont pas à la hauteur des enjeux affichés et nous demandons donc à la Commission nationale du débat public de diligenter une étude indépendante pour produire un scénario complémentaire, un vrai scénario de rupture qui permettrait à l'ensemble des acteurs de se prononcer. Savoir s'ils acceptent ce scénario de rupture, savoir s'ils en acceptent également les conséquences, les applications, et qui permettra aux politiques, et donc aux ministres, de choisir en connaissance de cause.

Aujourd'hui les conditions formelles sont bonnes, mais le dossier support ne permet pas de décider beaucoup en termes de choix politique. Merci.

Philippe MARZOLF

Très bien, je ne vous répondrai pas s'agissant du dossier support, l'Etat vous dira ce qu'il en pense. J'aimerais simplement vous donner un premier élément de réponse, à quoi sert le débat public ? En tant que Vice-président de la Commission nationale, je peux vous dire que nous avons organisé une

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
vingtaine de débats publics depuis 2002 sur des projets autoroutiers, ferroviaire, barrages, extension de port, etc. Trois ou quatre projets ne se sont pas faits parce que le débat public a démontré que nous n'en avons pas forcément besoin, par exemple l'extension du port de Nice, l'autoroute entre Metz et Nancy ont été abandonnés. D'autres projets ont été grandement modifiés, le CDG Express entre la gare de l'Est et Roissy, un projet ferroviaire qui a été complètement modifié entre son entrée dans la CPDP et sa sortie. Une solution alternative a ensuite été choisie. La plupart des projets sont de toute façon modifiés parce qu'il y a des impacts et des enjeux plus importants qui ressortent de débats.

Ensuite, certaines décisions ne suivent pas toujours les conclusions, le compte-rendu des commissions. Ensuite, nous sommes en démocratie représentative. Nous sommes ici dans un exercice nouveau, 2002, de démocratie participative, démocratie de proximité, la culture française est la confrontation, nous le voyons encore ces dernières semaines. Là, nous amorçons le dialogue, c'est évident et la démocratie représentative prendra à la fin ses décisions en toute responsabilité publique et politique et n'est pas obligée de suivre ce qui a été dit au sein de la CPDP. Nous sommes une instance d'influence mais pas juridiquement forte. Nous sommes là simplement pour vous demander de justifier leurs raisons.

S'agissant d'une étude complémentaire, il est vrai que la loi permet à la CPDP d'en diligenter. Nous repérerons un peu ce que seront les demandes, et nous verrons si ce sont ce type d'études que nous allons diligenter, voir la manière dont pouvons renforcer sur le sujet. Monsieur Gayssot.

Jean-Claude GAYSSOT

Une question, j'interviendrai tout à l'heure en tant qu'interpellateur, mais il y a des *a priori* semble-t-il discutables. Je reviens sur ce qui vient d'être dit à l'instant. Lorsque nous regardons le dossier, le référent est moins ce que vous avez dit, qui est fort bien dit et fort bien expliqué s'agissant de cette démocratie participative. Lorsque nous avons fait cette loi en 2002, nous avons notamment cette volonté que vous avez très bien restituée. Sauf que le référent, par rapport aux éléments qui sont donnés, est le CIADT de décembre 2003.

Débattons-nous pour savoir ce qu'il faut faire ou débattons-nous pour savoir comment nous faisons. ? Si le référent est le CIADT de 2003, il faut le dire. J'ai eu le dossier, j'ai même regardé les petits dessins que vous avez faits pour savoir ce qui était prévu, ce qui était envisagé, ce qui était engagé. Je pense notamment à la ligne Montpellier-Perpignan. Or c'est de cela dont nous avons besoin. Vous me direz que l'occasion nous est donnée, quatre ans après février 2002, de pouvoir dire ce que nous voulons. Mais, franchement, y a-t-il un référent ? Débattons-nous sur des opportunités, des décisions ou des non-décisions ?

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Cela ne permet de faire la transition pour passer la parole à l'État sur ce sujet. Il s'agit de la référence de l'Etat de dire, actuellement, globalement je schématise, cela a des difficultés à passer malgré tous les projets du CIADT infrastructures. En plus des prévisions, en 2015, en 2020, cela ne passera toujours pas, il y aura des difficultés. Nous devons donc imaginer une autre politique avec d'autres mesures complémentaires. Cependant, je préfère laisser cela à l'État, il en est de sa responsabilité. Je prends encore une ou deux questions, toujours s'agissant des modalités, et nous passerons ensuite la parole à l'État.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Alain CASANOVA, membre d'une association et d'un collectif

S'agissant du débat, OK. Par contre, nous n'avons pas le droit au débat public pour le projet LGV initié par RFF en 2003-2004, qui avait abouti à la (*dégradation ?*) du tunnel...

Philippe MARZOLF

Vous parlez du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ?

Alain CASANOVA

Absolument. Vous le savez sans doute, ce projet était très différent d'un vieux projet de la SNCF. Le nouveau projet était différent, nous n'en avons pas eu le programme. Je me mets donc à la place d'une personne qui voit les travaux commencer. Je trouve que la population ne va pas comprendre qu'un travail aussi important qui touche à l'environnement, à la santé, etc., se fasse alors que nous ne l'attendions pas avant 2050. Voilà tout simplement ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF

Il ne s'agissait pas de 2050, mais de 2015, 2020. Mais il est vrai que cela avait également été une décision de la CNDP qu'il n'y ait pas de débat public, car la décision semblait avoir été prise de principe sur l'opportunité.

Alain CASANOVA

Ce n'est pas du tout le même projet. Vous aviez un projet LGV Méditerranée et un autre, totalement différent.

Philippe MARZOLF

Maintenant, nous redémarrons les compteurs à zéro, si l'on peut dire, nous sommes sur une base de politique générale des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je vous propose maintenant de passer sur le fond, de laisser la parole à deux représentants de l'État, Jean-Didier Blanchet Michel Badré qui vont vous présenter, également en 20 minutes, la problématique et ce que l'État soumet au débat.

Présentation de la problématique

Michel BADRE

Ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Jean-Didier BLANCHET

Ministère des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer

Michel BADRE

Merci. Nous sommes donc tous deux représentants de l'Etat, Jean Didier Blanchet, représentant du ministère des Transports et de l'Equipeement, et moi-même, Michel Badré, représentant du ministère de l'Ecologie et du Développement durable, pour vous présenter rapidement l'ossature de ce dossier auquel il a été fait référence plusieurs fois, et surtout préciser un peu les questions que nous nous posons et que nous vous posons à l'occasion de la présentation de ce dossier.

Tout de suite, quel est le plan du dossier et le plan de présentation ? Classiquement, nous commençons par faire un état des lieux de la situation en 2006, nous passerons ensuite aux orientations déjà prises, qui déterminent des choses qui vont se passer dans les 10 ou 20 ans à venir, que ce soit des orientations gouvernementales ou des perspectives, des prévisions par rapport à la situation actuelle, ce qui est la seconde et la troisième partie du dossier et de notre présentation. Nous présenterons les six familles de mesures dont Philippe Marzolf et le Préfet Thénault ont déjà rapidement parlé et enfin, quelles sont les questions mises en débat.

.I La situation en 2006

Je ne vous ferai pas l'injure, venant de Paris et devant un parterre de languedociens, de vous expliquer à quoi ressemble la situation du Languedoc en 2006, cela n'aurait aucun sens. Je voudrais simplement souligner ici deux choses.

La première, qui est ici sur ce transparent, est que lorsque nous raisonnons transports, nous ne sommes pas là pour parler tuyauterie et flux, mais pour faire la référence à des questions d'aménagement du territoire, d'activité économique, de tourisme, de vie personnelle des gens qui se déplacent et de protection de l'environnement. Les transports sont à la fois la résultante et le support de tout cela et nous allons en parler dans le dossier et certainement dans le débat.

Second point, toujours sur la situation 2006, le seul sur lequel j'insisterai à propos des transports est de dire que les transports constituent un tout, mais il y a maintenant des éléments différents et nous devons les regarder d'un peu plus près, notamment sur deux points qui sont assez particuliers à cet ensemble d'itinéraires.

Le premier est la superposition de trafics de natures différentes, vous le savez tous. Il y a à la fois du trafic périurbain à proximité des villes, c'est bien sûr le cas en Montpellier, du trafic interurbain et interrégional, du trafic de transit long entre l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord ou inversement. Nous allons certainement beaucoup parler de report modal dans ce débat, parler de report modal sur les transits longs ou sur des trafics de courte distance. C'est pour cette raison que nous avons mis un

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
bon nombre de chiffres dans le dossier, ce qui peut paraître un peu ingrat ou aride, mais ils sont exprimés pour clarifier les choses à ce sujet.

Enfin, il y a des poids-lourds et des véhicules légers, il s'agit d'une évidence, nous avons cité des chiffres là-dessus, 20 % de poids-lourds, 80 % de véhicules légers. Évidemment, un poids-lourd a plus d'impact qu'un véhicule léger, mais il s'agit de chiffres moyens dans des périodes de projection où il y a plus de véhicules légers et moins de poids-lourds. Il ne faut donc pas oublier de traiter les deux sujets, si nous n'en regardons qu'un, nous risquons de nous trouver toujours dans les mêmes difficultés à l'avenir.

.II Les orientations du Gouvernement

Nous avons listé un ensemble d'orientations, vous l'avez sous les yeux, il est repris dans le dossier. Je n'en évoquerai qu'un maintenant parce qu'il est beaucoup plus fort dans l'argumentation générale : ce qui concerne le changement climatique et ce que l'on appelle dans le langage un peu technique le facteur 4, le fait que l'Etat français, par la loi d'orientation sur l'énergie votée l'année dernière, a fixé un objectif de division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Ceci est évidemment un retournement brutal, une rupture, pour reprendre les propos de Monsieur Roumegas, par rapport à ce qui se fait depuis des décennies. Il s'agit d'une orientation, ce n'est pas plan d'action et la question qui nous est posée dans ce débat est de dire « comment faisons-nous, sur un territoire bien délimité, pour ne pas être en contradiction par rapport à cela ? » Les transports ne sont pas les seuls à émettre des gaz à effet de serre, mais ils en produisent 27 % et si nous ne faisons rien dans le secteur, nous pouvons être sûrs d'avoir des difficultés d'arriver à l'objectif.

Vous retrouverez cet élément essentiel dans le dossier et nous en reparlerons à la suite du débat. Jean-Didier Blanchet va enchaîner sur les orientations en matière de transports.

Jean-Didier BLANCHET

Bonsoir. En matière de transport, l'état de la situation et des décisions est effectivement issu d'un CIADT de décembre 2003 qui a fixé le cadre de la planification à moyen terme.

Nous vous proposons d'aller au-delà, nous verrons tout à l'heure, pour réfléchir à ce que nous devons faire pour y aller.

Revenons au CIADT de 2003 qui s'inscrivait dans un cadre de Développement durable, avec pour objectif de :

- favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires ;
- développer le rééquilibrage des différents modes, et à cet égard un indicateur est le montant des crédits décidés au plus haut pour ces modes de transport. Nous pouvons dire que 75 % des crédits de l'Etat étaient prévus pour des modes propres tels que le chemin de fer, la voie d'eau ou le maritime, 25 % pour la route ;
- améliorer la qualité de service de la sécurité ;
- lutter contre le bruit et le changement climatique.

Pour vous donner un certain nombre d'indications sur le contenu de ces décisions, je vous montre des cartes, pas très visibles pour vous, mais je citerai quelques opérations qui intéressent les trois

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien régions. Pour le faire, il y a d'abord, bien sûr, Perpignan Figueras qui est en plein travaux, qui permettra à la fois de relier Barcelone aux trains européens à grande vitesse et également d'avoir des trafics de marchandises vers le grand port espagnol.

Dans ce CIADT, il y a également la décision concernant Lyon-Turin, la ligne grande vitesse pour les voyageurs et les marchandises, la LGV Nîmes-Montpellier, la LGV PACA qui a récemment fait l'objet d'un débat public pour relier Marseille et Nice, et puis, la magistrale éco fret, le corridor marchandises Est de la France qui va de Dunkerque, en passant par la Lorraine, Lyon, la Vallée du Rhône et l'arc languedocien pour rejoindre précisément l'Espagne. Dans ce corridor fret, se trouve notamment un contournement Est de Lyon.

J'en viens maintenant à l'aspect routier pour vous dire qu'il y a comme principal opérations l'axe qui se trouve à l'est de la Vallée du Rhône et qui est constitué par l'A48 entre Ambérieu et Bourgoin d'une part et l'A51 entre Grenoble et Sisteron d'autre part, et un certain nombre de liaisons qui intéressent la région Languedoc-Roussillon, plus spécialement, le contournement d'Arles et également la RN88 qui permet de raccorder Lyon à Toulouse en passant par Mende et de ramener du trafic de l'axe de la Vallée du Rhône vers l'A75.

Enfin, dans ces décisions du CIADT, il y a cette étoile qui figure sur la vallée du Rhône et qui montre que le CIADT avait décidé d'engager un débat public sur cette problématique des transports dans la Vallée du Rhône en soulignant qu'il s'agissait d'un axe majeur de transport ferroviaire, fluvial et routier pour notre pays dont le bon fonctionnement est nécessaire au développement de notre économie. C'est la raison pour laquelle nous sommes réunis ici, et si je me souviens bien, la première mission donnée par le ministre Monsieur Gayssot concernait précisément un projet d'études sur la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il y a donc eu tout de même quatre ans d'études.

.III Les perspectives à 20 ans

J'en viens maintenant aux faits : nous vous présentons une situation 2006 qui est à peu près claire. Des décisions ont été prises et comme il faut quinze ans pour réaliser le projet, et les décisions du CIADT ne sont pas dans les faits dans la réalité du terrain en 2015 ou 2020, par conséquent, nous vous proposons de nous placer en 2020 et de réfléchir à ce que pourraient être les transports, d'où la nécessité de faire des mesures de trafic. Cela que nous devons prendre en compte les difficultés puisque nous devons faire des hypothèses. Les hypothèses centrales sont :

Une croissance annuelle de 1,9 %, des perspectives démographiques qui sont plus importantes pour les trois régions qui ne concernent que pour l'ensemble des Français puisque nous avons 13 % de croissance sur la démographie. Ici, pour ce qui concerne nos voisins espagnols, les évolutions sont plus modérées. Nous arrivons avec cela à une augmentation très ralentie de la croissance des transports et des déplacements qui est en gros divisé par deux par rapport à la période antérieure des dernières années, puisque qu'alors que nous avons doublé depuis 20 ans, nous aboutissons à une croissance de 40 % d'ici là. Nous savons que le mode routier est déjà prépondérant aussi bien en voyageurs qu'en marchandises, aussi bien en agglomération qu'en rase campagne, mais avec, pour des axes principaux que sont la Vallée du Rhône d'une part et l'axe atlantique d'autre part, des possibilités de report modal pour permettre de satisfaire à la fois les objectifs de décongestion et de lutte contre l'évolution de l'effet de serre, en sachant que le report modal ne suffit pas dans la mesure où il ne concerne pas seulement les véhicules lourds, mais également des véhicules légers qui sont très présents sur cet axe aussi bien en période de week-end qu'en période estivale.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
J'avance un peu plus vite – je constate que je suis un peu en retard sur mon horaire – pour vous indiquer que ce plan constate :

- une aggravation de la condition routière, à cause de ces 40 % de l'augmentation de trafic ;
- une augmentation des gaz à effet de serre de l'ordre de 10 à 20 %, qui s'est un peu améliorée par rapport à l'augmentation du trafic mais qui ne correspond pas aux objectifs de Kyoto liés à la perspective du facteur 4 en 2050.

Ceci démontre une difficulté particulière des transports d'accepter ces objectifs et nous aboutissons donc au constat que nous ne pouvons pas considérer que cela est satisfaisant, d'où cette réflexion pour aboutir à des hypothèses différentes, sachant que, indépendamment de cette croissance supposée en hypothèses dans notre dossier, il y a des facteurs de changement qui vont intervenir :

- le changement climatique ;
- le problème de la disponibilité des ressources pétrolières et de la nécessaire lutte contre l'effet de serre ;
- les mouvements de population et notamment les migrations ;
- les aléas de la croissance économique ;
- les progrès technologiques, éléments positifs qui permettent d'améliorer davantage, surtout si nous mettons des normes pour les émissions, en taxant le carbone, etc. ;
- les modes de vie peuvent évoluer, télétravail, etc.

.IV Six familles de mesures

Ces facteurs sont très difficiles à prendre en compte et c'est pour cela que nous ne vous proposons pas de scénarios, mais des mesures qui sont au nombre de 44, que nous avons pris en six familles et qui ont pour objectif de :

- répondre si possible besoins collectifs en matière d'économie et d'aménagement du territoire, aux besoins individuels en matière de travail, de loisir, de vie personnelle ;
- préserver l'environnement aussi bien global avec des problèmes effet de serre que l'environnement local.

Nous vous demandons de vous prononcer sur ces mesures sachant que ce qui les caractérisent sont des impacts variables sur la modalité et sur l'environnement, de nature différente, avec des délais de mise en œuvre aussi différents parce que des lois peuvent être prises rapidement et d'autres n'auront effets que d'ici plusieurs dizaines d'années. Enfin, les différentes décisions peuvent être portées par des acteurs différents car l'Etat n'est pas seul, il y a aussi des collectivités, les entreprises et les citoyens.

.1 Régulation de l'existant

Il s'agit là d'une chose relativement simple et relativement à court terme. Il s'agit de mesures de gestion et d'exploitation du système de transport qui ont pour effet de limiter la congestion routière, d'absorber le trafic légèrement plus important sans dégradation du bilan environnemental et avec peu d'investissement. Ceci est donc relativement facile.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Par exemple : le cadencement des horaires en termes ferroviaire, l'interdiction pour les poids-lourds de se doubler entre eux en matière de route, la modulation des péages ou l'incitation au covoiturage. Ces mesures sont énumérées dans le dossier par un tableau récapitulatif.

.2 Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Ce sont les plus propres, des modes non routiers dans leur domaine de pertinence. Ils permettent une amélioration du bilan environnemental et avec des investissements plus ou moins importants.

Dans cette partie du chapitre, vous avez les autoroutes de la mer qui intéressent beaucoup cette région et la LGV Montpellier Perpignan pour établir la continuité entre Perpignan-Figueras au sud et Nîmes-Montpellier, les nouveaux franchissements alpins sur lesquels je passe car le temps s'écoule.

.3 Le développement des infrastructures routières

Ces mesures permettent d'améliorer la capacité du tuyau et du niveau de services mais en dégradant le bilan environnemental, en ayant tout de même un effet sur le développement des territoires, ce sera le cas aux environs des Cévennes. Cependant les investissements sont importants et consistent soit en l'élargissement sur place A7, A9 à 4 ou 5 voies ou la nouvelle autoroute à travers l'Ardèche.

Je passe maintenant la parole à Monsieur Badré qui va vous parler de la quatrième famille.

.4 Le progrès technologique soutenu

Michel BADRE

Merci. Vous avez compris, en rappelant le raisonnement, que nous partons d'une analyse à 2020 et que nous avons à la fois un problème de congestion et un problème d'environnement, d'émission de gaz à effet de serre à régler. Les familles 2 et 3 étaient très axées sur les problèmes de congestion par une amélioration de l'offre, la famille 4, le progrès technologique soutenu, vise à dire « comment faisons-nous pour améliorer le bilan environnemental à mobilité constante ? » Essentiellement par des progrès techniques sur les carburants, l'utilisation de biocarburants et de biomasse et des progrès sur les véhicules eux-mêmes, des véhicules qui consomment moins, hybrides, etc. Le but est d'améliorer le bilan environnemental sans changer la mobilité à venir.

.5 La maîtrise de la mobilité routière : des mesures réglementaires, tarifaires et incitatives

Cette fois-ci, nous passons à la demande elle-même, la demande de mobilité, pourquoi le faisons-nous dans la cinquième et la sixième famille qui parlent de la demande ? Parce qu'un certain nombre d'études et de prévisions dont nous parlerons, montrent que si nous pouvons faire ce que nous pouvons faire dans les quatre premières familles, nous ne sommes très probablement pas « dans les clous » du point de vue des objectifs d'amélioration environnementale que nous avons cités. D'où la cinquième famille qui porte sur la maîtrise de la demande avec soit des mesures fiscales du type taxe carbone ou soit des mesures financières du type péages plus élevés, etc. Ce sont des mesures réglementaires, le but étant toujours de limiter la demande de mobilité.

.6 La modification des comportements

Nous rentrons ici dans des eaux plus profondes qui sont des visions plus souvent à plus long terme. Cela a déjà été évoqué tout à l'heure par Monsieur le Préfet, l'expansion de l'urbanisme augmente la demande de mobilité, l'effet ne sera pas instantané, cela est évident, mais il s'agit du genre de réflexions dans lesquelles nous nous vous proposons également de vous engager.

Je vous propose, Monsieur le Président, de m'accorder deux minutes de plus à titre de réponse à la remarque qui a été faite tout à l'heure sur le dossier. Nous avons donc maintenant ces 40 et quelques mesures, nous n'allons pas les mettre sur la table et dire « Faites votre marché et nous verrons le résultat au bout. » Nous souhaitons que le public s'exprime, donne un avis sur toutes ces mesures et qu'il se rappelle qu'il ne le fait pas dans le vide mais toujours par rapport au double objectif : améliorer la situation de la mobilité par l'offre ou la demande, ou les deux, et améliorer le bilan environnemental puisqu'il s'agit du point sur lequel nous péchons d'après l'analyse que nous faisons pour 2020. Ce sont donc les critères d'appréciation de ce qu'est une bonne ou une mauvaise mesure.

Nous n'avons pas choisi, il est vrai – c'est un choix qui a été critiqué et contesté par certains, mais qui était réellement un choix commun et sans aucune réserve des deux ministères – de ne pas présenter de scénario parce que nous avons eu l'impression qu'un scénario enfermerait le débat dans des espèces de voies étroites qui le compromettraient ; alors que nous avons le sentiment, et si vous regardez bien le dossier, d'avoir ouvert au maximum les analyses sur les ruptures possibles. Nous ne sommes pas du tout dans un schéma où l'on considère que tout va être au fil de l'eau par rapport à l'état actuel, nous avons insisté lourdement sur la question des changements climatiques en disant qu'il s'agissait d'un enjeu majeur, même s'il n'était pas complètement perceptible aujourd'hui. Nos enfants, nos petits-enfants ne pourront pas vivre dans un monde où la température moyenne sera de 6 degrés plus élevés qu'actuellement. C'est la perspective dans un siècle si nous allons au fil de l'eau, sans rien faire. Cette perspective est inadmissible. Le facteur 4 est le moyen de réduire cette hausse à 2 degrés au lieu de 6. C'est cela qui est en cause et ce sont de vraies questions que nous ne pouvons évacuer. Nous disons que nous proposons beaucoup de mesures, il faut les évaluer par rapport à ces critères et, en fonction de cela, l'Etat avec les régions, les départements, les organisations compétentes en matière de transport, auront la possibilité de bâtir ensemble une politique de choix faciles à prendre.

Voici donc ce qui vous est proposé dans ce dossier.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Merci Messieurs. 23,19 minutes, vous avez un peu débordé, nous terminerons plus tard, ce n'est pas grave.

Je vous propose de prendre deux questions, nous en avons reçu une dizaine. Le principe est de poser les questions par écrit pour recevoir une réponse écrite même s'il y a une réponse orale ce soir. L'équité veut également qu'elles soient tirées au sort. Nous allons donc prendre la première question, la n° 5 de Monsieur Bruno Stagnol de Montpellier.

Bonsoir à tous. Ma question était la suivante : Dans quelle mesure les syndicats de transport routier sont-ils impliqués dans ce projet de développement des transports ?

Philippe MARZOLF

J'ai personnellement rencontré les différents syndicats du Languedoc-Roussillon en tant que le Président. Vous avez ici, localement, des représentants des transporteurs, Monsieur Brunier est là, nous les faisons venir et les ferons venir régulièrement à ces réunions pour qu'ils puissent s'exprimer sur leurs besoins en matière de services et pour tenter de changer leur façon de se déplacer.

Nous les avons impliqués, mais nous ne pouvons bien sûr forcer personne à venir participer aux réunions.

Paul VIALATTE

Je ferais une remarque complémentaire : Nous avons des difficultés à faire venir les professionnels du transport pour s'exprimer dans la mesure où, c'est un fait constaté, ce sont des personnes qui n'ont pas beaucoup de temps. Cependant, ils se plaignent parfois de ne pas être entendus dans les débats publics alors qu'ils en étaient absents. Il faut donc qu'ils se forcent un peu à y participer.

Bruno STAGNOL

Ils sont assez réticents en général, en ce qui concerne les modes de transports alternatifs. C'était le sens de ma question.

Philippe MARZOLF

Monsieur Brunier, vous êtes à la tribune : êtes-vous réticent aux modes alternatifs ? Monsieur Brunier est un spécialiste du combiné, il va donc avoir des difficultés à dire non.

Jean-Claude BRUNIER

Je suis transporteur routier et fier de l'être. Ma spécialité est le transport combiné rail-route dont je souhaite qu'il soit très largement développé et pour lequel nous avons quelques propositions à faire pour le développer. Certes, le mode routier restera prépondérant parce que c'est ainsi, il faut être réaliste, mais il faut développer tout le reste, et pour le reste mes confrères et moi-même sommes là pour donner notre avis et nous comptons le faire, rassurez-vous.

Philippe MARZOLF

Ils vont venir. Il est vrai que les camions sont très souvent critiqués. La seconde question que nous allons prendre est la question n°2 de Xavier Ribo de Barcelone. Les Espagnols sont venus en voisins, merci Messieurs de venir de si loin.

Xavier RIBO

Bonsoir, merci. J'aborderai la cadence logistique et face aux défis, que le réseau Méditerranée soit capable de prendre les aspects économiques du Sud Europe. Vous savez aujourd'hui 75 % des marchandises qui viennent du Sud Europe vers le nord de l'Europe passent par la Méditerranée. Notre défi est donc d'essayer de passer par la Méditerranée et surtout la Catalogne. Nous sommes en train de développer ceci, la ligne nouvelle de marchandises passe par la frontière, nous sommes en train d'élargir l'autoroute, nous sommes en train de faire de nouvelles routes. C'est pour cette raison que je veux mettre cela sur la table. Il faut faire les choses ensemble. Merci.

Anne DEVAILLY

Juste pour compléter avec votre question écrite qui était encore plus précise, vous demandiez « Que se passe-t-il de 2010, date prévue de la fin des travaux d'infrastructure en territoire espagnol, à 2020, 2025 date qui affecte pratiquement toutes les actions prévues à la frontière française ? »

Philippe MARZOLF

J'aurais une question complémentaire, si vous le permettez. Les prévisions de trafic qui ont été présentés par l'Etat prévoient 40 % d'augmentation dans 15 ou 20 ans, avez-vous ces mêmes chiffres en Espagne ?

Xavier RIBO

Plus ou moins. Cela dépend de ce que l'on veut faire.

Philippe MARZOLF

N'oubliez pas que nous avons également un grand port en Méditerranée, Marseille où nous étions hier. Messieurs, par rapport à ce décalage entre ce qui est fait en Espagne et ce qui fait en France ?

Jean-Didier BLANCHET

Sur le ferroviaire, nous pouvons dire qu'avec le prolongement au sud de Montpellier, la ligne LGV sera mixte. Nous aurons moins de problèmes entre Montpellier et Perpignan pour relier la ligne Perpignan-Figueras.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la Stratégie et du Développement durable, RFF

Pour effectivement répondre aux inquiétudes de mon collègue espagnol, nous pouvons effectivement dire qu'au-delà de la ligne nouvelle qui va prolonger l'artère principale de la vallée du Rhône jusqu'à Montpellier, des aménagements de capacités sont prévus sur la ligne classique entre Montpellier et Perpignan pour répondre aux attentes de développement des transports ferroviaires qui nous permettrons d'attendre l'horizon 2020.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Donc, fondamentalement, avec la partie Perpignan-Figueras, la partie aménagée en Espagne, la partie de l'aménagement de la ligne nouvelle qui va jusque Montpellier et des aménagements de capacités sur la ligne historique, nous avons un premier niveau de développement possible.

L'Etat, Monsieur Blanchet l'a évoqué – et nous, RFF, sommes tout à fait à leurs côtés –, souhaite développer des services d'autoroutes ferroviaires qui vous concernent, précisément pour capter le plus possible trafic de poids-lourds sur le rail, vers le Luxembourg. S'agissant de ces services d'autoroutes ferroviaires, nous devons être attentifs à leur développement parce que c'est selon le succès de leur développement que nous devons aménager plus ou moins rapidement des sections de capacités supplémentaires pour accompagner l'offre qui pourrait en découler. Dans un premier temps, nous avons des aménagements de capacités avec la ligne nouvelle qui fait que nous répondons au développement des trafics ferroviaires.

Philippe MARZOLF

Cela vous rassure ? A peu près. Nous allons prendre une troisième question avant de passer la parole à Monsieur Gayssot.

Paul VIALATTE

Il s'agit de la question n°1 de Monsieur Lionel Couty. Il s'agit d'une question double.

Lionel COUTY

Ma question est la suivante : pour ma complète information de citoyen, dans votre dossier de présentation, y a-t-il une présentation objective des coûts apparents et pour la société de chaque mode de transport, pour la prise en compte de ce que l'on appelle les coûts externes de transports.

Philippe MARZOLF

Le coût des transports, question qui revient souvent.

Lionel COUTY

Les coûts apparents et pour la société, ce que l'on appelle les coûts externes.

Jean-Didier BLANCHET

Nous sommes tout à fait d'accord. Les coûts externes correspondent...

Lionel COUTY

Ne me donnez pas la définition des groupes externes, je vous demande si vous l'avez pris en compte dans votre dossier.

Bien entendu. La réponse est oui. Les coûts externes font partie d'une enquête publique.

Philippe MARZOLF

Rendez le micro à Monsieur pour qu'il puisse compléter sa question.

Jean-Didier BLANCHET

Monsieur sait ce que sont les coûts externes, mais pardonnez-moi, il me semble que tout le monde ne sait pas ce dont il s'agit.

Lionel COUTY

Les coûts externes sont les accidents, la pollution, les gaz à effet de serre, le bruit, toutes ces choses qui ne sont pas réellement chiffrables mais qui sont payées par la société. Je repose donc ma question : dans le dossier présenté par l'Etat y a-t-il quelque part, de façon claire, un bilan pour chaque mode de transport, à la fois pour le client, l'usager et mais aussi pour la société ?

Jean-Didier BLANCHET

Il y a un certain nombre de circulaires du ministère à ce sujet. Le dossier comporte une liste d'études et une liste de dossiers de référence, mais je ne suis pas certain que cela y soit. En revanche, il n'est pas difficile vous les procurer.

Philippe MARZOLF

Pour répondre à cela, la commission a eu hier à Lyon une demande très précise du public, qui allait un peu dans le même sens : que l'on recherche un document pour pouvoir réellement comparer les différents modes. Nous allons nous atteler à tenter de retrouver ces documents.

Je vous propose maintenant de passer la parole à Monsieur Gayssot qui m'a garanti de tenir les 7 minutes, ce qui était le contrat au départ. Sinon, nous serons obligés de couper le micro au bout de 7 minutes. A vous, Monsieur le ministre.

Interpellateurs

Jean-Claude GAYSSOT

Je vous le garantis, sachant que Monsieur le Préfet qui ne devait avoir que cinq minutes en a pris plus du double. En tant que citoyen, j'ai également envie de dire des choses. Par exemple, sur les coûts externes, qui est une question particulièrement pertinente. Certes le problème est évoqué, envisagé dès lors que nous parlons d'effet de serre ou des engagements de Kyoto. Mais, à ce niveau-là, plus globalement, nous devons prendre en compte une réalité : tant dans l'analyse des

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
faits que des problématiques économiques, l'aspect intégration des coûts externes n'est pas pris en compte. Et cela ne vaut pas que pour ce débat public, mais d'une façon globale.

Dès lors que nous sommes dans des logiques où nous regardons dépenses, recettes, rentabilité, productivité et compétitivité au sens le plus étroit du terme, nous ne sommes pas dans l'intégration de coûts externes en ce qui concerne la civilisation et la société.

Il faut avoir l'honnêteté de le dire. Je n'en veux pas aux représentants des ministères d'être en difficulté pour répondre à cette question parce que je pense que nous n'avons pas, dans nos pays développés, fait des choix qui intègrent cette dimension.

Pour la région Languedoc-Roussillon, je me permets d'ailleurs de contester les chiffres de développement envisagés de l'ordre de 40 %. Je conteste car lorsque j'étais aux responsabilités, les mêmes experts que les actuels ne parlaient pas des mêmes chiffres. À mon époque, nous n'essayions pas de justifier quelque chose et vous n'essayez pas, aujourd'hui, de justifier autre chose. Il y a donc des réalités qu'il faut savoir accepter. Nous allons vers un développement des déplacements et des échanges. Certains contraints et forcés, c'est un débat, et certains dus aux progrès de la civilisation, à la fois pour les biens et pour les personnes. C'est aussi une grande question. Je suis pour un principe de développement de la mobilité durable, si je puis dire, et pas de mobilité contrainte, une mobilité qui favorise la civilisation.

La région Languedoc-Roussillon se trouve à un axe pivot : elle est à la fois attractive et dans une situation géographique qui pourrait, qui devrait, qui devra faire d'elle un carrefour, un endroit de transit, de passage. C'est malheureusement ce qui tend à se développer, c'est-à-dire la nuisance liée au transit sans en faire une dimension de carrefour, d'échange et de proximité.

La population va se développer de manière très importante, et les échanges, les déplacements vont se développer. Que faut-il faire dans ces conditions ? Franchement, je pense que lorsque nous savons que nous allons atteindre 2,6 millions d'habitants, 3 millions en 2015, le chiffre de 40 % me semble vraiment inférieur aux réalités. Nous savons également que cette population tend à se concentrer sur la bande littorale avec l'augmentation d'une péri-urbanisation accrue autour des principales villes.

Les incidences que cela entraîne, je pense à la pression foncière qui en résulte et qui représente un véritable danger pour l'environnement naturel et humain et pour les équilibres écologiques et pour l'aménagement humain du territoire.

Seule, et j'insiste là-dessus au niveau de la région, une exigence de Développement durable est susceptible de répondre à cette problématique ; c'est la priorité de l'action que nous avons engagée depuis deux ans dans la région.

Les politiques de transports sont au cœur de cette volonté, des choix rigoureux sont nécessaires pour organiser les réponses aux besoins de transport des populations résidentes, tout en répondant aux attentes du développement, tout en répondant aux attentes des échanges intermodaux. Nous avons dans cette situation une première question : que nous parlions du développement de la mobilité, du développement des échanges, et cela a malheureusement été confirmé, que les représentants de RFF, ce qui me pose un véritable problème, je vous informe – ce n'est pas Monsieur de Directeur Dubost qui l'a dit, et dont je salue d'ailleurs la présence à la direction de RFF, mais la personne qui a parlé au nom de RFF – que Monsieur le Premier ministre, Monsieur de Villepin, nous a publiquement informé à Barcelone qu'il était favorable à ce que la seconde ligne, c'est-à-dire la ligne LGV, le doublement des capacités ferroviaires entre Montpellier et Perpignan,

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien soit effectuée. Monsieur Perben l'avait également dit et l'on nous parle aujourd'hui d'aménagement de la ligne historique. Nous allons vers un goulot d'étranglement, nous allons justifier une multiplication du développement autoroutier, nous allons justifier la pression et le lobbying pour qu'il y est l'autoroute nouvelle du piémont et ainsi de suite, le doublement, c'est cela qui est en œuvre. Avec le Président Frêche, nous avons demandé au Premier ministre de nous recevoir pour nous confirmer officiellement, c'est-à-dire pas pour nous confirmer le CIADT de décembre 2003, mais pour nous confirmer que oui, la décision du Gouvernement est prise pour qu'il y ait dans une politique plus favorable un point d'équilibre entre les différents modes de transport. Je ne dis pas cela contre les routiers, ni contre les autoroutiers, ni contre les entreprises et la question qui a été posée tout à l'heure s'agissant des syndicats des transports devrait faire réfléchir tout le monde et justement le jour où dans ce secteur-là nous aurons un point de vue de leurs conditions de vie et de travail, des sommes qui sont dignes du XXI^e siècle. Je pense que nous aurons à l'avenir besoin du camion, nous aurons besoin de la route pour les véhicules légers, mais si nous ne voyons pas qu'il faut changer la donne parce que – une chose est passée très vite, je l'ai vue, Monsieur le représentant du ministre de l'Environnement, vous avez vite sauté la phrase où il était écrit « l'Etat n'a pas d'idée » –. Moi, j'ai une idée : il faut changer la donne en matière de politique des déplacements, il faut absolument changer la donne et il serait dramatique de faire un débat public intégrant cette dimension. « Nous ne savons pas, vous déciderez, vous ferez ce que vous voulez », lorsque l'on est responsable, on se doit de savoir. Il est d'ailleurs bien, à ce titre, que vous évoquiez des changements climatiques, mais si nous ne faisons pas ce qu'il faut, si nous ne respectons pas les engagements de Kyoto, et si n'allons pas au-delà, ce sera le changement climatique, c'est-à-dire que la France se trouvera dans la situation des pays les plus nordiques de l'Europe avec des décalages de températures de l'ordre de 30°C l'hiver et de 40 à 50°C l'été.

Nous ne sommes pas faits pour cela et nous ne voulons pas de cela. Il faut changer la donne, c'est-à-dire intégrer une complémentarité entre les modes, il faut intégrer de nouvelles politiques des transports – j'ai déjà dépassé les 8 minutes, oui –, il faut changer cette donne. Je pense, Monsieur le Président que ce débat public est une bonne chose, même si je regrette que la décision de le faire ait été prise après 4 ans, mais je vous assure que ce débat public doit se conclure, non pas par des choix, des changements à l'horizon 2050, ce sera alors trop tard. Il y aura de camions sur les routes, trop d'effet de serre, trop d'oxydes de carbone. Et en plus, il n'y aura plus de pétrole, vous ne pourrez pas faire comme vous le faites aujourd'hui pour pénaliser ceux qui sont les plus pauvres. Il faut réellement changer cette donne.

En outre, il faut dans des régions où nous avons des ports – je suis d'ailleurs heureux que le représentant du port de Barcelone soit présent –, nous avons Marseille, nous avons Sète, Port-la-Nouvelle et que faisons-nous ? Du feroutage, comme « fermetage ». Je souhaite que ce débat public, Monsieur le Président, nous permette d'être offensifs et je souhaite tout de suite que l'Etat respecte les engagements qu'il a pris, à savoir que la ligne à grande vitesse qui nous permettra de doubler nos capacités ferroviaires entre Nîmes, Montpellier et Perpignan soit réalisée, sinon nous ne participerons pas au financement du contournement de la grande vitesse entre Nîmes et Montpellier. Vous voyez, Monsieur le Président, c'est une démarche volontaire, active, de Développement durable, de mobilité durable, de respect de l'environnement et surtout de nos concitoyens. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur le ministre. Nous sommes tout à fait d'accord, nous devons avoir, dans cette optique, une mobilité durable, mais il revient également au débat public et aux acteurs de la construire. Nous attendrons bien sûr le cahier d'acteurs de la Région qui fera des propositions très

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien concrètes. Juste une petite remarque— je ne vais pas répondre au nom de l'Etat —, la ligne Montpellier-Perpignan passera d'abord par un débat public de la CNDP, c'est la loi de 2002 qui l'exige.

Jean-Claude GAYSSOT

Je considère personnellement que le débat public a plusieurs fonctions. Il s'agit soit d'un débat d'opportunité, soit un débat « Comment fait-on ? ». Dans la mesure où l'engagement de faire est contenu dans les décisions après validation du CIADT de 2003, comprenez que nous soyons inquiets. Je ne désespère pas que Monsieur le Premier ministre confirme dans les prochains jours la volonté du Gouvernement de réaliser. Mais attention, ne me dites pas que le débat public réponde à la problématique. Un débat public, s'il s'agit d'un débat « on le fait », c'est une chose, s'il s'agit d'un débat « faut-il le faire ? », ce n'est pas tout à fait la même chose.

Philippe MARZOLF

La loi de 2002 porte aussi sur l'opportunité, les objectifs et la réponse. Vous vouliez répondre, Monsieur Badré ?

Michel BADRE

Trente secondes, si vous le permettez, sur « L'Etat n'a pas d'idée ». J'ai effectivement volontairement sauté cette phrase, nous avons eu un débat interne et elle ne me plaisait pas trop. Je voudrais dire que le principe du débat public, à ce stade, est qu'au contraire l'Etat a beaucoup d'idées, et ce n'est pas pour rien si nous sommes deux ministères à présenter le dossier, il est normal que le ministère de l'Equipement et des Transports présente une des solutions qui favorise la mobilité et il est également normal, et c'est son rôle, que le ministère de l'Ecologie et du Développement durable dise « Attention, des questions se posent, il faut bien regarder ». Nous avons fabriqué un dossier ensemble, il n'y a pas une virgule où nous n'assumions pas tous les deux, nous avons signé ce document ensemble, mais nous disons ensuite qu'il y a des situations sur lesquelles il faudra faire des choix, nous ne pourrons pas tout faire partout et c'est à la fin du débat que ces choix devront être collectifs. Si l'Etat devait imposer ses choix en se cachant, ou nous aurions fait des scénarios en se disant que nous espérons que l'un d'eux sera choisi, ou nous aurions pris des décisions technocratiques, comme il peut l'être reproché à l'Etat. Je pense que ce n'est pas le cas ici, dans le dossier tel qu'il est.

Philippe MARZOLF

Merci. Nous allons prendre deux questions. Puis-je avoir la liste ? La question n°12 de Monsieur Pascal Rousson.

Pascal ROUSSON, CGT

Bonsoir. Ma question porte juste sur le contournement de Nîmes-Montpellier et sur la ligne LGV Perpignan jusque Montpellier. A quand l'effet et quand le tour de table financier sera-t-il réalisé ? Ma question est très courte. Merci.

Pouvez-vous apporter des précisions sur ces questions de financement et de tour de table financier ? Un micro pour Monsieur Larose, RFF étant directement concerné.

Jean-Marc LAROSE, RFF

Très rapidement, en effet le CIADT a acté le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier. Il l'a fait en demandant à RFF d'envisager un partenariat public-privé sur cette opération, comme sur quelques autres et RFF est en train de mettre ce dispositif au point, ce qui veut dire que nous avons consulté un certain nombre d'acteurs pour obtenir de leur part l'analyse de ce qu'ils peuvent assumer en tant que partenaire sur cette réalisation.

A partir de là, le montant total ne peut être arrêté et donc la convention de financement, le détail du financement ne peut être arrêté. Il sera arrêté une fois que nous connaîtrons la contribution, l'analyse des risques pris par le partenaire en question.

Il s'agit donc d'une question de mois, cette première consultation aura lieu à la fin de l'année et nous finaliserons ensuite. Mais le principe du financement est acté, c'est une question qui règle le débat. Ensuite, et cela me permet de rebondir sur les propos du ministre Gayssot, je ne ferais pas l'injure à la CNDP de dire que RFF doit de par la loi de 2002 soumettre le dossier concernant la ligne nouvelle, qui ne sera peut-être pas forcément une LGV – une ligne nouvelle, dans notre idée est une évolution par rapport aux projets anciens –, c'est de voir comment nous pouvons, en France comme ailleurs, essayer de se poser la question des fonctionnalités adaptées pour ne pas uniquement faire passer de la grande vitesse, qui intéresse les Espagnols, d'ailleurs, pour aller effectivement plus vite de Barcelone à Montpellier, mais aussi du fret parce que, et je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes très attentifs aux côtés de l'Etat. Il y a peut-être besoin de capacités combinées avec la ligne nouvelle pour écouler l'ensemble des trafics.

Il y a ceux qui disent que le ferroviaire, je le dis encore ce soir, peut emporter avec le fluvial et le maritime, la quasi-totalité de la croissance des 20 millions de tonnes dont nous parlons sur l'arc languedocien et la vallée du Rhône. Pour l'emporter, nous devons effectivement mobiliser des services importants d'autoroutes ferroviaires et cela veut dire que nous ne pourrions plus passer par une ligne classique, par des lignes TER et je crois que le ministre Gayssot, qui est par ailleurs Vice-président des transports, est également intéressé au développement de ce que nous pourrions qualifier d'un RER méditerranéen. Nous avons besoin d'envisager tous les développements possibles pour concevoir au mieux cette ligne nouvelle. A partir de cette conception, le dossier arrivera sous forme à la CNDP d'une saisine, se tiendra un débat public qui permettra d'aller plus avant et je vous rappelle que RFF est toujours très intéressé à la teneur des débats publics, parce qu'en général, nous nous enrichissons de projets à partir du débat public, parce que le dialogue avec le public amène un certain nombre de modalités, d'observation qui nous font aller plus loin.

Philippe MARZOLF

Merci. La réponse vous satisfait-elle, Monsieur ?

Oui. J'ajouterai simplement un petit mot de complément : si cela prend trop de temps, tout l'aspect développement du TER sur la région sera automatiquement asphyxié et le développement du fret, lorsque nous savons que les échanges entre l'Espagne, l'Afrique du Nord et la France vont se développer et si les capacités ne sont pas assez importantes en termes ferroviaire, automatiquement, ce trafic partira sur la route ou peut-être sur la mer, mais la plupart se retrouvera sur la route. Ce n'est, à mon avis, pas l'avenir du transport.

Philippe MARZOLF

Merci. Une autre question.

Paul VIALATTE

Question n°8 de Monsieur Denis Randon.

Denis RANDON

Bonjour. Le débat a concilié liberté de circuler et respect de l'environnement et à la lecture du dossier, je me pose une question. Le dossier contient des chiffres et des diagrammes sur nombre de jours où le trafic est saturé de 1997 à 2002 et la croissance de 2003 à 2020 est estimée. A la vue de ces données, nous avons envie de dire qu'il faut bien sûr construire des infrastructures routières, mais en serait-il de même si étaient également chiffrés les impacts sur l'environnement ? Je prendrais simplement un exemple : pourquoi avoir ne pas avoir fourni les données sur la dégradation de la qualité de l'air pendant les mêmes périodes ? Je pense que ce genre de données qui nous permettraient de voir les impacts sur l'environnement et notamment le nombre de jours où la qualité de l'air est mauvaise ou très mauvaise, devrait équilibrer les données qui ont permis d'évaluer de plus 40 % l'augmentation du trafic. Merci.

Philippe MARZOLF

Monsieur Cambillard.

Jean-Pierre CAMBILLARD, ministère des Transports

Bonjour, j'appartiens à la Direction générale de l'Équipement. Il s'agit d'un domaine que nous avons également investigué Je vous invite à vous reporter sur le site Internet qui a été réalisé par le CT de Lyon et qui présente l'évolution de la pollution de l'air d'ici à nombre d'années dans un certain nombre de scénarios. Ce sont des choses un peu techniques que nous avons montré, il est vrai, un peu tardivement et que nous n'avons pas pu insérer dans le dossier.

Philippe MARZOLF

Il y a donc eu une étude spécifique sur le sujet et si par hasard vous avez des difficultés à la comprendre, parce qu'elle assez technique, n'hésitez pas à revenir vers nous, nous demanderons à l'Etat de la rendre peut-être plus lisible et claire.

Je vous propose de passer tout de suite la parole à Jean-Luc Bousquet du Conseil économique et social régional Languedoc-Roussillon pour avoir son avis.

Jean-Claude BOUSQUET

Monsieur le Président, Monsieur le Président du Conseil régional, Mesdames et Messieurs. Je ferai tout d'abord deux remarques, si vous le permettez. La première concerne, Monsieur le Président, l'intitulé du débat public. J'aurais préféré que soit intégrée la notion de liaison avec le nord et le sud. En fait, j'aurais préféré que le débat porte sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, estimant que Languedoc est un peu réducteur. Ma proposition paraît d'ailleurs juste dans la mesure où des représentants catalans sont aujourd'hui parmi nous.

Ma seconde remarque concerne la notion de corridor européen de transport. Vu par les géographes et les aménageurs, certains territoires de l'Europe pourraient, si nous n'y prenions garde, ressembler à un simple couloir dont la vocation première, sinon exclusive, serait de faciliter le passage des flux de circulation, de voyageurs et de marchandises. Certes, le Languedoc-Roussillon est une terre traditionnelle, un passage, ce n'est pas nouveau. Hannibal et plus tard Domitius l'ont emprunté et d'ailleurs la voie domitienne avait un tracé tellement pertinent que la voie ferrée l'emprunte en partie aujourd'hui.

Pourtant, 2 000 ans de passage n'ont pas transformé les 2,5 millions d'habitants de notre région, pour faire de l'humour, en vaches regardant passer les trains. Nos concitoyens veulent bénéficier des meilleures conditions d'accès domicile-travail sans avoir à subir en permanence des nuisances environnementales insupportables et accéder aux régions voisines. Notre région n'est pas un corridor et je remercie la Commission du débat public d'avoir pris en considération cette remarque dans le dossier qui nous a été soumis. J'espère que les plus hautes autorités nationales, mais surtout européennes, arriveront à s'en convaincre.

Permettez-moi enfin, de vous faire également part de quelques-unes des interrogations et préconisations présentées par notre assemblée régionale et ce, depuis déjà plusieurs années. D'abord, et en premier lieu, le mode ferroviaire : c'est un mode de transport capital pour notre région, mais cela a déjà été dit. Des avancées ont eu lieu, elles sont avancées dans le dossier qui vous a été remis. Théoriquement, l'arrivée de la ligne grande vitesse en provenance d'Espagne est prévue en 2009 à Perpignan, en 2015, nous devrions normalement voir la LGV mixte voyageurs et marchandises Nîmes-Montpellier réalisée. Cependant, en raison de la construction du tronçon Montpellier-Perpignan qui est actuellement fixée aux environs de 2025, voire au-delà, notre Conseil économique et social demande instamment que les travaux de la LGV Montpellier-Perpignan soient définitivement réalisés avant 2020, car comme le disait récemment quelqu'un, si nous débouchons demain sur un entonnoir entre Montpellier et Perpignan, ce sera un véritable défi à l'intelligence. Nous comptons d'ailleurs également beaucoup sur le Gouvernement espagnol pour qu'il fasse la pression nécessaire sur le Gouvernement français pour que les choses s'accélèrent, et c'est bien ce qui a été dit par le représentant de la Catalogne du sud.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Seconde question, second sujet, il se trouve que j'ai récemment rencontré Louis Gallois, le Président de la SNCF, et nous avons évoqué la ligne Montpellier-Perpignan mixte. Le Président de la SNCF m'a répondu que pour des raisons financières, compte tenu du franchissement de la vallée et du massif des Corbières, et comme les trains de marchandises ne supportaient pas les mêmes pentes que les trains de voyageurs, la ligne ne serait pas mixte alors que nous y étions favorables et ce, depuis le début de ce débat. Le débat public n'ayant pas encore eu lieu, je pense que nous devons attendre les conclusions des consultations d'autant que la décision dépendra de Réseau Ferré de France. Néanmoins, si cette hypothèse était retenue, nous devons connaître le nombre de sillons, puisque Louis Gallois m'a dit que des sillons seraient libérés sur la ligne actuelle, disponibles sur la ligne classique. La région responsable du TER doit en effet pouvoir améliorer son offre de transport ferroviaire et mettre en place des dessertes cadencées sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Par contre, nous nous félicitons, du futur ferroutage entre Perpignan et le Luxembourg.

Seconde réflexion que nous avons conduite en Conseil économique et social régional : le mode routier. C'est par la route que ce transit se fait, en Languedoc-Roussillon comme ailleurs. Le dossier du débat public le souligne. Mais la poursuite de la modernisation du réseau routier implique que l'on veille à ne pas passer en Languedoc Roussillon de gros axe autoroutier avant, me semble-t-il, d'avoir épuisé toutes les solutions alternatives. Le doublement de l'autoroute à Montpellier et les différents aménagements de la nationale 113 vont dans le sens de cette modernisation. Pour autant, seront-ils suffisants à l'horizon 2020 ?

La réflexion doit être globale. Nous disions déjà en 1993, je cite « le conseil économique et social exprime que l'on ne peut faire l'économie d'une réflexion globale portant sur le report à moyen terme assimilé à la ligne Montpellier-Nîmes dans le développement des territoires régionaux. C'est à la lumière des hypothèses retenues au plan national et interrégional que des choix définitifs pourront être valablement faits. Les modifications apportées sur le tronçon Montpellier-Nîmes aménagé différeront selon que l'on s'orientera pour désengorger la vallée du Rhône et descendre vers l'Espagne, vers la modernisation de la RN88 entre Lyon et Toulouse, vers le doublement de l'autoroute A9. Treize ans après, la question se pose encore. L'impact de l'hypothèse du système RN88 à deux fois deux voies, liée à la RN106, A75, A75, RN112 et A61, sur une diffusion du trafic dans la vallée du Rhône. L'A9 n'a pas été évoquée. Cette hypothèse accompagnée de la mise en place des dispositions gravitaires semble a priori correspondre à la diminution recherchée du trafic et à la structuration dynamique de l'aménagement du territoire traversé. Cette hypothèse devrait être étudiée avec encore plus de soins et figurer en bonne place dans le document soumis au débat public. »

Philippe MARZOLF

Monsieur Bousquet, il vous reste une minute.

Jean-Luc BOUSQUET

Je termine, je voulais tout de même parler du maritime. Le développement maritime est développé dans le dossier du débat public parmi 43 propositions. Cette éventualité a été actée par le CIADT de décembre 2003. Elle nécessite cependant l'accord international Espagne, France, Italie. L'intérêt de cette option, si elle venait à aboutir, serait à la vue des études menées par l'Etat, la perspective d'un transfert de plus de 100 000 poids-lourds de la route vers la mer. La région Languedoc-Roussillon s'est récemment portée candidate au transfert de compétences, non seulement deux ports d'intérêt national, Sète et Port-la-Nouvelle, nous sommes donc directement concernés par cette autoroute de

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien la mer. Un seul chiffre : en 2002, plus de 8 000 poids-lourds passés par Le Perthus chaque jour et le trafic marchandises augmentera.

Pour conclure, nous avons conscience que la diversification de l'offre, le développement d'intermodalités, la mise en place de titre de transport, l'amélioration de l'accessibilité aux gares que nous avons préconisée dès 1993, sont des mesures indispensables et nous serons toujours là pour débattre sur ces questions qui nous paraissent fondamentales pour le devenir de notre région. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Des réactions ?

Jean-Didier BLANCHET

Pour ce qui concerne l'avant-dernier point évoqué par Monsieur Bousquet, je vous confirme que dans nos études, nous tenons compte de la réalisation de la RN88, à deux fois deux voies entre Lyon et l'A75 et donc le trafic qui passera par cet itinéraire est loin d'être négligeable, il sera de l'ordre de 4 500 à 5 000 véhicules, ce qui allègera d'autant l'itinéraire par la vallée du Rhône.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces précisions.

Anne DEVAILLY

Je souhaiterais apporter une précision par rapport aux propos de Monsieur Gallois s'agissant de la nécessité ou non de la ligne.

Philippe MARZOLF

Comme l'a dit le représentant de RFF, il y aura un débat public sur le sujet et à ce moment-là toutes ces questions seront bien sûr évoquées.

Jean-Marc LAROSE, RFF

Je pense que le Président Gallois a anticipé sur le débat public. Il faut bien comprendre qu'effectivement une LGV voyageur a des pentes de 3,5 % et nous devons être plus plats pour le fret. Mais l'objet du débat public et des études que nous avons faites pour y aboutir et d'étudier les fonctionnalités et de voir quelles seraient, pour répondre à l'ensemble des trafics, TER, grandes lignes et les trafics internationaux comme le fret, les bonnes conditions de réalisation, de modification, à la fois sur l'existant et sur la ligne nouvelle. Nous préférons parler de ligne nouvelle et cette ligne nouvelle aura des fonctionnalités, des capacités qui découleront des équipements ferroviaires et qui seront soumises au débat public.

Merci de cette précision. Je vous propose d'écouter Monsieur Xavier Vachez de la Commission de transports de l'association CLAPE, association d'environnement, pour voir justement ces impacts sur l'environnement.

Xavier VACHEZ, Commission de transports du CLAPE

Je représente le Président Louis du CLAPE.

Depuis quelques années le paysage du Languedoc-Roussillon a complètement changé. Ces constatations sont bien connues, maintenant les conséquences pèsent directement sur le domaine du transport et celui-ci est contraint d'envisager de nouvelles structures, de nouvelles façons de faire. Les transports utilisent 50 % de la consommation française de pétrole et émettent 34 % des émissions de CO₂, principal facteur de l'effet de serre, plus bien d'autres pollutions et le coût social des accidents. La justification des poids-lourd a justement engendré l'irritabilité de l'opinion publique, les conditions de circulation sur les autoroutes, le passage dans le tunnel du Mont-Blanc, etc. Dans les villes, la situation est mise en cause, mesures de restriction et développement des transports en commun. Le système de mobilité actuel est insoutenable et ne risque pas le devenir si la tendance actuelle continue. Comme vous le savez sans doute, il ne s'agit pas d'une déclaration écologiste mais de l'écho des grandes compagnies telles Shell, BP, Renault, Toyota, General Motors, etc.

Cela nécessite une prise de conscience par l'opinion publique, donc par le Gouvernement. Ainsi en France 2001, la route a assuré 89 % des déplacements du fait de l'augmentation de la distance des trajets domicile-travail, de l'augmentation des loisirs, et 80 % du fret. Le rail a par contre assuré 10 % des déplacements et 15 % du fret contre 29 % en 1984.

Trois facteurs de résistance aux alternatives : le poids des habitudes, nous nous habituons au confort de la voiture, la pénurie de structure ferroviaire semble contrarier le projet, l'insuffisance de l'offre en matière de transport en commun, surtout après la suppression par la SNCF des voies et dessertes non rentables.

En effet les poids-lourds n'acquittent au travers des taxes que 70 % de leur coût en matière infrastructures et 40 % de leurs coûts totaux.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réaction des représentants de l'Etat ?

Michel BADRE

Une réaction rapide sur deux points qui viennent d'être cités par Monsieur Vachez, le premier qui avait déjà été cité lors d'une des questions précédentes sur les coûts. Tout d'abord, il s'agit d'un sujet difficile, dans le document *Pour en savoir plus*, vous pourrez comprendre que la question est complexe et qu'elle n'est pas totalement résolue. Je vous cite juste un point pour y réfléchir : Comment évalue-t-on, je ne suis pas certain que quelqu'un sache le faire, le coût sur la biodiversité de l'impact d'une voie routière, ferroviaire ou fluviale. Il faut savoir qu'il s'agit d'une question complexe.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Cela dit, cela ne nous empêche pas de travailler pour améliorer le dispositif et parmi nos 44 mesures, deux ou trois sont très précisément ciblées là-dessus, notamment la taxe carbone, les certificats verts, les péages de l'eau dans les eaux nationales qui sont très précisément faits pour réintégrer les coûts qui sont en ce moment externalisés. Voici donc pour la première remarque, parce que le sujet n'est pas évacué, il est totalement présent dans les mesures proposées.

Ma seconde remarque est un peu plus générale sans contester aucunement ce que vous avez dit, Monsieur Vachez, et ce qu'avaient dit les intervenants précédents sur l'intérêt des mesures relatives au report modal du fret marchandise. Je crois que tout le monde est convaincu, je n'ai entendu personne dire l'inverse, que faire du report de fret marchandise de la route vers le rail dans des conditions acceptables, sur des distances qui s'y prêtent bien, etc., qu'il s'agit de quelque chose d'intelligent et qu'il faut faire. Je me permets néanmoins d'insister sur le fait que si nous ne faisons que cela, même si nous le faisons très bien et à fond, nous ne réglerons pas les problèmes posés, parce que certes les camions, les poids-lourds sur la route sont un paramètre important. Il faut donc faire toutes ces mesures, il y a un débat à ce sujet, mais, je le répète, si nous ne faisons que cela, nous serons toujours dans la situation infernale entre congestion et augmentation d'émission de gaz à effet de serre. S'il vous plaît, ne faisons pas plaisir en disant « Nous allons régler cela et tout ira bien. » Non, cela n'ira pas bien si nous ne faisons que cela et je crois que nous ne devons pas l'oublier.

Philippe MARZOLF

Il faut faire également du transfert modal pour les passagers, pour les personnes.

Michel BADRE

Transport modal ou des mesures sur la mobilité, ou des progrès technologiques plus poussés, etc.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de prendre deux questions. La question n°20 d'Adrien Fard Parsa.

Adrien FARD PARSA

Bonjour. Les mesures qui ont été évoquées dans le dossier paraissent être précises. Par exemple, je n'ai pas eu le plaisir de voir le représentant évoquer la question de la biomasse. Pensez-vous que la biomasse pourrait un jour être utilisée comme carburant en France ?

Par ailleurs, concernant les infrastructures, ne serait-il pas une solution que de développer ces infrastructures avec des moteurs solaires, par exemple ? Merci.

Michel BADRE

S'agissant de la biomasse, une réponse précise : oui, cela figure dans le dossier, c'est précisément l'une des mesures citées à propos des améliorations technologiques. Je précise par ailleurs, nous l'avons déjà évoqué en termes assez généraux, qu'actuellement, le gouvernement met en place une commission interministérielle chargée de missions sur l'utilisation optimale de la biomasse, sachant que les Allemands l'ont également fait et qu'ils n'ont pas trouvé de solution miraculeuse parce que

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
la biomasse a d'autres utilisations, il y a effectivement des possibilités de développement important avec des conditions qui sont maintenant assez bien cernées et le gouvernement est en train de mettre en place un plan d'action précis pour développer cette utilisation de la biomasse. Ceci est donc bien pris en compte.

Philippe MARZOLF

Et le moteur solaire ?

Michel BADRE

Nous n'avons pas mis cette technique dans nos mesures, parce que je ne sais pas s'il existe des exemples. Cela ne veut pas dire que nous ne pourrions pas, mais cela fait partie des progrès technologiques.

Jean-Didier BLANCHET

Il s'agit bien de la difficulté des transports. Nous ne savons pas faire marcher les avions sans pétrole ou sans un produit qui lui ressemble fortement.

Adrien FARD PARSA

Avez-vous envisagé la possibilité de construire des voies superposées au niveau des autoroutes ? Il y aurait différents intérêt à cela, par exemple, au niveau de tout ce qui est lacets. Il s'agit à l'évidence d'une solution que de nombreux pays ont adoptée.

Jean-Didier BLANCHET

Cette solution d'autoroutes superposées a été examinée et rapidement rejetée pour des raisons d'impact sur le paysage.

Philippe MARZOLF

Monsieur Gayssot voulait ajouter quelque chose.

Jean-Claude GAYSSOT

Je voulais ajouter un élément. Nous discutons des déplacements sur la vallée du Rhône, c'est-à-dire les problèmes de transport. Nous savons que les transports sont responsables pour un tiers des problèmes posés à l'humanité en ce qui concerne l'effet de serre et le changement climatique. Nous savons donc que cela n'est pas suffisant, il n'y a pas que ce problème-là, d'autres questions sont en jeu, l'environnement, les activités, l'agriculture, etc. Cependant, nous parlons de ce sur quoi nous pouvons agir. Or lorsque nous regardons les transports, quelle est la proportion de la diffusion, en quelque sorte, des atteintes à l'environnement, je ne parle pas des nuisances sonores car je ne pense pas qu'elles aient des conséquences aussi énormes sur la santé, mais qui touchent à la qualité de

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien l'air, à l'effet de serre et aux oxydes de carbone. Vous avez une proportion, en ce qui concerne les voitures individuelles qui représentent près de 60 % de la problématique de la circulation urbaine. Il s'agit d'une problématique qui se trouve absolument devant nous et nous devons nous y attaquer par le développement des transports à cycle propre, etc. Et puis, le reste est constitué des poids-lourds et voitures utilitaires. Je suis tout à fait d'accord que nous ne puissions pas faire voler d'avions sans kérosène, quoi qu'ils puissent planer et atterrir à l'aide d'éoliennes, mais par contre, sur terre, là où nous pouvons réduire la consommation de pétrole et de kérosène, c'est-à-dire sur le transport, nous devons regarder tout ce que nous pouvons faire. Si nous ne nous y attaquons pas par tous les bouts, nous n'arriverons pas à cette réduction. Vous avez évoqué tout à l'heure le facteur 4, nous n'y arriverons pas de si nous ne nous y attaquons pas par tous les bouts, sans exception.

Maintenant, dans la vallée du Rhône, quelqu'un vient de parler des canaux, Marseille et son port. Je trouve que dans le débat public nous ne mettons pas assez en avant cette notion de service pour pouvoir justement faire des transferts. Nous pouvons faire ce que nous pouvons, ce n'est parfois pas beaucoup, mais c'est cela qui nous permettra d'avancer.

Philippe MARZOLF

Merci. Nous allons prendre une autre question. La question n° 4 de Madame Suzanne Boismenu.

Suzanne BOISMENU

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Notre association se penche d'une façon plus particulière sur la section qui nous concerne parce qu'il s'agit d'une section que nous connaissons bien. Nous avons été touchés et particulièrement gênés par ces projets. Nous allons considérer les principaux aspects du débat public par rapport à leur côté humain.

Les premières offres d'expropriation données laissent à penser qu'elles sont ressenties comme une spoliation financière aggravant le déchirement dû à l'abandon de biens souvent ancestraux. Les prix offerts n'ont rien à voir en général à ce qui est pratiqué dans les transactions normales. L'implantation prévue du rail et de la route s'apparente davantage à une facilité de conception qu'à un projet raisonné car il est impensable d'utiliser dans ces réalisations des terres agricoles de première qualité. Les propriétés vont soit disparaître, soit être déstructurées ou morcelées, de telle manière qu'elles seront inexploitable ou carrément délaissées. Ces structures délaissées seront mises en vente pour construire des quartiers offrant une bonne qualité de la vie. La disparition partielle du vignoble, des cultures fruitières, du maraîchage, renforcera une concurrence déjà mal supportée des productions espagnoles et marocaines dont le transport est une partie des problèmes. Ce territoire agricole est émaillé d'entreprises artisanales, souvent familiales, avec une main-d'œuvre extérieure. Elles avaient trouvé là un lieu favorable à leur fonctionnement, difficilement transportable ailleurs. À cela s'ajoute la maison de l'agriculture, les coteaux du Languedoc, tous implantés sur le domaine des Apportats, lieu historique et tout un chapelet de mas anciens et historiques.

Philippe MARZOLF

Avez-vous une question, Madame ?

Non, il s'agit d'une réflexion.

Philippe MARZOLF

Il s'agit d'une contribution ?

Suzanne BOISMENU

Voilà.

Philippe MARZOLF

Vous pourrez nous la communiquer par écrit.

Suzanne BOISMENU

Je vous la donnerais, mais je souhaite également finir.

Philippe MARZOLF

D'accord, finissez.

Suzanne BOISMENU

Ces projets vont complètement bouleverser la vie et la situation de quelque 1 200 personnes. On reproduit une sorte d'erreur comparable à celle commise autrefois dans la conception du réseau routier et ferroviaire national et qui a abouti à la création d'un désert français. Les projets actuels ignorent l'ouest de l'Hexagone. Pourquoi les transporteurs espagnols n'empruntent-ils pas le trajet par Toulouse plutôt que par l'A9 et l'A7 ? Pourquoi, pour aller dans l'Est de l'Europe ? Les transports, tous concentrés sur un même lieu, finissent par désertifier les territoires traversés. Les nuisances sonores, la pollution de l'air, des sols, de l'eau, dont les effets sont maintenant bien connus, rendent dubitatif. Nous commençons à évoquer nombre d'enquêtes, la LGV, le doublement de l'A9, le changement climatique, etc. Par exemple, le changement de température aura une incidence sur les cultures. L'alimentation des nappes phréatiques peut complètement être perturbée par des travaux et celles-ci peuvent disparaître définitivement. Il faut se reporter au débat public du doublement de l'A9.

Philippe MARZOLF

Vous devriez conclure, Madame, vous avez parlé pendant quatre minutes.

Je vais très vite.

Philippe MARZOLF

Je vous donne vingt secondes pour finir et je donne la parole à quelqu'un d'autre.

Suzanne BOISMENU

Tandis qu'il assèche ces nappes phréatiques, il ne protège pas des les inondations. Au contraire, les risques sont augmentés. On ne peut sciemment mettre la vie d'autrui en danger, ce qui relève du code pénal. Dans le nord de la commune d'Arles, la nature des sols augmentera de façon considérable tous les travaux. Il y a eu une jurisprudence du Conseil d'état en appel et la juridiction établissait le rapport entre l'utilité des travaux et leur prix, ajoutant que la distorsion entre les deux était trop forte. Et j'ai terminé, Monsieur, je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci, Madame. Pardonnez-moi, mais si de telles déclarations prennent beaucoup de temps, il y en aura moins pour les autres questions dans le public.

Pendant que le représentant du Port de Barcelone s'installe, Monsieur Blanchet souhaite intervenir.

Jean-Didier BLANCHET

Dans ce que Madame a dit, il y avait beaucoup de choses. Il y avait le fait d'utiliser les axes qui sont à l'ouest pour alléger la vallée du Rhône. Avec la mise en service d'une barre de l'autoroute A20, Paris-Toulouse, de l'autoroute A75 avec le viaduc de Millau, le trafic sur ces autoroutes fait que en 2004 et en 2005, le trafic n'a pratiquement pas augmenté sur l'axe A7-A9. Il y a donc eu un effet de report.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur le représentant du Port de Barcelone.

Enric BENAGE

Je vous remercie de nous avoir invités aujourd'hui et de nous offrir la possibilité d'être parmi vous. Permettez-moi de rejoindre Monsieur Gayssot, cela va nous aider.

Voici quelques données pour que vous puissiez partager avec nous l'envergure du sujet. Le Port de Barcelone se trouve actuellement face une période de croissance, à la fois en termes de volume de marchandises et d'extension, de développement de ses installations. Ces dernières années, l'augmentation des marchandises a été supérieure à 10 %, en dépassant en 2005 les 2,1 millions de tonnes, 1,2 million de passagers de croisière et l'augmentation de 12 % du tonnage total.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Il est évident que l'économie, aussi bien nationale internationale, est saisie par le progrès ou la régression d'un port. Il est également indispensable d'être à l'écoute des usagers, d'offrir des installations, des services de qualité pour qu'aucune mauvaise gestion ne soit un frein au progrès.

La demande actuelle, nos objectifs à court terme, nous obligent à développer notre offre et la demande est là. 20 kilomètres de quais d'accostage, des terminaux spécialisés, 400 lignes régulières, une charte de qualité, un service clientèle rigoureux, une stratégie qui cherche à offrir un meilleur service moyennant la mise en place d'un système de plateformes en réseaux, de façon à nous rapprocher de nos usagers avec l'installation de ports secs tels que ceux de Mare, Saragosse et Toulouse/Tolède, et pourquoi pas Montpellier et au-delà. Des ports secs où les marchandises jouissent des mêmes conditions de sécurité que celles situées aux ports de mer.

Cette croissance est évidemment un progrès, mais également un défi qui nous oblige à développer nos installations dans les 650 hectares d'aujourd'hui jusqu'aux 1300 hectares en 2015, et de multiplier par trois notre tonnage de marchandises, de nouvelles conditions d'accès aux ports, autant pour les marchandises que pour les personnes. S'agissant des personnes, nous prévoyons d'atteindre autour de 30 000 emplois directs, si nous partons du fait qu'aujourd'hui autour de 20 000 personnes travaillent quotidiennement dans notre port.

L'investissement prévu pour ces nouveaux quais et installations représentent une somme d'environ 2 milliards, ceci inséré dans le plan qui touche également le développement de l'aéroport international de Barcelone, des accès fer et route, ainsi que des accès complémentaires. Notre objectif est de devenir la plateforme logistique de l'Europe du Sud. Le Languedoc-Roussillon est totalement inséré dans cette euro région Midi-Pyrénées, l'Aragon et les Baléares.

Je rejoins là Monsieur Ribo lorsqu'il dit que les ports de la Méditerranée avec lesquels cette région travaille, sont seulement de 26 % du total des marchandises du commerce extérieur contre 74 % qui passent par les ports du Nord. La région méditerranéenne nord-occidentale est 3 à 4 jours plus près de l'Extrême-Orient que les ports du Nord. Soit 6 à 7 jours si nous comptons un aller-retour et nous devons profiter de cet avantage, léger, mais avantage tout de même. Il y a des marchandises qui entrent par les ports du Nord et qui descendent jusqu'en Espagne en passant par la route. La croissance et le progrès doivent être partagés, ainsi que les efforts pour y accéder. C'est pour cela que la coopération de nos régions doit s'efforcer de mettre en place les outils nécessaires, soit principalement des cooptations fer et route, des connections télématiques, une haute et homogène qualité des services et de travailler au coude à coude et faire un front commun lorsqu'il s'agit de s'adresser aux institutions européennes. L'axe nord-sud, de Metz à Segasse qui passe par la ville de Montpellier et par Barcelone est une véritable colonne vertébrale de ce projet. Un transport ferroviaire efficace pouvant aller de la Scandinavie au détroit de Gibraltar, aidera à désengorger le réseau routier ainsi qu'à réduire la pollution et augmenter la sécurité sur les routes, sans oublier une connection maritime longue distance qui a des possibilités non négligeables en Méditerranée. Barcelone et les autres villes de la mer sont déjà en plein développement avec un départ par jour entre Barcelone-Gênes et aussi des initiatives telles que le flux maritime avec une ligne Barcelone-Lyon par le Rhône.

La question était la politique des transports et notre critère est de faire front commun. La déclaration commune à l'occasion de la rencontre des présidents de région le 10 février 2006 reflète parfaitement les coïncidences des régions en ce qui concerne les transports. Le port de Barcelone ne peut qu'adhérer à ceci ainsi qu'au développement des transports exprimés dans ce document. Soyons unis dans le développement des infrastructures favorisant la protection de nos régions, l'équilibre des flux de marchandises en Europe, et la dynamisation que ceci représente en

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
conséquence pour notre économie. Dans ce projet, le port de Barcelone est persuadé que nous
devrons y aller ensemble. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci d'avoir respecté votre temps de parole. Je vous propose de passer tout de suite la parole à Monsieur Brunier qui va nous donner la position des transporteurs.

Jean-Claude BRUNIER

Si vous permettez, je souhaiterais revenir, en tant que représentant de la Chambre de commerce, sur l'autoroute ferroviaire et le transport combiné rail-route parce que j'ai l'impression que nous nous trompons en peu de sujet. J'ai l'impression que nous allons chercher bien loin des choses compliquées alors que des choses simples existent. Le représentant de RFF, et il n'est pas le seul, a parlé de l'autoroute ferroviaire. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de mettre des camions, presque complets, au minimum avec un semi-remorque sur des wagons. Le transport combiné rail-route consiste à utiliser le concept de containers terrestres, que nous appelons des caisses mobiles, et de les mettre sur des wagons. La caisse mobile est le fruit de soixante-dix ans d'expérience professionnelle.

Nous mettons 50 caisses sur un train. Je laisse à l'appréciation de chacun sur le plan économique de la pertinence de la productivité et de ce système. Je vous invite et je crois en tant que professionnel qu'il serait d'abord intéressant de réfléchir sur le transport combiné rail-route qui est largement plus compétitif.

Il faut savoir si dans ce cadre, dans ce projet, nous chargeurs, vous-mêmes, nous, consommateurs, serons d'accord pour payer de plus de 20 % le même prix du transport. Il s'agit d'une réflexion, mais, Monsieur le Président, peut-être aurons-nous l'occasion d'en reparler lors des réunions suivantes.

Je suis là pour représenter la Chambre de commerce et je vais très rapidement, avec des slides, vous parler de l'état des lieux, des enjeux territoriaux, des orientations stratégiques et des orientations prioritaires.

.1 L'état des lieux

La région Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique à vocation logistique et touristique. Logistique, parce que cette région voit passer des flux nord-sud, de l'Europe du Nord vers la péninsule ibérique, et est-ouest. Je pense qu'il n'est pas utile de développer le thème de la dimension touristique, tout le monde le connaît bien.

Second point de l'état des lieux, des dynamiques de développement démographique, économique et des échanges étroitement liés. En effet, notre région est la première en termes de développement démographique et ce développement est lié à l'économie et l'économie au déplacement des voyageurs, des personnes et des marchandises. Il y a donc là un lien très important à ne pas oublier.

Troisième élément, une congestion des infra routières due essentiellement au trafic local de véhicules légers, 80 % du trafic est dû aux voitures particulières. Nous constatons une pollution importante au niveau local et au niveau des agglomérations.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Dernier point, une valorisation insuffisante des modes alternatifs, en particulier au niveau ferroviaire qui est en effet un mode qui devrait être mieux utilisé. Il est possible qu'en grande partie l'avenir des transports routiers passe par le rail, mais le rail nouveau modèle dont nous pourrions peut-être parler tout à l'heure.

.2 Les enjeux territoriaux

Nous pouvons les considérer sur deux thèmes. D'abord, favoriser le développement des activités logistiques pour consolider la croissance économique régionale et accroître la compétitivité territoriale des entreprises. En effet, aujourd'hui la logistique est un avantage concurrentiel économique. Il est également évident que dans notre région, si nous avons un avantage logistique à travers infrastructures, les outils performants, nous attirerons mieux les entreprises et nous aurons un avantage réel.

Second élément de ces enjeux territoriaux, la préservation de la qualité de l'environnement pour ne pas compromettre l'attractivité de notre territoire et la qualité de notre cadre de vie en tant que citoyen et je rappelle le côté touristique important de notre région.

.3 Les orientations stratégiques

D'abord accompagner la croissance du mode routier dans les transports pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité du transport. En effet, cela a été dit, le mode routier restera prédominant. Je crois qu'il ne faut pas se tromper, nous pourrions peut-être absorber la croissance par d'autres modes, mais le mode routier restera prédominant, je crois qu'il y a une fois de plus consensus à ce sujet.

Ensuite, il faut régénérer voire développer le réseau ferroviaire pour renforcer sa productivité, accroître sa part de marché, que ce soit des voyageurs ou des marchandises, et privilégier par là le rééquilibrage modal.

À ce sujet, je voudrais ajouter une chose importante qui ne semble d'ailleurs pas être rentrée dans les esprits : le ferroviaire n'est plus à conjuguer au singulier, mais au pluriel. Il n'y a plus une seule entreprise ferroviaire en France et d'ailleurs en Europe, il y a des entreprises ferroviaires et il faut que ce monde sorte un peu de la zone un peu exclusive dans laquelle il était pour que des entreprises viennent faire du ferroviaire et donne le dynamisme et les développer, il n'y a aucune honte à cela. Ceci est d'autant plus pertinent au niveau des marchés mixtes que ce secteur est complètement dans le marché économique et qu'il serait aberrant que ce soit autrement. C'est d'ailleurs aujourd'hui le cas en France où des trains de marchandises roulent et que des entreprises allemandes, anglaises, françaises, belges ont des certificats pour les faire circuler.

Je voudrais également nommer au titre de ces orientations stratégiques, le développement de nouvelles modalités pour doter le Grand Sud-est de réseaux de transport modernes et efficaces, de nouvelles infrastructures routières, autoroutières et le développement des modes alternatifs.

.4 Les orientations prioritaires

Elles sont de réaliser les projets d'infrastructures déjà programmés et inscrits au CIADT, le contournement ferroviaire mixte de Nîmes-Montpellier, la finalisation de la jonction Rodez-

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Béziers, je suis désolé, mais comment allons-nous faire si le doublement de l'autoroute A9 ne se fait pas ? Je pense que la solution préconisée n'est peut-être pas la bonne, dans tous les cas, j'attire votre attention sur des solutions sinon, il y aura un blocage et nous serons le goulot d'étranglement de l'Europe du Sud.

Il s'agit également d'optimiser l'existant par la gestion rationnelle et la modernisation des infrastructures pour mieux utiliser les réseaux de transport et intensifier les capacités de l'offre. Par exemple, au niveau ferroviaire, nous préconisons vivement l'allongement des trains. Un train de marchandises actuellement en France et en Europe est de 750 mètres, nous devons les passer à 1000 mètres, nous aurons la même utilisation des sillons, une capacité développée et une productivité très importante. J'en reviens au transport combiné rail-route et dans ce type de transport, ce sera plutôt des marchandises à type valeur ajoutée, c'est-à-dire ceux que nous consommons tous les jours. Il n'y a pas de contrainte au niveau du poids et, dans ce cas, nous pourrions simplement en allongeant la longueur du train, ce qui demande des frais d'infrastructures relativement peu importants, également augmenter la productivité ferroviaire de l'ordre de 25 % et amener les alternatives à la route que pourrions utiliser les transporteurs routiers et ainsi doter fortement ce système.

Je terminerai au niveau des orientations prioritaires en préconisant le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires et routières. Nous l'avons déjà dit, il s'agit de la réalisation de la ligne TGV entre Nîmes et Perpignan, nous sommes d'accord là-dessus, il s'agit de l'aménagement des nationales parallèles à l'A7 et à l'A9, la RN113 et la RN9, par des deux fois deux voies, par des contournements d'agglomérations.

Il s'agit, au niveau de ces orientations prioritaires de réfléchir sur les modalités de gestion et d'innovations technologiques permettant d'améliorer l'efficacité économique et écologique du système des transports, nous pensons en priorité aux transports péri et interurbains, à la régulation des vitesses des accès aux autoroutes.

Je voudrais terminer en disant qu'il est nécessaire d'intervenir d'une manière pragmatique et efficace, pour conserver la vitalité économique et sociale de nos territoires et parer ainsi aux projections de hausse des trafics. N'oublions pas, Mesdames et Messieurs, que nous avons des camions sur la route parce que nous consommons des produits que seuls ces camions peuvent nous amener tous les jours. Les seuls responsables des camions sur la route, c'est nous, ne l'oublions pas. Nous, transporteurs routiers, nous ne passons pas notre temps sur la route pour nous faire plaisir et passer le temps, mais parce que le marché le demande. Et nous sommes le marché, ne l'oublions pas, je vous en prie.

Je terminerai en disant que l'enjeu de ce débat public est d'aboutir à la définition d'un plan d'action volontariste et à la mise en œuvre de projets concrets, intégré et complémentaire pour préserver l'attractivité et la compétitivité de notre belle région.

Je vous remercie de votre attention.

Philippe MARZOLF

Nous sommes peut-être tous responsables par notre consommation, mais pour agir, nous devons être bien informés.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Je vous propose de passer la parole à un autre éclairage, au Président de la FNAUT, la Fédération nationale des associations des usagers des transports en Languedoc-Roussillon, Michel Pieyre.

Michel PIEYRE, Président de la FNAUT

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La FNAUT va vous faire part de ses orientations par rapport au débat public. En termes d'organisation, il est bien de voir qu'une loi permet aux citoyens de se saisir des enjeux, mais également de nous interroger sur ce que nous voulons en termes de développement. Ce soir, je n'ai pas entendu dire que la place du citoyen dans ce débat était de se poser des questions stratégiques sur le monde que nous voulons léguer à nos enfants. Certains d'entre nous ne monteront peut-être jamais dans les trains, ce n'est donc peut-être pas pour nous que nous le faisons, c'est pour ce qui se passera ensuite.

Nous connaissons les enjeux qui sont assez nombreux, réchauffement climatique, montée des eaux dont nous n'avons pas parlé, il est question d'entre 90 cm et 6 mètres. Que se passera-t-il si nous mettons des routes au niveau de la mer, posons-nous la question.

Par rapport à ce réchauffement climatique et à ces pollutions, comment rompre avec la culture de la « bagnole » ? Comment rendre « sexy » l'usage des transports collectifs ? Il s'agit d'une question qui doit nous interpeller. J'aimerais savoir qui d'entre nous, lorsqu'il se lave ou se rase le matin se demande devant la glace « Quel type de transport vais-je prendre ce matin pour me rendre à mon travail ? » L'unique solution qui me soit offerte est-elle celle qui me force à passer une heure et demie dans les bouchons, tout seul en écoutant la radio, en tirant la tête ? Ne puis-je pas faire le calcul économique du temps perdu dans ce véhicule ? Et si je suis à la recherche d'un emploi, est-ce que je perds également du temps dans les transports individuels ?

Non, à la Fédération nationale des associations des usagers des transports, nous pensons que l'espace public est aussi celui des transports. Il faudrait réfléchir à la mise en place d'un espace qui a été détruit par l'automobile. La route est devenue une lutte de confrontation entre les transporteurs routiers, les touristes, les usagers quotidiens de la route. Nous devrions peut-être essayer de concevoir une autre manière de vivre ensemble. Et je pense que le débat public ne s'interroge sur la manière de vivre ensemble, de penser la vie, de penser l'aménagement.

La contrainte évoquée ce soir est certainement qu'il y a urgence, parce que nous sommes face à des défis qui nous submergent, qui nous surpassent, on nous a parlé de 6 degrés, et je vous assure que 6 degrés, nous ne savons pas faire. Dans le cadre de ce débat, nous avons évoqué le fait que nous ne savons pas où nous allons, la planète ne sait pas où elle va, nous ne savons pas exactement où nous allons, et nous nous sommes effectivement pas capables de dire s'il y a des bouleversements importants, sans parler du prix du pétrole, et si nous pourrions continuer à nous déplacer six mois de l'année, si nous avons des températures de -30 degrés pendant quatre mois, si ce type d'infrastructures est utilisable, etc.

Ce cadre-là doit nous éclairer et nous faire poser des questions sur notre manière dont nous utilisons les transports dans le cadre de nos trajets quotidiens domicile-travail, dans la manière dont les élus ont tendance à ne pas collaborer ensemble sur les infrastructures en collectivités territoriales, dans la manière dont l'Etat rejette le bébé aux collectivités territoriales en se disant qu'elles vont se débrouiller. L'Europe peut également définir d'autres logiques.

Il faut essayer de faire en sorte, en tant que citoyens, en tant qu'usagers de reconquérir cet espace, de faire en sorte que, nous avons un excellent exemple avec Barcelone, la Catalogne est en avance

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien sur nous en développant les transports de manière assez importante. Un SCOT est aujourd'hui conçu comme si la vie s'arrêtait aux limites du SCOT. Dès que vous franchissez la limite, vous ne transportez plus.

Essayons de remettre du lien dans notre manière de nous transporter et la FNAUT aimerait que l'on sorte non pas des cartes de route, mais des cartes de temps de transport. « Je m'appelle Michel, je pars de Montpellier, je veux aller à Aurillac, quel est le moyen le plus rapide pour y aller hors route – vous l'avez compris, parce que je veux sortir du tout bagnole – ? » Nous devons commencer à réfléchir sur des cartes de temps qui garantissent la justice sociale. Il est complètement aberrant aujourd'hui qu'on nous parle de traverser demain la région extrêmement rapidement : ceci est très bien, mais nous devons également regarder devant nous, nous pouvons faire en sorte, si demain il y a plus de pétrole, de pouvoir à nouveau nous déplacer, à nouveau profiter de cette liberté que nous avons découverte avec l'arrivée de la voiture, que nous puissions aller dans différents lieux pour passer des vacances, etc.

Comme l'heure tourne, je vais avancer sur les propositions. Je pense également qu'il faut reconcevoir l'urbanisme autour des axes non polluants. Il faut peut-être que l'État se pose des questions, s'il y a une ligne de chemin de fer, nous pouvons y faire passer le fret, mais nous pouvons également faire un développement urbanistique parce que là, nous pourrions faire un tram puisque la ligne existe. Nous pouvons également réfléchir sur d'autres axes de transports fluviaux, maritime. Nous devons transporter autre chose que des marchandises, nous pouvons également imaginer de transporter du personnel par la mer. Il y a donc des solutions alternatives à la voiture.

Pour conclure et respecter mon temps de parole, nous devons nous poser des questions sur ce que nous pouvons donner comme envie aux citoyens pour vivre ensemble, que pouvons-nous donner comme avenir pour le transport et au fait de préserver cette liberté ? Nous, nous pensons qu'actuellement la première des libertés est d'arrêter la bagnole et d'arrêter de penser à travers un unique moyen de transport.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie d'avoir posé toutes ces questions, plus larges que celles posées jusqu'à présent. Y a-t-il une réaction ?

Michel BADRE

Une réaction très rapide sur un point très particulier que vous avez évoqué : celui des changements climatiques. Il ne faudrait pas non plus donner l'impression que l'environnement concerne uniquement les changements climatiques, la dame qui est intervenue tout à l'heure a parlé notamment des inondations, cela sera évoqué lors d'une réunion ici même et nous en reparlerons donc. Le représentant de la FNAUT a parlé de cela et je voudrais personnellement que nous évitions d'avoir une vision trop passive. Au cours de la réunion d'hier, l'un des intervenants a dit qu'il ne fallait pas accepter les choses comme inévitables, et je crois que cela est assez vrai. Ce n'est bien sûr pas nous, dans cette salle, qui allons empêcher les changements climatiques, par contre entre plus 6 degrés et plus 2 degrés, il y a une différence vraiment fondamentale dans l'impact sur la vie de nos enfants et de nos petits-enfants. J'ai dit au début que plus 6 degrés était l'évolution annoncée par les experts scientifiques travaillant par consensus au niveau mondial. Ce ne sont pas des gens farfelus qui ont annoncé cela pour faire peur. Ce sont des gens qui travaillent ensemble, dont tous les pays, et qui disent que si nous ne faisons rien, au fil de l'eau, nous allons avoir cela.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Par contre, nous pouvons limiter à plus 2 degrés, à des choses plus acceptables en prenant un certain nombre de mesures et en travaillant ensemble. Mais il ne faut pas avoir les choses en termes de drame qui va nous tomber dessus et pour lequel nous ne pourrions rien faire. Par exemple, à un niveau très concret, parmi les mesures qui sont proposées, un certain nombre sont alimentés en arrière-plan et c'est cela que nous devons avoir en tête.

Michel PIEYRE, Président de la FNAUT

Juste une réaction. Je n'ai pas cité, parce que je voulais me focaliser, n'ayant que 7 minutes, le transport routier. Vous avez évoqué tout à l'heure le plan national santé et environnement, je pense qu'il faudrait réaliser de vraies études épidémiologiques autour des transports et autour de tous les impacts, de nuisances, bruit, etc.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de prendre deux dernières questions.

Paul VIALATTE

La question n°3 de Monsieur Jean-Pierre Estella.

Philippe MARZOLF

Jean-Pierre Estella est parti. Nous allons donc prendre une autre question.

Paul VIALATTE

Question n°7 de Madame Lacoste.

Régine LACOSTE, CODETEL

Je n'ai plus la question sous les yeux.

Philippe MARZOLF

Nous pouvons vous la relire si vous le désirez.

Paul VIALATTE

Elle concerne la ligne LGV.

Je disais que nous sommes concernés depuis 1990 par un projet ferroviaire, le TGV Méditerranée, initié par la SNCF. Ce projet s'est transformé depuis 2000 en LGV mixte passagers et fret, présenté par RFF sans modification de tracé. Il nous a été dit tout à l'heure qu'il fallait modifier les lignes, les coupures, les pentes, etc., mais pour nous le tracé a été absolument identique.

RFF a donc présenté ceci en 2000, sans modification et ceci jusqu'à Saint-Jean-de-Védas, uniquement. N'y a-t-il pas lieu d'intégrer l'ensemble du projet jusqu'à Perpignan dans le débat public ? Pourquoi aurions-nous été privés du débat public, alors que pour la suite du projet il y sera intégré ? Cela me semble normal puisqu'il s'agit d'un axe linéaire.

Philippe MARZOLF

RFF veut-il répondre ?

Jean-Marie LAROSE, Directeur régional de RFF

J'aimerais vous rappeler que pour le contournement de Nîmes-Montpellier nous avons effectivement réutilisé pour une très large partie le tracé du TGV Méditerranée, tout simplement parce que la ligne droite est tout de même chemin le plus court pour aller d'un point à un autre et que si nous pouvions réutiliser des tracés qui avaient été évoqués à l'époque, pourquoi pas.

Je vous rappelle que nous avons saisi la Commission du débat public, Monsieur Marzolf le sait bien, au début de 2003 sur le contournement de Nîmes-Montpellier, et cela me permet également de répondre à Monsieur Casanova qui a posé la question tout à l'heure, et la CNDP nous a indiqué qu'il n'était pas nécessaire d'organiser un débat spécifique sur ce contournement. Il nous a demandé de faire un certain nombre de concertations complémentaires et c'est ce que nous avons fait au cours de l'été 2003 avec un certain nombre de réunions publiques dont une à Lunel où nous avons notamment parlé du passage dans les communes concernées.

Voilà, je voulais simplement apporter cet éclairage. Depuis, il y a effectivement eu enquête public et le projet a été déclaré d'utilité publique et nous sommes donc bien dans deux phases différentes, Nîmes-Montpellier d'un côté et Montpellier-Perpignan de l'autre qui fera l'objet, comme l'a indiqué Monsieur le Préfet tout à l'heure en introduction, d'un débat public, a priori, en 2008.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de clore. Paul Vialatte va vous présenter rapidement la prochaine réunion qui se déroulera à Valence le 11 avril.

Paul VIALATTE

Nous serons donc à Valence mardi prochain, ville pittoresque avec vue sur les montagnes de l'Ardèche, les rives du Rhône. Nous serons donc au Parc des Expositions le mardi 11 avril à 18 heures pour une réunion publique sur le thème *Offre et demande de transports*.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Philippe MARZOLF

Merci, Mesdames et Messieurs et bonne fin de soirée, nous vous retrouverons le 11 avril si vous le désirez.

La séance est clôturée à 21 heures 10.

Index

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

domaine des Apportats.....	37
Jean-Pierre Estrella.....	46
Segasse.....	40