

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et dans l'arc languedocien **3<sup>ème</sup> réunion territoriale**

*Montpellier, le 13 juin 2006*

<b>1<sup>ère</sup> partie : Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées</b>	<b>2</b>
I. Le bilan issu de la 1 <sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP	2
II. Attentes de l'Etat et synthèse des réunions thématiques	5
III. Echange avec le public	7
<b>2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des groupes de mesures au niveau de chaque territoire ?</b>	<b>18</b>
I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public	18
II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	19
III. Propositions des acteurs du territoire	32

**1<sup>ère</sup> partie :**  
**Les enseignements de la première partie du débat**  
**et les orientations exprimées**

**I. Le bilan issu de la 1<sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP**

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Anne Devailly va commencer par les enseignements, et tout d'abord les constats : des transports pour aménager le territoire, des impacts environnementaux préoccupants, une priorité au report modal, les infrastructures routières.

**Anne DEVAILLY**

**1. Des transports pour aménager le territoire**

*a. Constats*

Le premier constat est celui des erreurs du passé. Elles ne doivent pas être renouvelées : par exemple, Lyon-Fourvière au niveau de la montée des grands axes vers les Alpes, ou le démantèlement de voies ferrées sur le sillon alpin.

Un autre constat concerne cette fois-ci l'Ardèche, la Lozère et la plupart des territoires où passent les grands axes. On se trouve en situation de trop grande dépendance à l'égard des véhicules individuels et des transports routiers.

Troisièmement, les transports doivent aider à structurer et à desservir l'ensemble du territoire, et donc ne pas se limiter aux grands flux des principaux corridors. Pour cela, il faudrait arriver à lier directement la planification territoriale et les systèmes de transports. Et enfin, les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble.

*b. Demandes*

Il s'agit d'accélérer la réalisation de projets ressentis comme prioritaires. Dans la région PACA, il s'agit de soutenir la compétitivité du port de Marseille, réaliser la LGV et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret. En région Rhône-Alpes, il s'agit du contournement ferré complet de Lyon par l'Est, l'utilisation de la rive droite du Rhône pour les TER, pas d'agrandissement de l'A7. En revanche, il y a une demande de report des trafics de transit sur des axes alternatifs. Enfin, en Languedoc-Roussillon, on insiste sur l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier/Perpignan. En revanche, il y a des divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, et pas de demande d'autoroute des piémonts.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public****2. Les impacts environnementaux préoccupants.***a. Constats*

De par les explications des différents experts, il y a eu une véritable prise de conscience marquée par des enjeux globaux devant jouer sur le réchauffement climatique. Un consensus d'experts international, en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, dit que la planète est en train de souffrir. Il faut absolument faire quelque chose. Le deuxième enjeu global est la cherté à venir du pétrole, qui est déjà une réalité, due au pic de production. Certains experts l'annoncent pour 2015. Ces deux enjeux globaux sont également complétés par de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier, et parfois ferroviaire. Dans le domaine de la santé, les experts nous ont expliqué, suite à des études, qu'on s'était aperçu qu'il y aurait 18 000 morts par an, morts qui seraient aggravées par la pollution due aux transports. C'est trois fois plus que les morts sur la route. Pour le bruit, très souvent, les normes ne correspondent pas au vécu des populations. Même si les infrastructures sont aux normes, les populations le ressentent différemment. Il y a un côté psychologique que l'on ne normalise peut-être pas. Au niveau sécurité, la cohabitation VL-PL est accidentogène. Et il y aurait aussi des risques au niveau des transports des matières dangereuses, routiers ou ferroviaires. Dans le Sud, 600 camions de matières dangereuses circulent par jour. Concernant les risques naturels, paysages et la biodiversité, les attentes ne sont pas complètement satisfaites. On n'a pas toujours l'impression que l'on va au bout des choses.

*b. Demandes*

Il faut faciliter le changement des comportements en offrant bien sûr des alternatives crédibles et pratiques à la route. Il faut également se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules, avec des investissements soutenus dans les nouvelles technologies. Il y a très souvent une demande de requalification des infrastructures existantes qui ne sont pas toujours aux normes actuelles. Il est demandé une requalification et une mutualisation des protections en cas de cumul des infrastructures. Il y a également une demande d'amélioration de la sécurité des autoroutes, avec des limitations de vitesse en cas de nécessité.

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

Il s'agit de la congestion routière ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances. Deuxièmement, les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés, et ne couvrent pas suffisamment le territoire. Le troisième constat est le fait que les modes non routiers auraient la capacité d'attirer une partie de la croissance future.

*b. Constats concernant les marchandises*

C'est évidemment la prépondérance du transport routier des marchandises liée à la fragilité du fret ferroviaire, lié lui-même à sa faible fiabilité. Le deuxième constat est évidemment la sous-

utilisation du mode fluvial et maritime. Et le troisième constat est la capacité des modes non routiers à absorber la croissance future.

### *c. Demandes*

La première est simplement de ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux. Il faut développer les reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises de longue distance, notamment sur l'axe Europe du Nord/Péninsule ibérique. Le troisième point est d'améliorer la qualité, la fiabilité, les fréquences et le cadencement des transports publics pour permettre d'importants transferts modaux. Il faut généraliser les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités pour réduire les mobilités inutiles. Le dernier point est de prélever davantage sur la route pour financer les autres modes, à l'image de la Suisse (type RPLP), ou de la taxe carbone et des péages urbains.

## **4. Infrastructures routières**

### *a. Constats*

Le premier constat est que si l'on augmente les capacités autoroutières, on risque de créer un appel au trafic, et donc de jouer contre le report modal. Le deuxième constat est une attitude des acteurs économiques sur l'impact de la congestion comme frein à l'économie et à l'emploi. Cela s'est exprimé pour le futur immédiat ou d'emblée, dans certaines situations. Le troisième constat porte sur des axes particuliers (A75, A51, A79). Ils sont vus comme des axes de désenclavement des territoires pour les uns, ou comme des itinéraires de délestage pour les autres. Enfin, le quatrième constat est une interrogation sur la cohérence politique qu'il y aurait à agrandir les « tuyaux », tout en maintenant les objectifs concernant le changement climatique et le pic pétrolier.

### *b. Demandes*

La première demande concerne la gestion et l'amélioration du réseau routier existant, pour en accroître la sécurité. Pour cela, il y a différents outils possibles : la requalification des infrastructures, la régulation des dépassements, des voies réservées aux PL et aux véhicules chargés, des limitations des vitesses et des accès au réseau autoroutier en période de fortes charges de trafic. C'est-à-dire que nous pouvons imaginer des accès réservés à certaines périodes très précises de l'année. L'idée est de gérer le réseau en tenant compte des différents usages, notamment les trajets quotidiens. Le deuxième point tient spécifiquement à l'Ardèche, avec une volonté des élus de ce territoire d'une nouvelle infrastructure. Enfin, le troisième point est la forte demande de certains élus de mettre à 2x2 voies la RN88, et certaines nationales à proximité des agglomérations.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

## **5. Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?**

Il y a des demandes fortes de relocalisation des activités, d'un développement d'habitat mieux relié aux transports collectifs. Il y a une certaine mise en cause du culte de la vitesse, ne pas toujours se déplacer le plus vite, le plus loin possible.

Il y a également un appel au changement des comportements. C'est-à-dire qu'au-delà des nouveaux carburants et de nouvelles motorisations, qui sont insuffisantes pour atteindre le facteur 4, soit, il y a une évolution à faire vis-à-vis de la mise en cohérence des logiques du citoyen qui veut bien sûr moins d'impacts sur l'environnement, mais également des logiques du consommateur qui veut avoir des produits moins chers le plus rapidement possible (il y a là une réelle prise de conscience des transports inutiles et superflus) ; soit la rupture et un changement de modèle économique.

Voilà donc ces différents enseignements que nous avons tirés de la première réunion. Je passe la parole à Monsieur Badré.

## **II. Attentes de l'Etat et synthèse des réunions thématiques**

### **Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Je vais vous présenter maintenant le point où nous, représentants d'Etat, nous en sommes dans ce débat. Des questions ont été posées qui ont été rappelées très brièvement. Depuis, il s'est dit beaucoup de choses. Nous avons progressé sur certains points, et pas sur d'autres. L'objet est de savoir où nous en sommes. Je rappelle d'abord ce que disait le dossier support. Il n'y a rien de nouveau par rapport à ce que nous disions il y a deux mois. Les questions posées sont : comment assurer la mobilité pour l'avenir, sachant que la mobilité n'est pas une fin en soi ? Cela répond à des besoins liés aux activités. Et ensuite, comment préserver le cadre de vie ?

Dans le dossier support, nous avons dit qu'il y avait deux tendances très visibles qui influaient sur ce débat. La première était une augmentation des déplacements, ralentie par rapport à la tendance passée, mais cependant significative. Nous avons cité le chiffre d'une augmentation de 40 % à échéance de 20 ans, aussi bien pour les déplacements voyageurs que marchandises. Ensuite, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, un peu plus faible, est quand même significative, de 10 à 30 %.

A partir de cela, nous disions que nous nous trouvions devant un ciseau. Il y a une aggravation de la congestion routière et un impact environnemental lourd.

Que s'est-il dit de plus là-dessus ? Personne n'a réellement contesté cette façon de poser le problème. Le point qui a été contesté, c'est l'annonce du chiffre de 40 %. On nous a dit que le fait d'annoncer, c'est l'accepter. Nous disons simplement que c'est une question de responsabilité. Nous sommes sur une tendance qui est actuellement nettement plus forte que cela. Ne pas le dire serait probablement se mettre la tête dans le sable, et fuir les responsabilités pour les décisions à prendre. Mais sur la façon de poser le problème, il n'y a pas eu réellement de contestation.

A partir de cela, et cela vient d'être rappelé par Philippe Marzolf, nous avons eu l'impression que le débat se cristallisait autour de trois sujets.

Le premier était le report modal de la route vers les autres modes, avec des conditions à remplir pour que cela se passe bien, et des incitations à mettre en place pour que les utilisateurs puissent quitter le mode routier. Ensuite, le deuxième sujet de focalisation du débat a été de lisser les infrastructures routières. J'y reviens dans un instant. Et le troisième sujet porte sur la mobilité soutenable. Ce sont toutes les conditions à mettre en place pour que le développement, voire même le simple maintien de la mobilité, soit compatible avec une baisse très significative de son impact environnemental, et en particulier des émissions de gaz à effet de serre.

## 1. Le report modal

Il est apparu que c'est très consensuel. Tout le monde dit qu'il faut le faire. Nous n'avons entendu personne dire que c'était une mauvaise idée. Ensuite, nous avons eu - et là-dessus, le débat a pu progresser - des chiffrages d'experts qui n'ont pas été réellement contestés dans les salles. Ils conduisaient à dire que nous pouvions absorber, en particulier par le ferroviaire, la totalité de l'accroissement du transit fret réalisé dans les 20 ans, et une partie relativement faible (10 à 30 %) de l'accroissement voyageur.

Ce sont les apports du débat qui nous conduisent à dire que dans l'état actuel des choses, il y a effectivement des orientations qui, manifestement, ne sont pas à la hauteur, à elles toutes seules en tout cas, du problème tel qu'il nous est posé. Il faut faire des choses en plus. Il faut faire cela bien sûr, mais il faut aussi faire autre chose en plus.

## 2. Les infrastructures routières

Il y a eu aussi des débats sur les infrastructures ferroviaires. Par contre, concernant les infrastructures routières, cela a été rappelé à l'instant, nous avons à la fois des gens qui expriment des demandes assez fortes, que ce soit au titre de la sécurité, de l'aménagement du territoire, ou au titre du maintien des activités économiques ; et d'autres, notamment des riverains au sujet des infrastructures existantes, émettent des réserves très fortes. Là-dessus, les impacts environnementaux des nouvelles infrastructures sont évidemment, *a priori*, plutôt négatifs, même si on peut prendre des précautions pour les limiter. Les impacts sont *a priori* plutôt positifs sur la mobilité. L'objet du débat, et des réunions territoriales en particulier, est de voir un peu plus au cas par cas les infrastructures concernant chaque territoire, ce qu'il en est, si on peut limiter, ce qui est supportable ou insupportable, ce qui est utile et ce qui ne l'est pas.

## 3. La mobilité soutenable

Il y a deux sujets assez franchement différents. Le premier concerne le progrès technologique. Il faut dire qu'il a été assez peu débattu dans les réunions. C'est normal parce que nous sommes sur des sujets de portée nationale. Les questions sont : que peut-on faire en matière de progrès des technologies sur les véhicules pour consommer moins ? Que peut-on faire en matière de développement de biocarburant ? Il y a eu des apports d'expertises au cours des réunions. Elles ont conduit à confirmer que l'impact de ces mesures par elles-mêmes sur la mobilité était *a priori* nul, toutes choses égales par ailleurs. Par contre, l'impact n'est pas nul sur l'impact environnemental. Il y a parfois des débats complexes. Sur le sujet des émissions de gaz à effet de serre, nous arrivons à une évaluation conduisant à penser qu'on peut à peu près diviser par 2 ou 2,5 les émissions. Là aussi, nous sommes sur des mesures très importantes.

C'est pour cela que ce dernier sujet exposé ici est tout à fait essentiel pour la suite du débat. Nous voudrions bien que dans ces réunions territoriales soit abordées toutes les mesures qui peuvent jouer sur la demande de mobilité, que ce soit dans des actions concernant le développement des transports collectifs urbains, le développement de mesures fiscales qui limitent la mobilité routière ou qui incitent au report sur d'autres modes, l'organisation différente de l'urbanisme, l'organisation commerciale, etc. Sachant que si on veut sortir de notre ciseau par le haut, tout en étant conforme aux engagements, il faudrait arriver à diviser par 4 nos émissions, et pas par 2,5. Cela veut dire qu'il faut taper assez fort.

#### **4. Les questions telles que nous nous les posons actuellement**

Jusqu'où faut-il aller, où peut-on aller dans les trois orientations (report modal, requalification d'infrastructures et mesures de développement soutenable) pour sortir de ce ciseau ?

### **III. Echange avec le public**

#### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous propose 30 minutes d'échange avec vous. Monsieur Ménard est souvent le premier à demander la parole.

#### **Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen**

Pour répondre à la question que vous avez posée, j'ai surtout retenu la prise en compte, d'une certaine manière, de certains projets prévus dans ma région ; à savoir la LGV PACA, une étude concernant la réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre. Je crois qu'il est extrêmement important pour la région PACA si on veut essayer de réduire l'utilisation de la route. Cela étant, les gens veulent de plus en plus se déplacer. Il faut donc mettre à leur disposition des moyens de transport rapides et confortables. Ils peuvent constituer, autant que possible, une alternative à la route. Evidemment, les trajets routiers sont parfois extrêmement longs. Il faut donc, autant que possible, privilégier les transports collectifs.

Enfin, je vous donne mon point de vue personnel. J'ai noté le fait que l'on pourrait mettre un terme à la vitesse. Là aussi, c'est un peu un faux problème. Personnellement, je suis favorable à la limitation de vitesse en général. Mais il faut que cette limitation de vitesse soit compatible avec les infrastructures routières et autoroutières ; étant entendu qu'il faut sécuriser les infrastructures routières pour éviter les accidents. Et là, je voudrais lancer une idée nouvelle. Je pense qu'on pourrait plutôt s'orienter vers la régulation de vitesse, c'est-à-dire en faisant appel à une technologie pointue. Récemment dans la banlieue parisienne, une expérience de régulation de vitesse a été menée. Elle a pour but de faire appel notamment aux satellites. Je pense simplement que c'est l'avenir parce qu'actuellement, le système des radars n'est pas bon. Il pose un certain nombre de problèmes de principes et de déontologie.

J'en terminerai par là. Il y a quelque temps, un inventeur a proposé un système de régulation de vitesse en installant un système. Il permet donc de ralentir. Malheureusement, il n'a pas été retenu. Maintenant, avec la technologie moderne, je pense que l'on peut arriver à quelque chose de bien.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Plus de contrôle de vitesse avec des outils différents, et un report modal développé.

#### **Michel LENTHERIC, militant associatif, conseiller régional du Languedoc-Roussillon**

Ce soir, j'interviens en tant que militant associatif. Je vais interpeller le représentant de l'Etat. Vous avez intégré des choses qui se sont passées déjà dans la première partie de ce débat public. C'est une bonne chose. Maintenant, vous parlez de transfert modal. Vous parlez de transport durable. Je

vais simplement faire un point sur deux choses que vous avez dites. Vous avez dit « *le chiffre de 40 % n'a pas eu l'air de provoquer des contestations.* » Il y a eu des contestations sur ce chiffre de 40 %.

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

C'est ce que j'ai dit.

**Michel LENTHERIC, militant associatif, conseiller régional du Languedoc-Roussillon**

Je vous dis les choses. Deuxièmement, dans les chiffres que vous annoncez, vous dites « *oui, mais, l'accord de Kyoto, divisé par 4, mais en faisant au mieux, on sera obligé d'augmenter de 30 %.* » Non ! C'est une hypothèse que nous ne pouvons pas accepter. A quoi servirait le développement économique si on tue les populations ? Le problème du changement climatique est cela aujourd'hui. Si on ne prend pas des mesures draconiennes, d'ici 10, 20 ans, ou cela ira peut-être beaucoup plus vite que ce qu'on a prévu, on va se trouver dans une situation où ce sont les populations elles-mêmes qui vont disparaître. Cela peut paraître des scénarios catastrophes. Mais vraiment la problématique à laquelle on est confronté est celle-là.

J'ai noté, avec beaucoup de bonheur quand même, que vous avez effectivement fait bouger un peu votre discours en restant quand même assez accroché à la solution qui passerait par l'augmentation des autoroutes.

Je voulais vous dire que dans la région Languedoc-Roussillon, chaque fois que vous proposerez des orientations d'autoroutes, des doubléments d'autoroutes, des barreaux autoroutiers, vous aurez des oppositions militantes extrêmement fortes parce que les gens ont compris aujourd'hui que ce n'est pas en augmentant les tuyaux qu'on allait régler le problème de la circulation et des transports. On a vu toute une série de mesures qui sont possibles, suivant comme elles sont travaillées, et qui nous amènent à respecter le facteur 4. C'est dans ce sens qu'il faut s'engager. Ne croyez pas, Messieurs les Représentants de l'Etat, que les gens vont rester totalement inactifs chaque fois que des projets d'autoroutes seront en route !

Nous avons vu d'ailleurs l'enquête publique sur le doublement de l'A9. Elle a soulevé énormément, énormément de contestations qui ont conduit à l'avis qui est tombé, c'est-à-dire le refus du doublement de l'A9. Notez bien cela ! C'est extrêmement important. Partout, des militants ! Pas des militants parce qu'ils habitent à côté des autoroutes. Des gens et des citoyens qui ont pris conscience que ce n'est pas ainsi qu'on résoudrait le problème de transport.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci pour ce témoignage. Je suppose, Monsieur Badré, que vous souhaitez réagir.

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Ce n'est pas une réaction. Ce sont peut-être des précisions. Sur les 40 %, je crois avoir dit qu'effectivement, nous avons entendu, dans plusieurs réunions, que ce chiffre a été contesté. Je crois avoir expliqué en disant ce qui nous a été dit, à savoir qu'écrire cela, équivalait à l'accepter.

J'ai dit, au cours de plusieurs réunions, que ce n'était pas cela. Nous avons dit, à partir de dires d'experts, que cette façon de poser le problème paraît correspondre à la réalité, indépendamment de tout jugement, du style accepte-t-on ou pas ? Où peut-on aller ? On entre bien dans la problématique que vous posez.

Je pense que les collègues du Comité de pilotage sont très surpris d'entendre dire que je suis favorable aux autoroutes. Cela étant dit, j'insiste sur le fait que le dossier est bien présenté par l'Etat. Ce dossier ne propose pas d'autoroute. Il dit simplement que dans l'état actuel des choses, il y a une problématique effet de serre. Elle est très clairement explicitée dans le dossier. Je l'ai rappelée. J'ai rappelé moi-même à l'instant que même si on fait du report modal, et que l'on pousse la technologie à fond, cela ne suffit pas. Cela veut dire qu'il faut faire autre chose.

Monsieur Ménard, excusez-moi de vous le dire, je suis en désaccord avec ce que vous venez de dire à l'instant. Si on ne joue pas sur la mobilité, on est sûr de ne pas atteindre le résultat voulu. Il faut quand même avoir cela en tête. Ce sont des objectifs de long terme, certes. Mais si on n'a pas cela en tête, on est mal parti parce qu'on ne réglera pas le problème.

Ensuite, nous, représentants de l'Etat, disons qu'il y a un tas de questions posées, un tas d'orientations possibles. Là aussi, des gens nous disent que certaines infrastructures sont nécessaires.

### **Anne PARLANGE, Coordination associative**

Je voudrais répondre à ce que vient de dire Monsieur Badré. Ce qui me navre un peu par rapport à ce que vous dites sur l'augmentation de 40 % du trafic, c'est que vous n'avez pas repris des choses qui se sont dites dans le débat, des choses que vous aviez vous-mêmes mises dans le dossier. Je cite la page 61 du dossier. « *L'analyse des facteurs de changement montre une double nécessité, prendre en compte la lutte contre les changements climatiques et la difficulté croissante d'accès aux offres pétrolières, engager le moins pire et l'accessibilité pour rester adaptable par rapport aux autres facteurs de changement.* » Plus loin, vous dites : « *une croissance à 1 % (vous parlez de la croissance du PIB) pourrait provoquer une réelle décroissance des flux, notamment accentuée par la baisse des bas revenus qui seraient susceptibles de devenir des exclus de la mobilité* ». Le dernier extrait (page 44) : « *toutefois, les tendances observées aujourd'hui peuvent être profondément bouleversées par des phénomènes d'échelle mondiale, comme le changement climatique ou l'évolution du prix du baril du pétrole.* » Les deux derniers extraits que je vous ai lus, ont vraiment un rapport direct avec l'analyse et la prévision sur le taux de croissance des flux.

Je trouve un peu dommage que le débat ne mette pas en avant les propres doutes que vous avez, vous aussi, sur les perspectives d'avenir. Je crois qu'on est sur une phase de changement dans laquelle on ne sait pas du tout ce qu'on va devenir. Je ne suis pas en train de dire que les 40 % ne se produiront pas. Simplement, je trouve que j'aurais aimé que l'on fasse plus de place dans le débat, sur les doutes que l'on peut avoir, aujourd'hui, sur des raisonnements basés sur des faits ayant eu lieu dans le passé, mais qui sont obsolètes. Le prix du baril a largement dépassé vos prévisions par rapport au calcul de trafic. Le taux de croissance est lui aussi fondé sur des éléments dont on ne sait pas, demain, comment ils vont évoluer. Voilà le regret que j'ai par rapport à ce que vous avez retenu du débat.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je rajouterai juste quelque chose. Les Espagnols, que nous avons aussi beaucoup rencontrés, ont des prévisions de trafic beaucoup plus importantes. Là aussi, il y a un manque de coordination pour voir quelles vont être les perspectives réelles du trafic. Vous savez qu'en 2005 la mobilité a stagné.

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Je ne voudrais pas redévelopper des arguments déjà développés. Le but est que tout le monde s'exprime. Je voudrais juste réagir sur le deuxième des trois points que vous avez cités. Il me paraît extrêmement important. Je regrette qu'on ne l'ait pas plus développé dans les réunions thématiques. C'est l'aspect social. Tout le monde dit que le développement durable a trois piliers : écologique, économique, social. On est très content, et on oublie tout de suite l'aspect social. Il me semble qu'il y a là derrière, une vraie question, en particulier quand on se contente de dire va-t-on laisser la liberté de mobilité maximum ou va-t-on la restreindre ? Qui est touché en premier par des mesures de restriction ? C'est ce qu'on avait écrit et que vous venez de rappeler. Ce ne sont pas les gens les plus à l'aise financièrement. Ils se débrouilleront toujours. Ceux qui sont touchés en premier, ce sont les autres. Nous, en tout cas, en tant que représentants de l'Etat, nous sommes obligés d'avoir une responsabilité forte là-dessus. Avant de dire que c'est tout simple et qu'il y a une solution à faire cela, qu'on va interdire aux gens d'aller travailler en voiture, et si le carburant augmente, les premiers qui en souffrent, sont ceux qui sont obligés de se servir de leur voiture. Je crois que cet aspect social devrait vraiment peser un peu plus dans nos réunions.

Après, il y a des aspects très territoriaux. Ici, dans l'agglomération de Montpellier, qu'est-ce que cela touche ? Comment peut-on prendre des mesures de maîtrise de la mobilité qui n'aient pas un impact insupportable sur des gens qui n'ont pas la moindre possibilité d'adaptation ?

**Eric BOISSEAU, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, ADTC 34**

Je voudrais parler du rôle des élus. Aujourd'hui dans cette salle, et lors des précédentes réunions, il y a très peu d'élus, aucun élu en charge d'un exécutif territorial. Or au cours de ces différentes réunions, nous avons vu que ceux qui décidaient sur les mesures à prendre, outre l'Etat, c'étaient les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, les conseils généraux et les conseils régionaux. On ne peut que regretter leur absence forte dans ce débat.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur Gayssot est venu souvent.

**Eric BOISSEAU, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, ADTC 34**

J'ai dit les élus en charge d'un exécutif, comme un président ou un vice-président délégué aux transports.

**Michel LENTHERIC, militant associatif, conseiller régional du Languedoc-Roussillon**

Je suis vice-président en charge des transports à la Région.

**Eric BOISSEAU, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, ADTC 34**

Je dis qu'ils sont en nombre nettement insuffisant. Je vais illustrer ce propos par une réunion qui s'est tenue hier. Une très grande part des transports de région est un transport de courte distance. Nous l'avons vu. Ce sont des déplacements des aires nouvelles. Et ce sont les élus qui décident de l'économie urbaine. Hier soir, il y avait 200 personnes à une réunion initiée par le Collectif associatif contre le doublement de la route départementale 65, et pour l'amélioration des transports publics. J'ai assisté à une sorte de dialogue de sourds entre le maire de la commune concernée, par ailleurs conseiller général, et tous les participants à cette réunion qui exprimaient, en quelque sorte, une overdose d'infrastructures. Ils avaient un sentiment d'overdose d'infrastructure, d'un excès d'infrastructures routières. Cela fait bientôt 40 ans que l'on promet des infrastructures. Et cela fait 40 ans que l'on n'arrive pas à résoudre la congestion. La congestion est reportée depuis quelques années par la mise en service de nouvelles infrastructures. Mais la congestion réapparaît quelque temps après. J'ai observé le maire. On sentait son incompréhension. Il constatait un problème de congestion routière. Il y a un problème de congestion routière. Il répondait par un élargissement routier. Or, quand on a une vision systémique, on regarde le problème. On pose le diagnostic. Et souvent, dans les aires urbaines, il est très facile de se déplacer avec une voiture. Il est très difficile d'utiliser, sauf sur certains axes (par exemple lorsqu'il y a des tramways), les transports publics. Il est encore plus difficile de se déplacer en mode doux, par exemple à bicyclette, du fait du différentiel de vitesse entre le cycliste et les voitures. On a peur pour sa sécurité.

Si ces élus réfléchissaient, ils partiraient de ce diagnostic. Ils se diraient « s'il y a un excès de circulation automobile, c'est parce qu'il y a une défaillance dans l'offre de transport unique et dans l'offre de mode doux de déplacement. » Au lieu de répondre à un problème de congestion routière par un élargissement, (*inaudible*) routière s'il répondait ou pas à l'amélioration forte de l'attractivité du transport public et par l'amélioration de la sécurité des circulations, on peut se poser le problème.

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Je crois que le chiffre de majoration de 40 % du trafic routier sous-estime les acteurs majeurs. Et là, je ne me situerais pas du tout sur un plan politique ou polémique, mais sur un plan scientifique. La première sous-estimation est la fragilité d'une logique liée aux autoroutes. Aujourd'hui, un journal titre en première page sur l'accident qui a eu lieu hier. A cause d'un camion qui brûlait, l'autoroute a été bloquée pendant plusieurs heures. Il y a eu plusieurs kilomètres de bouchon. C'est-à-dire que renforcer la logique autoroutière, c'est renforcer, sur le plan de la fragilité technologique du système transport, cette fragilité. C'est un premier élément important de fragilité qu'il ne faut pas sous-estimer, compte tenu en plus de tout ce qu'il peut se passer au niveau du trafic routier.

Le deuxième aspect qui est largement sous-estimé sur le plan scientifique, est l'aspect environnemental. Nous avons travaillé sur le projet de l'autoroute A9. Nous nous sommes rendu compte que sur le plan méthodologique, l'impact environnemental utilise des logiciels qui travaillent sur des hypothèses extrêmement optimistes en matière de rejets atmosphériques. Ainsi, alors que sur l'A9 est prévue avec une augmentation de 47 % du trafic, ce logiciel repose sur le fait que le monoxyde de carbone va être de 54 %, du monoxyde d'azote de 33 %, les composés

organiques volatiles de 304 %, les particules de 70 % et le benzène de 73 %. Autrement dit, cela repose sur des hypothèses de rénovation du parc automobile et routier extrêmement rapide, mais ce ne sont pas des bases réalistes sur le plan économique et technique. Je pense donc que souvent les études d'impact minimisent l'aspect environnemental parce qu'elles travaillent sur la base d'hypothèses de logiciels qui eux sont extrêmement optimistes au niveau de l'impact environnemental. Je ne parle pas des grossières erreurs technologiques sur le dossier de l'A9, où par exemple la rocade Est et Ouest n'a pas fait l'objet d'un chiffrage dans l'impact environnemental du projet. Ce sont là des erreurs méthodologiques grossières. Je n'insiste pas là-dessus. Il n'empêche qu'il y a là le deuxième élément de sous-estimation de l'acceptabilité sociale. Il est évident que les citoyens aujourd'hui ont accès à des études beaucoup plus scientifiques, qui sont des études de l'Institut National de Veille Sanitaire. Sur des bases très scientifiques, sur des bases épidémiologiques, il établit de manière certaine que l'augmentation du trafic routier s'accompagne nécessairement et obligatoirement de problèmes de santé (maladies cardiovasculaires ou maladies respiratoires).

Le troisième aspect est l'aspect économique. Actuellement, les poids-lourds consomment 20 litres au 100. Le gasoil est à 1,20 euro. Sur un coût kilométrique de 1,20 euro, l'impact du carburant est de 24 centimes. Ce n'est pas négligeable. C'est-à-dire que le pétrole représente 24 % du poste de charges dans le transport. Il y a donc une très forte sensibilité du coût du transport à la valeur du pétrole. Mais aussi dans cette mesure, compte tenu des perspectives tristounettes en matière de ressources pétrolières, on peut très bien prévoir... et je suis très étonné que l'augmentation du coût du pétrole et du transport routier, le mettrait en mauvaise position vis-à-vis du fret longue distance. Moi je suis très étonné qu'au niveau de l'Etat, on ne fasse pas une étude sérieuse justement sur l'influence de l'augmentation du prix de pétrole, sur les flux à venir en matière de transport. Je suis encore en manque de lire une étude de ce type. Il y a très peu de choses faites en la matière, or c'est fondamental. S'il s'avère que l'élasticité du coût vis-à-vis du pétrole est faible, et que l'augmentation du prix du pétrole aura un impact économique très important, on va mettre en place des infrastructures routières qui seront demain sous-utilisées. Je pense que là, il y a un aspect économique non négligeable. Je suis en attente d'avoir des éléments sérieux et scientifiques qui permettent de justifier ce chiffrage de 40 %, autres que les extrapolations macroéconomiques qui n'ont comme fondement que la voix des modèles et des gens qui bâtissent les routes et autoroutes.

Je voulais donc mettre en valeur la fragilité technologique, la fragilité environnementale et la fragilité économique.

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

Je ne veux pas entrer dans le sujet du doublement de l'A9 qui n'est pas vraiment un sujet qui nous occupe aujourd'hui. Concernant les modèles, on peut toujours discuter les hypothèses. Le chiffre de 40 % est... Il est... Disons que c'est la meilleure hypothèse que l'on puisse faire.

Je voudrais réagir sur le troisième point. Il est intéressant de dire qu'il y a une corrélation entre le prix du pétrole ou le prix à la pompe. Il y a le prix du pétrole d'une part, et les taxes d'autre part. C'est pour cela que je vous suggère de vous reporter à une étude qui a été faite dans le cadre des perspectives 2050. Elle figure sur le site de la CPDP. Dans cette étude, on examine des hypothèses variées de prix de pétrole, et variées de taxe carbone pour précisément répondre au souhait que vous avez de limiter la consommation. Dans une des hypothèses, dans un des scénarios, on a un prix qui serait à 180 dollars le baril. Sur le troisième point, vous avez tout à fait raison. Dans les

différentes mesures de ce dossier, c'est ce qu'on propose lorsqu'on parle de taxe carbone, puisque c'est une taxe, on a envisagé des taxes à 60 dollars par baril afin de limiter l'utilisation des modes les plus consommateurs d'énergie fossile.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous vouliez répondre par rapport à la sécurité.

**Jean-Pierre BOULET, Directeur chargé de missions, ASF**

Je voudrais revenir sur le premier point. Ce qui a été évoqué est un sujet d'actualité. C'est un accident qui a eu lieu hier. Ce poids lourd qui a brûlé a entraîné des perturbations pendant plusieurs heures, avec un bouchon de 28 kilomètres sur l'autoroute A9. Ceci est l'occasion de voir à quel point la solution qui est évoquée dans le dossier de la société ASF...

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Pourquoi a-t-il brûlé ?

**Jean-Pierre BOULET, Directeur chargé de missions, ASF**

Je ne connais pas la cause. Toujours est-il que nous avons constaté qu'un pneu avait éclaté. La solution de l'autoroute coaxiale qui est citée comme une des solutions, qui est donc une solution qui est assez méconnue (et j'espère pouvoir l'exposer tout à l'heure dans la deuxième partie de la soirée), est une solution totalement méconnue dans ces principes. C'est une solution qui est assez révolutionnaire. Il ne s'agit pas de créer cinq voies, ce qui serait une aberration dans tous les domaines. Et effectivement, ce serait même plus dangereux qu'aujourd'hui sur le plan de la sécurité. Notre projet est d'avoir une chaussée nouvelle à deux voies, le long de l'axe actuel. Cela donne donc une possibilité maximale d'exploitation et d'optimisation d'exploitation de l'autoroute. Dans le cas de l'accident qui a eu lieu hier, il y aurait eu un basculement du trafic autoroutier. Le poids lourd aurait été situé sur la voie poids lourd. Le trafic de l'autoroute n'aurait pas été bloqué pendant des heures. Il y aurait eu un basculement.

**Gérard LERAS, Président Commission des transports de la région Rhône-Alpes**

Je voulais réagir à ce que Monsieur a dit tout à l'heure. Effectivement, il y a un impact majeur avec l'impact sur les personnes les plus fragiles, socialement, économiquement en termes de mobilité. Et effectivement, il ne faut pas confondre une certaine décroissance volontaire souhaitée dans certains secteurs et la paupérisation des gens. Décroissance et paupérisation ne sont pas synonymes. Les gens dont vous parlez, sont des gens qui ne peuvent pas, dans le meilleur des cas, utiliser leur véhicule parce qu'ils n'ont pas d'essence à mettre dedans, et très probablement, et très, très vite, de plus en plus vite, ils ne vont plus avoir de voiture. La solution pour ces gens, ce sont des tarifications sociales au niveau des transports en commun, dans la gratuité lorsqu'on se déplace pour aller à son travail, dans toute une série de mesures de ce type. C'est effectivement important. Mais ce champ d'investigation échappe complètement aux automobilistes.

La deuxième chose, je m'excuse, je suis navré, mais je vais revenir sur ce problème des 40 %. On a deux éléments de désinformation. C'est l'augmentation du prix du pétrole, mais c'est tellement voyant que tout le monde le sait. Et le deuxième, ce sont ces 40 %. Je ne comprends pas comment, après le débat sur Sisteron, et avec vous dans ce débat, et après plus de deux mois et demi de débat, je ne comprends pas comment on peut continuer à produire une telle analyse alors que l'on sait très bien que ces 40 % font l'amalgame entre deux flux qui se comportent de manière complètement différente ces dernières années. Je pense que c'est quelque chose qui est grave. D'une part, on a un flux automobile pour lequel, si vous lisez les chiffres réels qui se sont manifestés sur les axes du Sud-Est, comme sur l'ensemble des axes nationaux, on ne peut absolument pas projeter une croissance de 40 % parce qu'elle n'existe pas. Elle n'existe pas dans les faits de ces dernières années. Ce n'est pas vrai. Il n'y a pas ce chiffre. On est en dessous. Et on est dans des chiffres qui sont dans cet ordre, voire supérieurs quand on parle de poids lourds. On vient demander très souvent de faire la distinction entre les deux. Il n'y a pas moyen qu'elle soit faite. Pour les chiffres des poids lourds, la situation est différente du fait de l'entrée des pays de l'Europe de l'Est dans l'Europe, du fait du développement espagnol. C'est consolidé avec tous les apports portuaires sur la Méditerranée. En nombre de camions, on est dans une logique d'augmentation que l'on peut constater et qui est réelle.

J'ajoute en plus que le problème du prix du pétrole n'a pas les mêmes conséquences selon qu'on analyse les passagers (une ou deux personne(s) dans une voiture) et qui a une conséquence très rapide sur le coût du transport de la personne. Malheureusement, on a des conséquences en ce qui concerne les marchandises où on a des gains de charges utiles qui sont possibles et qui sont en train de se faire, d'une part par une augmentation par une évolution des augmentations, et dans l'organisation du transport de la part des logisticiens d'autre part. On a une augmentation de la charge utile. On a donc de toute façon un impact sur le prix de la tonne transportée qui n'est pas aussi rapide, et pas aussi direct que l'impact sur les voyageurs. Et je maintiens que ne pas distinguer les deux est quelque chose qui n'est pas normal. Je ne comprends pas que l'on présente encore avec cette absence de distinction.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous allez directement l'avoir. Vous aurez le détail de ce qu'il s'est passé en 2005. Tout à l'heure, on a parlé du rapport du CGPC.

### **Jean-Pierre CABBILLARD, Direction Générale des Routes**

Je voudrais simplement vous donner quelques éléments sur la croissance des trafics autoroutiers. Je vais vous donner des chiffres sur le réseau autoroutier qui sont issus de recensements établis par les sociétés concessionnaires, issus de leur système de billetterie.

Sur la période 1990/1995, les trafics autoroutiers ont augmenté de 5 %. Sur la période 1995/2000, ils ont augmenté de 4 % par an. C'est donc une croissance annuelle de 5 %, puis de 4 % qui s'est révélée à 3,8 % sur la période 2000/2004. En 2005, alors que nous avons connu les premiers contrecoups de l'embellie du prix du baril et que les résultats de l'économie française étaient plutôt moroses, la croissance sur autoroute concédée a augmenté de 1,1 %. Par contre, tout ceci s'est fait dans un contexte d'évolution de la croissance automobile sur l'ensemble des réseaux. C'est-à-dire que si sur les réseaux autoroutiers concédés, on a augmenté de + 1,1 %, l'ensemble de la circulation automobile en France a diminué de 2 %. Ce chiffre de - 2 % est calculé sur la consommation de carburant.

J'ai d'autres chiffres. Si vous voulez les voir.

### **Gérard LERAS, Président Commission des transports de la région Rhône-Alpes**

Les chiffres que vous venez de donner ne sont absolument pas incompatibles avec ce que j'ai dit. Ils confirment, si vous les regardez sérieusement. Je maintiens qu'il y a besoin, si on veut avoir une analyse rigoureuse, de distinguer les évolutions poids lourd des évolutions voiture. Je maintiens que c'est une anomalie de base. Cela a été dit et redit.

### **Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction Générale des Routes**

Visiblement, vous n'avez pas assisté à la réunion sur les modèles. On a présenté la façon dont ont été construites les croissances, notamment. *Grosso modo*, en France, le trafic poids lourd est entre 13 et 15 % en moyenne nationale. Pour construire nos chiffres de croissance, nous avons pris des croissances différenciées entre le parc VL et le parc PL. Et à l'intérieur du VL et du PL, on avait des croissances différenciées pour les trajets réels entre 0 et 20 kilomètres, 20 et 100, et plus de 100 kilomètres. Pour les trafics PL, nous avons des croissances différenciées suivant que c'est un trajet à l'intérieur du pays, un trajet d'échange (point d'arrivée et point de départ en France, point d'arrivée et point de départ à l'étranger), et un troisième chiffre pour le trafic PL uniquement. Tout ceci est dans le document « étude de trafic » qui est en ligne sur le site Internet.

### **Gérard LERAS, Président Commission des transports de la région Rhône-Alpes**

Je maintiens que vous en tirez une moyenne pondérée qui n'a pas de sens politique dans l'analyse des mesures à prendre.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Cela a un sens technique. C'est sûr. S'il y a une politique différente, s'il y a des relations différentes, cela peut faire activer. Je vous propose de prendre une dernière intervention avant de passer à la deuxième partie.

### **Franck AURIAC (Montpellier)**

Vous nous invitez à un débat public sur la politique des transports. Vous nous dites aussi effectivement qu'il y a du réchauffement planétaire dans l'air. Tout le monde le sait. Nous savons aussi que les flux s'accroissent. C'est vrai. Moi, mes questions sont plus élémentaires. Elles partent du constat suivant.

Le premier est la privatisation des autoroutes. C'est la politique de l'Etat. On fait des autoroutes et on privatise. Quel est le résultat de cela ? C'est un amoindrissement de la richesse publique. Deuxième chose, j'en arrive à l'échangeur de Vendargues. Les postes de paiement avec le personnel sont en train de se restreindre tous les jours. Moralité : voilà des emplois qui tombent.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a moins de passages.

**Franck AURIAC**

Ah oui ! Dans quelque temps, il n'y aura plus personne. Ce sont donc autant de personnes qui vont disparaître. Je trouve cela curieux comme politique publique.

Ensuite, il y a tout de même une contradiction. Comment assure-t-on aujourd'hui, ce qui était me semble-t-il une règle élémentaire, la continuité routière comme solution à une alternative à l'autoroute ? A l'heure actuelle, toutes les routes dites nationales sont utilisées pour des ronds-points internes aux localités qu'il faut traverser. Je vous conseille, avant de repartir de ce débat public à Montpellier, d'essayer de faire à certaines heures, par la route, le trajet Montpellier/Nîmes. Je vous remercie de l'attention portée à mes bien maigres questions.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Sur cette question des autoroutes qui ont été privatisées, peut-on apporter des éléments de clarification ?

**Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction Générale des Routes**

Juste une précision méthodologique. Ce qui a été privatisé, ce ne sont pas les autoroutes. Ce sont les sociétés concessionnaires d'autoroutes. A la fin du contrat de concession, l'autoroute revient bien dans la gestion de l'Etat. Soit il reprendra les autoroutes en concession directe. Soit il relancera un contrat de concession.

**Franck AURIAC**

Je m'excuse, mais la presse, nationale en particulier, au cours de l'été dernier, a fait le point sur ce sujet. Cela s'appelle une privatisation.

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Du fait de la privatisation, la structure de l'AFITF qui servait à financer les infrastructures pour le ferroutage, se voit priver d'une manne extrêmement importante, de l'ordre de 200 à 300 millions d'euros. Par le biais de la privatisation d'autoroute, l'Etat, dans une logique de désendettement à court terme, se prive de moyens très importants de financement des infrastructures de transport ferroviaire. Je crois que c'est là où le débat politique est important. Ce n'est pas non seulement du fait de la privatisation, mais par ce biais, que l'Etat se limite en termes de moyens pour réaliser d'autres politiques de transport.

**Jean-Pierre CABBILLARD, Direction Générale des Routes**

Je voudrais rappeler que l'AFITF a reçu un chèque de 4 milliards d'euros suite à la privatisation des sociétés d'autoroute.

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Oui, mais les privatisations rapporteront 10 milliards à l'Etat. Les recettes annuelles de ces autoroutes étaient de 300 millions d'euros. C'est-à-dire que pour des échéances à court terme (effectivement, de l'argent va entrer dans les caisses de l'Etat), on se prive d'une recette régulière qui tombait tous les ans, et qui permettait de réaliser des infrastructures dont la rentabilité à court terme est difficile à remplir (comme le ferroviaire). Si vous voulez, en termes de prévision macroéconomique, pour des logiques de désendettement à court terme, on se prive d'un moyen régulier et prévisible qui permettait, dans une logique macroéconomique de la politique de transport, de se doter de moyens importants et sûrs pour faire une bonne politique de ferroutage. C'est cela qui est gênant dans la privatisation. Ce ne sont pas les actionnaires de Vinci qui se remplissent les poches. Il est vrai que sur le plan social, on peut en discuter. Tant mieux pour eux. Mais c'est gênant pour les citoyens. Et l'Etat se prive de moyens importants pour faire autre chose et pour lutter contre la crise climatique.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

L'Etat veut changer de sujet et ne pas polémiquer sur ce thème. Je vous propose de passer à la deuxième partie.

**2<sup>ème</sup> partie :**  
**Quelle acceptabilité des mesures et des groupes**  
**de mesures au niveau de chaque territoire ?**

## **I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public**

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

### **1. Les réalités incontournables**

La vallée du Rhône et le couloir languedocien sont un couloir de transport multimodal Nord-Sud essentiel, le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. Il y a également, surtout en Languedoc-Roussillon et PACA, une croissance des populations et des emplois et une attractivité même des régions qui dépasse la moyenne nationale. Et en plus, il y a une vocation touristique, avec de surcharges de 60 à 80 % en période estivale.

### **2. Les contradictions**

Vous voyez que nous avons intégré que les 40 % d'augmentation estimés par les experts sont remis en question par le public. Pour l'instant, le report modal est surtout sur les marchandises. Il est possible de le faire. Pour les voyageurs, c'est un peu plus difficile. Il faudrait aussi pouvoir travailler dans les mesures. Il y a également les modifications acceptables de comportements sur l'urbanisme, la densification des villes autour des infrastructures qui existent déjà, une relocalisation des industries, et également voir comment on arrive à mieux à rapprocher le lieu de travail et de loisirs.

### **3. Les trois orientations maîtresses du débat**

Ce sont le développement des mobilités soutenables de chacun des territoires ; le report modal des infrastructures : forcément, il faut réfléchir à une maîtrise de cette mobilité. Cela ne veut pas dire moins de déplacements ; une amélioration et requalification des infrastructures existantes et/ou la création d'infrastructures nouvelles.

### **4. Quels enjeux ?**

Et pour finir, il faudrait arriver à établir des mesures prioritaires pour votre territoire, et bien sûr à court, moyen et long termes, sans oublier les projets d'aménagement du territoire ; à la coordination nécessaire entre les acteurs (nous en avons déjà un peu parlé), voir si on peut aller plus loin ; et bien sûr toujours, les sources de financement qu'il serait possible de mobiliser. Une piste a été évoquée, la taxe carbone sur les routes nationales qui devrait être affectée pour les transports collectifs.

Je vais passer la parole à l'Etat qui va un peu plus détailler les différentes mesures, sur lesquelles nous avons besoin d'avoir des réponses.

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

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

Je vais commencer par évoquer les mesures générales. Ensuite, Monsieur Besombes, de la Direction Départementale de l'Equipeement, présentera un certain nombre d'enjeux concernant spécifiquement le département de l'Hérault.

Le point de départ est l'existence de la congestion ; la nécessité d'une sécurité routière accrue ; la croissance de la mobilité. Si on admet que la croissance de la mobilité est de 40 % d'ici 20 ans, compte tenu de ce qu'on sait des progrès technologiques et du réchauffement climatique, les émissions de gaz à effet de serre sont de l'ordre de 10 à 30 % supérieures à ce qu'elles sont aujourd'hui ; d'où le ciseau qui a été bien évoqué lors des séances précédentes, et encore tout à l'heure. Ce ciseau, cette contradiction entre le facteur 4 et cette croissance malgré tout des gaz à effet de serre due aux transports. C'est bien le problème que nous avons à traiter. Et puis, il y a l'aspect pétrolier avec une nuance tout de même. Certains experts disent que le pic pétrolier pourrait intervenir dès 2010. D'autres, comme l'Association Internationale de l'Energie, disent que ce n'est pas avant 2030 au plus tôt. Vous voyez qu'il y a là des facteurs différents.

### **1. Les orientations de l'Etat**

Comme l'a suggéré Monsieur Marzolf, je vais commencer par parler de notre première orientation, la mobilité soutenable. Il est relativement facile de parler du report modal. Les avis sont assez convergents. Mais celui sur lequel il faut intervenir, avant de jouer sur l'offre, est la mobilité.

#### *a. La mobilité soutenable*

Nous sommes là au cœur du sujet. Là aussi, on a une controverse. Nous avons là Monsieur Ménard. D'autres membres de la CPDP l'ont d'ailleurs dit. La mobilité est fondamentale. Il ne faut pas y toucher. La conclusion à laquelle nous arrivons, est que si nous voulons réellement arriver au facteur 4 en 2050, et à diviser par quatre les émissions à effet de serre, il est probable qu'il faille prendre des mesures qui vont plébisciter (*inaudible*), et aussi bien la mobilité des personnes, que les transports de marchandises. Dans cette orientation qu'est la mobilité, nous avons placé un certain nombre de nos mesures.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Une petite précision : vous l'avez sur le tableau distribué à l'entrée.

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

Les deux premières concernent plutôt les questions relatives au progrès technologique. La première est l'utilisation de biocarburant, voire de la biomasse dans un deuxième temps, et puis dans un troisième, c'est-à-dire d'ici 40 ans, l'hydrogène qui est quand même quelque chose difficile à utiliser. En ce qui concerne les biocarburants, depuis que nous avons commencé les débats, une

décision a été annoncée par la SNCF. D'ici 2007, 30 % de son gasoil sera issu des biocarburants. Vous voyez que cela bouge dans les transports collectifs.

En ce qui concerne les véhicules propres, il s'agit de tout ce qui concerne les améliorations de consommation qui nous sont annoncées. Je pense aux véhicules hybrides. Ce sont des véhicules équipés de moteur thermique, mais aussi de propulsion électrique, sachant que les batteries sont rechargées par de l'électricité la nuit, probablement nucléaire. Ce faisant, nous avons des consommations de 3,4 litres au 100, ce qui est quand même spectaculaire par rapport à la situation actuelle.

Ensuite, nous avons des mesures concernant vraiment les comportements et les incitations aux différents éléments de mobilité soutenable. D'abord, l'incitation au covoiturage concerne l'utilisation de véhicules à plusieurs personnes. Lors de séances précédentes, on a parlé de la possibilité de développer des parkings aux gares de péage aux fins de regroupement de personnes sur un seul véhicule. Récemment, a été annoncé un projet sur Paris pour mettre sur le périphérique une voie qui serait réservée aux véhicules en covoiturage. Les choses commencent à bouger.

Le quatrième type de mesures, ce sont les incitations réglementaires et fiscales. La première d'entre elles est la taxe carbone. Elle peut avoir un effet sur la mobilité dans la mesure où on renchérit le prix du carburant. Il y a aussi tout ce qui concerne les limitations de consommation et d'émission de CO<sub>2</sub>, ou encore la réduction des vitesses. Réduire de 130 à 110 kilomètres/heure la vitesse sur autoroute, ce sont 20 % d'économies de carburant.

Autre élément important évidemment, c'est la priorité aux transports en commun en ville. C'est quelque chose qui est largement évoqué et sur lequel on revient. Certaines mesures relèvent de plusieurs familles.

L'étalement des migrations touristiques : dans un pays touristique comme le nôtre, nous avons beaucoup de tourisme, avec de fortes pointes, notamment le samedi, et en général tout le week-end. Il est donc souhaitable d'essayer d'étaler des flux touristiques pour réduire la congestion.

Les réservations d'accès aux autoroutes : on peut imaginer de pouvoir réserver son passage sur l'autoroute, comme on réserve sa place dans un TGV ou un avion. Pourquoi pas ? Ce n'est pas impossible. L'autopartage, c'est ce qu'il se passe à Lyon pour les vélos. On le ferait pour les voitures en utilisant le transport en commun jusqu'à Gap. On trouve une voiture au bout en la laissant, après avoir terminé son parcours, dans un parking prévu à cet effet.

Le chapitre sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme est un point important. C'est modifier les techniques d'urbanisme de manière à densifier le centre des villes afin d'éviter les transports domicile/travail. C'est un chapitre très important. Mais on voit ici ou là des municipalités qui commencent à proposer de créer des immeubles de grande hauteur dans certaines villes pour densifier les centres.

L'essor du télétravail : grâce à l'ordinateur mobile et aux téléphones mobiles, cela commence à exister. Cela permet de travailler, quel que soit l'endroit où on se trouve, et d'éviter des déplacements.

Et puis le changement des systèmes de production/consommation : c'est tout le chapitre des transports de marchandises, avec les aspects logistiques. Vous ne pourriez pas éviter que les entrepreneurs optimisent leur économie. Si on veut réduire les consommations d'énergie et les émissions dues au transport, la seule façon d'y arriver, est d'introduire, dans leur économie, des

incitations qui les empêchent de faire ces transports ; d'où les taxes qui peuvent conduire à ce type de modification.

Nous aimerions bien que vous réagissiez sur ces mesures parce que nous n'avons pas entendu suffisamment de choses dans les débats sur ces questions. C'est pour cela que nous avons mis en tête la question de la mobilité soutenable.

#### *b. Le report modal*

Il s'agit d'attirer les transports vers le fluvial, le maritime et le ferroviaire : meilleure gestion des voies fluviales, amélioration des infrastructures lorsqu'il s'agit d'une liaison avec la Moselle, et les navettes de conteneurs.

Sur le ferroviaire, je passe rapidement : meilleure gestion des infrastructures ; progrès technologique, là aussi ; intensification de l'offre TGV et TER ; développement du fret ferroviaire et du combiné rail-route ; autoroute ferroviaire avec le projet sur Perpignan ; et les franchissements alpins et pyrénéen ferroviaires ; enfin, la LGV Montpellier/Perpignan qui provoque beaucoup d'enthousiasme dans cette région.

Par contre, en ce qui concerne le « push-pull », c'est-à-dire sortir des marchandises de la route, ce sont les péages généralisés pour les poids lourds ; la taxe carbone et le péage urbain ; et aussi une priorité aux transports en commun pour les voyageurs.

#### *c. L'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières*

Il y a d'abord des mesures de gestion et d'exploitation, la régulation des vitesses, l'interdiction de doubler des poids lourds, la régulation des accès. Il y a aussi des mesures d'infrastructure avec les polémiques que cela suscite : sur l'A7, 2x(3+2) voies sur certaines sections ; sur l'A9, même chose. Il y a des voix qui s'élèvent pour dire « si vous ne pouvez pas faire cinq voies, peut-être pourriez-vous n'en faire que quatre ». C'est toujours un élargissement du tuyau. L'autoroute du piémont cévenol est quelque chose qui n'est pas demandé ici, mais au nord du côté de l'Ardèche. Mais ce serait une solution pour éviter l'agglomération de Montpellier. On a parlé tout à l'heure de l'aménagement des routes nationales.

## **2. Les questions posées au public**

Je conclus en disant que nous souhaitons que vous nous éclairiez sur la perception du système et l'acceptabilité de toutes ces mesures, afin de définir une politique qui soit à la fois concertée avec le plus grand nombre et aussi avec les collectivités concernées.

Je passe la parole à Monsieur Besombes pour parler des enjeux propres à l'Hérault.

### **Michel BESOMBES, Directeur Départemental Délégué de l'Équipement de l'Hérault**

Je vais vous parler assez rapidement de quelques enjeux, d'abord en matière d'aménagement du territoire, ensuite en matière bien sûr de transport, puis les enjeux environnementaux. Enfin, je vais essayer d'ouvrir le débat à partir de quelques mesures.

## 1. Les enjeux d'aménagement du territoire

### a. Les enjeux régionaux et locaux

L'enjeu local, vous le connaissez tous, c'est le problème de l'accroissement démographique. Nous sommes record de France. Et arrivent *grosso modo* dans l'Hérault, au moins 12 000 habitants supplémentaires, essentiellement sur l'agglomération de Montpellier. Je note au passage pour illustrer le débat que nous avons tout à l'heure, que cela fait un peu plus de 1,2 % par an. En 20 ans, cela fait presque 30 %. Nous ne sommes pas loin des 40 %. Je ne vois pas comment ces gens se déplaceront moins que les autres, surtout au vu de la manière dont ils s'installent dans le département.

Je voulais aussi insister sur un point évoqué tout à l'heure. Ce département est socialement extrêmement fragile. La région, comme le département, est en queue de peloton en matière de PIB par habitant. Le taux de chômage est record. Nous avons donc une population extrêmement fragile. Les gens qui arrivent, contrairement à ce que l'on pense, ne sont pas tous des gens aisés. Ils contribuent eux aussi à une certaine paupérisation de l'ensemble de la population.

Au niveau de l'économie, je n'insiste pas. Tout le monde connaît le développement tertiaire et universitaire de recherche. Cela nécessite quand même des échanges qui se poursuivent depuis longtemps. Je voudrais rappeler que l'économie touristique est assez développée, même si ici, elle est souvent proche des agglomérations. Cela pose donc le problème d'évolution résidence de loisir, résidence secondaire et résidence principale. Je rappelle, mais vous le savez, que nous avons une forte tradition agricole, maraîchage et viticulture. Ce sont des éléments que nous allons prendre en compte dans les débats sur le transport, et notamment dans les infrastructures.

Enfin le cadre de vie : je crois que tout le monde reconnaît qu'il est remarquable. Nous sommes de la mer à la montagne, de la montagne à la mer, en passant par la plaine. Cela offre une diversité exceptionnelle, de paysages, de sites, de flore et de faune. Mais en même temps, il faut avoir conscience que tout cela a une certaine fragilité, et que c'est en grande partie déjà menacé par l'implantation humaine qui, ces dernières années, a consommé de l'espace de façon formidable. Une étude menée à l'époque montrait que de 1970 à 1990, la transformation de l'espace dans l'Hérault était supérieure à ce que l'on avait réalisé jusqu'en 1970. C'est pour montrer qu'au fil des années, il y a eu un éparpillement urbain mal maîtrisé et considérable, et qui pose des problèmes de transport. Il faut bien sûr tenir compte de l'implantation humaine et aussi du patrimoine.

Si je me lance dans une petite synthèse de ces enjeux, nous avons un peu l'effet de ciseau dont nous parlions. C'est-à-dire qu'il faut à la fois accueillir les populations nouvelles et développer de l'activité, tout en préservant les équilibres et le cadre de vie qui est lui-même le moteur de l'attractivité. Nous avons là un challenge qui n'est pas si facile que cela à tenir. Cela implique :

- une urbanisation organisée autour de collectivités qui s'organisent pour cela, qui se structurent, et essaient de produire des documents d'urbanisme dans lesquels on se préoccupe des problèmes de densité, de mixité, d'économie et d'espace, pour à la fois arriver à mieux traiter la circulation et à la traiter de manière à répondre à ces problèmes ;
- et puis des modes de déplacement adaptés à ces besoins : vous l'avez compris, si vous faites de l'habitat dispersé comme on l'a fait jusqu'à maintenant, il est quasiment impossible de faire du transport en commun. Les deux sont quand même directement liés. Il y a le rêve et la réalité !

*b. Les enjeux de transport*

On parlait de la LGV Nîmes/Montpellier, et au sud vers Figueras. J'attire l'attention. Je n'ai pas indiqué l'aéroport de Montpellier, mais c'est quand même un élément important en matière de transport. J'ai indiqué le port de Sète parce qu'il me semble que dans les années à venir, il jouera un rôle plus important en matière de déplacement et de transport, en matière de passagers ou de marchandises. Je pense que l'alternative passe aussi par quelque chose au niveau du port de Sète.

Je voulais insister sur un point qui me paraît important en matière d'aménagement des transports. Finalement, nous avons un couloir historique. En même temps, sur ce couloir, au fil des années, se sont développées des agglomérations. Aujourd'hui, nous avons une sorte de conflit entre le transit et la desserte des agglomérations. Je voulais insister sur un point qui me semble important et sur lequel on n'insiste pas assez. Les gens qui circulent sur l'autoroute sont très peu nombreux par rapport aux gens qui circulent sur les routes nationales, les routes départementales et communales. Même sur l'autoroute, deux trajets sur trois pour un camion, c'est moins de 100 kilomètres. Cela veut dire que l'essentiel du trafic est local ou péri-local. Quand on parle par exemple du doublement de l'autoroute, en fait on parle du doublage de l'autoroute parce que cela aurait pu être aussi une rocade pour Montpellier, pour la desserte locale. Le véritable enjeu est là. Vous avez un éclatement de la péri-localisation qui génère un trafic très important. C'est donc exacerbé par le « tout routier ».

Les enjeux sont donc de limiter cette congestion. Je ne vais pas être très original. Vous avez évoqué des pistes. La plus connue est évidemment au niveau du rail, d'essayer de jouer la ligne à grande vitesse, de jouer sur les TER, de jouer sur les tremplins permettant d'assurer la desserte des agglomérations et la liaison entre elles. C'est de jouer sur les transports urbains. J'insiste sur le fait que les transports urbains, c'est l'organisation de l'urbanisation. Si l'urbanisation n'est pas désorganisée, vous ne pouvez pas arriver à desservir dans des conditions idéales. J'indiquais d'investir sur le maritime. Il me semble que pour les ports de Sète, Frontignan ou d'autres, en jouant aussi sur la logistique, on peut avoir des transferts modaux qui peuvent nous permettre d'atténuer le problème.

*c. Les enjeux environnementaux*

J'ai essayé de synthétiser les enjeux environnementaux. Un gros travail a été fait sur tous les enjeux. Je crois que vous les connaissez. Je ne vais pas entrer dans le détail. Finalement, ils sont de deux ordres.

Il y a les enjeux planétaires, effet de serre, etc. Mais vous avez aussi les enjeux environnementaux un peu plus classiques, autour de notre thème, la protection des espaces remarquables. Le problème de la ressource en eau est très important aussi. C'est un problème qui est devant nous. Nous avons un gros problème de protection contre les inondations. Cela peut avoir des répercussions sur les infrastructures. Et bien sûr, il y a le problème que tout le monde connaît, qui est le traitement des déchets et l'assainissement.

*d. Les 44 mesures au quotidien*

Je vais parler de quelques mesures et de quelques réflexions personnelles.

L'A9 autour de Montpellier est saturée. On peut très bien ne pas doubler l'A9. Simplement, que fait-on quand c'est complètement saturé ? Faut-il réduire les accès à cette infrastructure ou à

d'autres grandes infrastructures ? Si je réduis, comment je fais ? A mon avis, ce n'est possible de réduire que le trafic local parce qu'on ne sait pas arrêter des camions, les stocker, etc.

Nous pouvons aussi essayer de réduire les vitesses. Nous avons limité à 110 la partie de l'autoroute qu'il y a entre les échangeurs. Cela permet de fluidifier le trafic et nous avons vu que l'incidence était sur les gaz à effet de serre. On peut s'interroger sur l'acceptabilité de la mesure. Je crois que ce n'est pas si facile à faire respecter que cela. Que se passera-t-il demain si on se dit qu'il faut passer à 110 ou à 70 parce que la gestion du trafic nous l'impose ?

Des véhicules plus propres : nous en avons parlé tout à l'heure. Mais il ne faut pas se faire d'illusion. Des véhicules plus propres, ce sont des véhicules plus chers. Quelle est l'acceptabilité que l'on peut avoir vis-à-vis de cela ?

Les transports en commun : vous avez lu le journal aujourd'hui, comme moi. C'est une question que l'on se pose au quotidien. Les transports sont-ils trop chers ? Pas assez chers ? Faut-il augmenter ? Diminuer ? Malgré tout, ce qui est certain, c'est que ces transports en commun pour être efficaces, coûtent quand même relativement cher. Que ce soit le contribuable qui paye ou que ce soit les usagers, on peut en discuter à l'infini. Mais cela représente des sommes qui sont quand même considérables qu'on ne peut pas forcément arriver à distiller partout.

Enfin, quels coûts pour une intensification de l'offre TER et TC ? C'est un peu dans la même logique. Si on veut avoir une offre qui soit pertinente, par exemple, vers Sète, vers Lunel, cela veut dire qu'il faut sans doute avoir des dessertes cadencées.

C'étaient quelques questions.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci pour cette présentation. Pourrions-nous avoir la liste de toutes les mesures ? Dans cette deuxième partie de la réunion, essayons de bien répondre aux mesures, principalement sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

### **Xavier VACHEZ, Association CLAPE**

Je vous remercie de me donner la parole. Mon intervention suit celle de mon collègue associatif qui a évoqué le système de la privatisation des autoroutes qui est une menace, et le futur financement des infrastructures autres que routières.

Mon intervention porte sur la première partie. Nous avons fait des réunions et des débats qui ont été nombreux. Mais aucune n'a été consacrée à notre point de vue sur la question des financements des infrastructures ferroviaires.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Excusez-moi. On a beaucoup parlé d'une taxation du routier pour inciter au report modal, ces taxations servant à financer les transports collectifs.

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Nous attendons le projet de loi !

**Xavier VACHEZ, Association CLAPE**

Sans doute n'étais-je pas à toutes les réunions. J'ai évoqué moi-même, au nom du CLAPE, les fonctionnements proposés par France Nature Environnement. Je trouve que d'une façon générale, le public n'a pas été tellement sensible à ces questions. Au contraire, elles sont essentielles. Quand on monte un projet, quels sont les financements ? Je trouve que c'est au cœur du débat, et s'il était possible d'y remédier, je pense qu'il faudrait une partie de séance consacrée uniquement à ces questions, aux questions du public, à ces suggestions avec des intervenants. Nous avons déjà cela, je sais, mais peut-être pour répondre de manière satisfaisante aux questions du public qui n'ose peut-être pas les poser parce que les financements, c'est compliqué.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Votre demande porte donc sur l'explication des financements.

**Brigitte PORTAL, Coordinatrice Projet « Aller-retour éco » dans le cadre du Plan Départemental d'Insertion du Gard**

Je coordonne un projet dans le cadre du Plan Départemental d'Insertion du Gard, avec des personnes bénéficiaires des minima sociaux. Nous avons un projet sur les transports et la mobilité. Je voudrais réagir à ce que j'ai entendu ce soir. Ces personnes sont, me semble-t-il, assez exemplaires puisqu'elles n'utilisent pas de voiture, ou peu, faute de moyens comme vous l'avez dit tout à l'heure. Ce sont des personnes qui se déplacent, quand elles se déplacent parce que souvent, elles ne sont pas mobiles, en transport collectif ou en transport doux. De ce point de vue, il me semble qu'on a beaucoup à apprendre de ce public.

En travaillant sur ce thème du transport et de la mobilité, des demandes ont émergé. Je voudrais en faire part ce soir. Par rapport au transport TER, en Languedoc-Roussillon, il y a une carte aujourd'hui qui est accessible pour les demandeurs d'emploi et les personnes bénéficiaires du RMI. C'est une carte de transport ferroviaire. Elle s'appelle DIA PLUS. Les personnes demandent que cette carte qui est déjà un pas en avant puisqu'elle n'existait pas il y a quelques mois, puisse concerner les ayants droits de ces familles, notamment les conjoints et les enfants pour favoriser les déplacements en famille. Par rapport à cette carte, il y a une demande d'extension sur des transports hors région, et notamment vers la région PACA où ce système existe également pour des personnes bénéficiaires de minima sociaux. Pourquoi pas une extension d'une région à une autre, notamment sur des transports de Montpellier et Nîmes sur Marseille ? Au niveau des déplacements nationaux, on demande également d'envisager des réductions et des tarifications sociales pour ce public, au niveau de la SNCF.

Ensuite par rapport au transport doux, ce sont vraiment des propositions très concrètes, très terre-à-terre :

- pourquoi ne pas proposer une prime à l'achat d'un vélo ou une déduction fiscale comme cela existe pour les équipements (par exemple les équipements solaires) ?

- favoriser l'installation des organismes publics dans les villes, et non pas hors des villes, comme cela se fait de plus en plus, notamment pour les ANPE, et qui ne sont souvent pas accessibles à des personnes qui se déplacent à pied ou en vélo. Il faut vraiment aménager pour que les gens puissent s'y rendre en transport doux.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Très bien. Merci pour ces propositions. Essayez aussi par rapport à la densification de parler de l'aménagement et de l'urbanisme. Regardez dans le dossier du débat. Il y a des propositions concrètes sur comment aménager l'urbanisme, le densifier et réfléchir à des lieux de vie, d'emploi qui soient plus près pour éviter les transports. Ce sont de telles questions, à moyen ou long terme, qu'il va falloir arriver à trouver. Quelle est l'acceptabilité ?

### **Alain VERBEKE**

Depuis deux mois et demi, nous débattons sur un certain nombre de problèmes et de solutions potentielles, toutes n'étant pas adaptées à l'ensemble des territoires. Il y a des particularités. Ce que je trouverais assez insupportable, c'est qu'à l'issue du travail de la Commission, que l'on fasse un rapport et qu'en fait, l'Etat dans sa grande sagesse, s'enferme dans sa tour d'ivoire et nous sort une vérité révélée depuis quelques mois en disant « je vous ai bien entendu, mais cela étant... ». La proposition très concrète que je fais...

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a des élections, juste après.

### **Alain VERBEKE**

Peut-être. Ce qui n'est pas bien chez moi, n'est pas bien chez mon voisin. J'entends bien la solution de Montpellier qui est d'aller vers l'autoroute cévenole. Mais il y a une deuxième solution.

Deuxième chose, c'est que vous parlez des élections, de ce qu'il pourrait se passer. Il y a un théorème que j'applique souvent. Il dit que faire confiance, c'est commencer à se tromper. Pour éviter cela, je souhaiterais qu'à l'issue du débat, l'ensemble des propositions évoquées par tout le monde, y compris les particularités locales, donne lieu à une réflexion, et que cette réflexion soit publique. Une des solutions serait de lancer une étude réalisée des experts que l'on peut trouver à l'étranger, pilotée par un comité de pilotage, dans lequel on trouverait peut-être la Commission, des élus, des associations, toutes personnes qui aimeraient bien savoir ce que l'Etat va faire avant que ne tombe une décision. Là, on serait au-delà du cadre strict du débat. Justement, les réflexions qui seraient faites par les collectivités locales pour les PDU parce qu'il y a un certain nombre de travaux qui sont faits pour essayer de résoudre des problèmes de circulation dans les villes. Et est-ce que l'articulation a été faite les grandes infrastructures ? J'ai participé aux discussions dans le cadre du plan de déplacement urbain de l'agglomération antiboise (110 000 habitants), une interrogation a été faite par l'ensemble des intervenants. Ce que vous faites dans la ville, est-ce cohérent avec ce qui est fait à l'extérieur ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a la coordination des autorités organisatrices de transports.

**Alain VERBEKE**

La réponse qui a été faite par la personne pilotant l'ensemble des communes, était de dire qu'on n'en tenait pas compte. Evidemment, nous avons exprimé notre désaccord là-dessus. Je crois que ce serait... Vous parlez justement de développement urbain. Si on veut quelque chose de cohérent – on a un territoire assez vaste, même si nos collègues de la région PACA estiment que l'on pourrait l'élargir encore plus – il faut tenir compte des problèmes de tout déplacement de l'échelle locale à l'échelle globale.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Et si on continue la réflexion de la coordination de ces autorités organisatrices des transports, on a entendu que les régions pourraient, sur un territoire plus cohérent, être coordonnées.

**Alain VERBEKE**

Ce sont des choses que l'on avait déjà vu dans d'autres projets. On s'était mis d'accord pour financer... Il y avait la région PACA. Des financements avaient été identifiés pour étudier une alternative à une proposition de l'Etat. Un comité de pilotage a été créé. On a sélectionné un cabinet étranger. Ce genre d'étude est extrêmement intéressant. Tous les acteurs qui ont donné de leur temps dans ce débat, pourraient trouver une continuité.

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**

Il me semble que derrière ceci, il y a une vraie question, et d'autres. La vraie question a déjà été évoquée en réunion - et je m'en souviens très précisément - par Monsieur Queyranne, Président du Conseil régional de Rhône-Alpes, dans l'intervention qu'il a faite. C'était de dire, cela a été dit par d'autres, et vous venez de le rappeler, que l'on est confronté à une question dans laquelle les décisions à prendre dépendent de différents niveaux. De toute façon, il faudra que ces différents niveaux trouvent une façon de se coordonner pour que ces décisions ne soient pas contradictoires. Comment cela va-t-il se faire ? Je n'en sais rien. Ce n'est pas nous qui pourrions le dire.

Pour le reste, je me contenterai de dire qu'au stade actuel, c'est l'Etat qui a posé ses bases. S'il avait eu un projet caché d'autoroute, et si sa seule intention était de dire à la salle « vous avez plein de choses mais on s'en fiche, on va faire une autoroute », je ne vois vraiment pas pourquoi nous avons fait tout cela.

**Michel LENTHERIC, militant associatif, conseiller régional du Languedoc-Roussillon**

Ne nous prenez pas pour des naïfs !

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Nous sommes dans un débat public. Nous sommes tous des citoyens. Nous avons tous des positions différentes. Cela nous amène à dire des choses, à apporter sur la table des positions d'expertises connues. Nous sommes là pour les critiquer. Cela me paraît très bien. C'est tout à fait normal. Je n'ai aucun état d'âme là-dessus. Vous, vous êtes élus. Monsieur Verbeke est le représentant d'une association. D'autres sont citoyens de base, comme certains l'ont dit. Chacun est là pour s'exprimer. C'est normal. Je ne suis pas venu ici avec l'idée d'une autoroute cachée. Nous sommes confrontés à des problèmes sérieux. Cela a été dit. Il y a des problèmes économiques sérieux. Il ne faut pas s'en cacher. Il y a des problèmes environnementaux d'émission de gaz à effet de serre. Vous l'avez rappelé. Nous sommes face à ce débat. Il est sérieux. Que décidera l'Etat à la fin ? Excusez-moi, là aussi, nous serons peut-être tous frustrés. Nous savons très bien que l'Etat sera amené à décider à l'issue de ce débat en décembre 2006, ou octobre ou novembre. Nous ne sommes pas naïfs. Nous pouvons penser qu'il ne peut pas décider de choses mirifiques pour d'autres raisons, en novembre ou décembre 2006. Mais ce n'est pas grave. Nous sommes dans un débat où il se dit des choses. Nous progressons ensemble. Nous faisons progresser les idées. Ceci est important. Ensuite, que fera l'Etat ? C'est son rôle. Que feront les régions et les départements ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

En tout cas, la CNDP demandera une réponse par rapport à ce qui est sorti du débat. Après, il y a eu un projet de loi. Mais le Ministère a répondu à toutes les propositions.

**Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède**

Ce que je veux demander, sera très rapide. J'aimerais bien que l'on nous dise quelle est la méthode et sur quoi se base-t-on pour nous dire que sur les autoroutes, la circulation de voitures légères est plus importante que les poids lourds. Hier, il y a un incident. Les poids lourds qui montaient vers Lyon étaient quasiment à l'arrêt. Je me suis donc arrêtée au bord de l'autoroute. Je me suis rendue compte que sur la voie la plus à droite, il y avait un mur de camions, et de-ci de-là, une voiture. Il est donc bien certain que les poids lourds sont assez nombreux pour occuper une voie entière d'autoroute. Je voudrais savoir comment sont faites les statistiques qui nous disent le contraire, qui nous disent que c'est le cabotage automobile qui est plus important. Les poids lourds qui circulaient, étaient de gros engins qui ne desservaient pas 20 kilomètres ou 100 kilomètres. Ils traversaient la France. J'aimerais savoir de quelle manière on fait les calculs et les observations pour que les chiffres éclairent ce que mes yeux ne voient pas.

**Jean-Pierre CABBILLARD, Direction Générale des Routes**

Comment sont faites les statistiques ? Vous avez deux méthodes. Sur l'autoroute, les sociétés, en général, exploitent la billetterie, c'est-à-dire les tickets de péage. Suivant si vous êtes un PL ou un VL, vous n'avez pas le même tarif. Après, l'informatique exploite tout ceci. Cette information issue de la billetterie peut être complétée par les informations données par les stations de comptage. Une borne est reliée à un dispositif informatique, en faisant la distinction entre des véhicules légers et les poids lourds. Par contre, que votre véhicule léger ou votre poids lourd fasse 5, 10, 100 ou 900 kilomètres, il est compté de la même façon par la station de comptage. Le système des tickets de péage permet, lui, d'avoir par contre cette information sur les distances de trajet.

Vous avez également une autre possibilité qui est de réaliser des enquêtes. Vous mettez des enquêteurs au bord des routes. Ils relèvent les plaques minéralogiques. Quand il y a la possibilité d'arrêter les véhicules, ils peuvent interroger les chauffeurs ou leur remettre un questionnaire. C'est l'aspect objectif. Ce sont les chiffres.

Par rapport à ce que vous évoquez, je ne sais pas ce qu'il s'est passé lors de l'accident. Il est possible que les véhicules légers aient eu la possibilité de dégager, alors que les véhicules lourds soient restés bloqués.

Je crois que le mieux serait que les gens de l'Équipement donnent quelques chiffres sur Montpellier, la répartition entre les parkings locaux, régionaux et les parkings de transit.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce serait peut-être mieux par écrit pour expliquer.

**Nello CHAUVETIERE, DRE Languedoc-Roussillon**

Nous pouvons inviter Madame Boismenu à la Direction de l'Équipement voir tout ce dont nous disposons.

**Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède**

La règle de trois est-elle faite ? Considère-t-on qu'un semi-remorque correspond à trois véhicules légers ? Cela a de l'importance.

**Nello CHAUVETIERE, DRE Languedoc-Roussillon**

Après, c'est autre chose.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous propose de voir Monsieur Chauvetière à la fin de la réunion, pour parler de ces questions précises pour que nous puissions avancer.

**Béatrice de CHABERT, Syndicat des AOC du Languedoc**

Malheureusement, je n'ai pas été aux autres réunions. Je ne sais donc pas si ce problème a été traité. Mais je voudrais témoigner des incidents sur les vignobles, et en particulier sur les aires d'appellation contrôlée de tous ces réseaux de transport. Au sens où les réseaux de transport altèrent parfois, pas toujours, mais parfois le paysage, l'image. Et cela coupe complètement les vignobles d'appellation contrôlée. Les problèmes d'une appellation contrôlée sont que ce n'est pas transposable ailleurs. Il est vrai que dans un problème de crise économique viticole, on se dit « ce n'est pas grave. Les vigneron préfèrent se faire exproprier que garder sa vigne ». Mais c'est un problème à long terme, une économie à long terme qui s'appuie sur l'image et les paysages. Ce que

nous souhaiterions, c'est que vraiment ce soit pris en compte, bien en amont dans les réflexions. Parfois, on se trouve devant le fait accompli.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci de ce témoignage. Une dernière intervention et ensuite, je passe la parole aux acteurs du territoire.

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

Je voudrais intervenir sur les propositions de mobilité.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Allez-y.

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

Concernant cette mobilité soutenable, justement, je trouvais que c'était très intéressant parce que, contrairement à d'autres mesures, elle nous concerne tous. C'est-à-dire que vraiment, c'est à nous de faire des efforts. Néanmoins, j'aimerais avoir une précision. Justement, cela demande une sacrée organisation. Quand je vois par exemple la réservation de l'accès à l'autoroute, j'imagine qu'il y a toute une organisation avec les gestionnaires d'autoroute. Mais quand je vois aussi l'incitation au covoiturage, j'imagine aussi aisément qu'en matière d'urbanisme, il y a aussi des efforts à faire puisqu'on peut prévoir... On prévoit l'augmentation des villes. On prévoit la construction d'immeubles. On peut très bien prévoir aussi la construction d'une espèce de parc automobile qui serait en cogestion avec l'ensemble des propriétaires.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

L'autopartage.

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

Toutes ces mesures sont très intéressantes, mais il me semble qu'elles nécessitent vraiment une organisation avec des partenaires multiples. Par exemple, au niveau des entreprises, le covoiturage demande un effort et un engagement des entreprises.

Ma question est la suivante : que comptez-vous faire au niveau de l'Etat pour organiser ? Comment va s'organiser ce travail avec ces acteurs ?

Il y a aussi un point que vous n'avez pas évoqué et qui me semblait quand même intéressant. C'était le projet de Réseau Ferré de France concernant justement des lignes qui sont pour le moment peu fréquentées, et qui sont difficiles d'entretien. Ce qui me semblait intéressant, c'est justement de développer les bourgs à l'intérieur. Mais ce développement de bourg, étant donné qu'il ne peut pas se faire puisque l'on n'a pas un réseau ferré suffisant. Il faudrait qu'il y ait une

concertation importante entre les collectivités en charge de se développer et de RFF pour que justement on arrive à mettre les projets en place de façon systématique. On ne peut se contenter d'entendre le Réseau Ferré de France et se dire qu'on ne veut pas développer cette ligne parce qu'il n'y a pas assez de personnes, et de l'autre côté les bourgs disent qu'ils ne peuvent pas se développer parce qu'il n'y a pas assez de transport. Ce n'est pas acceptable.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Qui pourrait faire ce lien entre l'aménagement de l'urbanisme et les réseaux de transport ?

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

Il est vrai que le problème est l'aménagement du territoire. Jusqu'à présent, cela incombait à la commune. Maintenant, un centre s'occupe de cela. Peut-être faudrait-il un chapeau de la Région. C'est certain.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Voulez-vous réagir par rapport à cela ?

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

Effectivement, l'ensemble de ces mesures concerne de multiples acteurs (l'État, la Région, les collectivités locales, etc.). Il est sûr que dans les mesures qui sont finalement retenues, il y aura une simple organisation pour que les choses soient faites entre plusieurs intervenants. Cela fait partie des décisions qui seront prises à l'issue de ce débat.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Pour l'instant, avez-vous des pistes ?

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

Ne pensez pas qu'il y a soit des arrière-pensées, soit un plan B. On a fait beaucoup de travail. Quelques acteurs ici travaillent dessus depuis trois ans. On attend d'avoir eu toutes vos réflexions.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce sont des questions qui arrivent.

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

Ce qui vient d'être dit est tout à fait intéressant. Je pense que c'est une piste à utiliser.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous propose d'écouter Monsieur Fandos, Monsieur Faucherre et Monsieur Blay.

**III. Propositions des acteurs du territoire****Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Je vous remercie de me donner la parole. Je pense qu'en matière de contre-proposition, il y a un sujet qui a été très peu abordé. C'est celui de l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, il faut arrêter de refaire les mêmes erreurs qui ont été faites en région parisienne ; c'est-à-dire laisser au fil de l'eau, la concentration urbaine, la concentration industrielle se faire. Il faut donc au préalable, une politique d'aménagement du territoire équilibrée, très forte qui permette justement de réduire les besoins. Je crois que cela a une importance, surtout dans notre région où nous avons la chance d'avoir un chapelet de villes moyennes. Il est anormal que Montpellier concentre de plus en plus de population, alors que dans des villes comme Bédarieux, Béziers, Narbonne... En tout cas, il y a tout un chapelet de villes moyennes dans notre région qui est en train de péricliter. Et il faut déjà, sur cette question liée à la concentration urbaine et industrielle, avoir une politique de décentralisation des établissements publics, des universités, des centres de recherche, des hôpitaux, toutes choses qui ne sont pas faites. C'est vraiment une politique de déménagement du territoire. Il faut donc revenir à une politique d'aménagement du territoire. Je pense que c'est très important. Je crois que là, c'est une dimension essentielle. Des pays comme l'Allemagne, l'Italie sont en train de prouver que l'on peut faire de l'aménagement du territoire non concentré et diffus en termes de réseaux de villes, et non pas en termes de concentration de villes. Il faut arrêter de dire que la croissance va se faire en tache d'huile. Ce n'est pas vrai. La concentration urbaine a des conséquences économiques. Cela aussi, c'est important. Ce n'est pas seulement un point de vue environnemental. Cela va bien au-delà. La concentration urbaine vient de la prestation des services en matière d'eau, des déchets qui coûtent beaucoup plus cher. Au-delà des villes de 40 000 habitants, cette prestation double de coût. Cela a donc un coût social. Je parle de perte de temps, de problème de santé, etc. Si vous voulez, l'aménagement fait en région parisienne, est en train de se dérouler sous nos yeux. C'est un aménagement concentrationnaire qui génère une contre-productivité économique et environnementale qu'il faut arrêter.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Qui peut arrêter ou changer cela ?

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Il faut une politique d'aménagement très volontariste ; c'est-à-dire dire qu'il faut décentraliser les universités. Il n'y a pas de raison de tout concentrer sur le centre-ville. Le pôle sanitaire doit aussi être centralisé. Si vous voulez, c'est toute une série de politiques sectorielles qui doivent être mises

en cohérence. On a des politiques de filières. Mais ce qu'il manque, c'est l'aspect transversal, une politique transversale qui intègre la dimension agricole, la dimension santé, etc.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est plutôt un réseau de villes moyennes.

### **Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

Voilà. Pour revenir à la problématique des transports, il y a des solutions. Il est évident que le problème qui se pose tous les matins dans les grandes villes, est l'accès au centre-ville. L'accès au centre-ville avec des véhicules est limité. Le fait de séparer le trafic du transit local ne résout en rien le problème d'entonnoir. On voit bien que la logique réalisée dans la région parisienne ne résout en rien le problème des heures de pointe. Il faut donc sortir de ce manque d'imagination pour dire, inventons.

Que sont ces autres choses ? Je pense qu'on les a déjà dites, mais ce qu'il manque, c'est la volonté de changer les priorités. Aujourd'hui, on nous dit qu'il faut doubler l'autoroute. Mais demain, ce sera le doublement au-delà de lui-même parce que la région de Lunel est en train de se réaliser. De fil et en aiguille, on va arriver à un doublement de l'autoroute tout au long du tracé, au détriment des solutions alternatives que sont le ferroutage, le meroutage. Je crois que c'est cela qu'il faut éviter. En termes de priorité politique et en termes de transport, il faut inverser les priorités, non seulement pour les raisons que j'ai soulevées, mais aussi pour des questions écologiques.

Il y a du trafic de transit et du trafic local qui devant les solutions différentes... Le trafic de transit, je suis désolé... L'autoroute ferroviaire qui va être réalisée, permet de dégager des transports routiers. C'est déjà très bien. Nous applaudissons au projet qui permet, à terme, de diminuer le transport poids lourd. Mais on nous dit que le problème, vu l'augmentation du trafic poids lourd, cela ne suffit pas. D'accord. Prenons-en la mesure et décidons autre chose. C'est quoi autre chose ? Par exemple, ce serait de profiter de la création de la LGV pour créer, en parallèle à cette ligne grande vitesse, une autoroute ferroviaire digne de ce nom qui serait capable d'absorber beaucoup plus de 3 000 véhicules/jour. Voilà une solution pour le trafic poids lourd longue distance ! Et là où je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, c'est que deux véhicules de marchandises sur trois sont du local. Mais en termes de poids, les poids lourds qui font des longues distances, représentent plus d'un tiers des poids transportés. En réalité, le trafic longue distance des poids lourds représente beaucoup plus d'un tiers. L'autoroute ferroviaire dimensionnée correctement résoudrait bien au-delà des tiers le problème de trafic marchandises. Je ne parle pas de l'aspect de ferroutage. Il y aurait des solutions à mettre en place sur Gênes, Marseille, Sète, Marmande. Cela a été fait à une époque, mais cela n'a pas été bien monté en puissance. Cela a donc échoué. Ensuite, par rapport au trafic local, il y a aussi des solutions alternatives. Il est anormal que la ligne Est-Ouest du tramway monte à Jacou où il n'y a personne, et que cette ligne de tramway ne vienne pas sur Vendargues. Là, tous les matins, il y a des flux énormes qu'il faudrait capter au profit du transport en commun. La priorité, ce n'est pas la ligne qui va à Jacou, ce serait de coller aux flux journaliers. Ce serait un moyen d'écartier le transport routier avec des parkings de délestage en périphérie qui encourageraient les automobilistes à prendre les transports en commun. Il faut aussi renforcer les lignes de bus circulaires. Aujourd'hui, pour aller d'un quartier à un autre, on est obligé de passer par le centre. C'est une aberration. Cela fait des temps de parcours énormes. Il faudrait faire des lignes circulaires. Et la proposition du Comité contre le doublement est très intéressante. Justement, tous les matins entre Vendargues et le quartier nord, il y a des flux énormes. Il faudrait aussi capter

ce trafic routier au profit du transport en commun, en faisant en parallèle à la N135, de part et d'autre, une voie exclusive aux transports en commun. Cela permettrait aussi de délester une partie du trafic routier. Là aussi, en termes de voie circulaire, il y a beaucoup de choses à faire.

Il est évident que si on crée un urbanisme où on spécialise l'espace en zones commerciales, de loisirs, de travail, on crée la nécessité de mobilité. Il faudrait revoir la politique de la ville pour créer des pôles de proximité, afin de réduire la nécessité de mobilité. Je crois que c'est une question extrêmement importante. On fait tout et son contraire. On spécialise l'espace. On génère des besoins de transports.

### **Michel FAUCHERRE**

Effectivement, les buts de l'association sont le développement des transports publics et puis d'essayer de canaliser, autant que faire ce peut, les camions sur les lignes de train. Pour moi, le gros souci à ce point de la commission, est que je n'ai pas de réponse concrète, en dépit du fait qu'il y a un consensus général sur les mesures qu'on veut prendre. On n'a pas encore entendu de mesures concrètes, à part quelques mesures de l'Etat concernant la taxe carbone et ce genre de chose. On est prêt à entendre des choses beaucoup plus concrètes sur les mesures incitatives pour vraiment inverser la courbe du trafic routier, et à commencer à en discuter réellement et voir avec les acteurs si vraiment on peut faire des propositions qui soient reprises.

Nous, nous avons peut-être, suite à ce qu'on disait et qui a été évoqué (je ne vais pas entrer dans le détail), faire payer au poids lourd l'entretien des ouvrages. On pourra certainement dégager des recettes qui permettront de financer la construction des infrastructures nécessaires dont on a besoin : plate-forme multimodale, voie de fret (parallèle à la LGV actuelle), et développement des transports en commun.

Je ne vais pas aller plus loin parce qu'on est pris par le temps. Mais j'aimerais vraiment que dans cette deuxième partie du débat public, on essaie de parler de choses plus concrètes, et qu'on ne répète pas des choses sur lesquelles nous sommes d'accord. Il y a des choses qui sont partagées. Mais on n'a pas encore émis des mesures concrètes.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Excusez-moi, mais je ne vous comprends pas. Nous avons parlé de la taxe carbone. Nous avons parlé de péage des poids lourds sur les routes nationales, pour financer justement le développement des transports collectifs. Même les acteurs économiques sont relativement d'accord sur cette taxation des routiers pour accéder au transfert modal.

### **Michel FAUCHERRE**

J'aurais voulu entendre les acteurs économiques pour savoir de quelle façon ils sont capables de répondre eux-mêmes à ces mesures. J'aimerais bien voir ces acteurs répondre.

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous propose d'entendre Thomas Blay de la CCI de Montpellier.

**Thomas BLAY, Chargé de mission, Service Aménagement et Urbanisme, CCI Montpellier**

Si demain, on propose des solutions alternatives, on est prêt. Je suis d'accord avec vous là-dessus. Il va falloir trouver des moyens. Mais les entreprises sont prêtes. On est bien d'accord que comme cela a déjà été évoqué aux cours de différentes réunions ou ce soir, on ne mettra pas l'ensemble du trafic sur le mode ferroviaire. On sait qu'à partir de 60 kilomètres, il est réellement envisageable de transférer les marchandises sur le mode ferroviaire. Maintenant, on sait aussi que pour faire 50 kilomètres, on ne mettra jamais un camion sur un train. Il y a différentes solutions. Je suis d'accord avec vous.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Allons plus loin sur la taxation. On a entendu beaucoup de choses sur la taxation.

**Thomas BLAY, Chargé de mission, Service Aménagement et Urbanisme, CCI Montpellier**

Je suis ici en tant que porte-parole des élus, et aussi de l'ensemble des entrepreneurs avec qui je travaille depuis plusieurs années, sur le transport. On a travaillé à la fois sur l'aspect économique bien sûr, mais on a aussi essayé de voir les impacts sur l'environnement et sur le social. Les entrepreneurs et les salariés sont aussi des gens qui vivent sur ces territoires. On est arrivé à un certain nombre de prescriptions que je vais essayer de vous donner ce soir. Pour essayer de cadrer au plus près au débat de ce soir, mon intervention va se caler sur le plan, les choses pressenties par l'Etat, à savoir la mobilité soutenable, le report modal et la requalification des infrastructures existantes.

En ce qui concerne la mobilité soutenable, les entrepreneurs ont perçu qu'il y avait nombre d'actions très prometteuses qu'il fallait étudier dans la mesure où elles envisageaient des changements d'habitude et la modification des comportements. Nous estimons importants les efforts consentis en termes de transport collectif, en particulier aux abords des agglomérations comme celle de Montpellier où on se rend bien compte que l'arrivée du tramway a créé des conséquences calculables, notamment les effets de la pollution. Ce qu'il est important de bien développer, c'est la complémentarité qui existe entre, d'une part, un réseau routier qui irrigue l'ensemble d'un territoire, et à la fois un réseau collectif qui va permettre de rabattre l'ensemble de ces voitures dans des points bien précis, les parkings relais. Il n'est bien sûr pas question de permettre les voitures en centre-ville. Dans le même ordre de considération, il y a les Trains Express Régionaux. Ils peuvent permettre aussi l'élimination d'un certain nombre de trajets, notamment dans notre chapelet de villes moyennes au niveau régional. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on aura un service et une offre de qualité, il est à peu près sûr qu'un certain nombre d'usagers se rabattra sur ce transport. Le deuxième point que nous voulions évoquer, est un sujet sur lequel existe déjà une mesure, le plan de déplacement. Toutefois aujourd'hui, lorsqu'on regarde localement le tissu d'entreprises, composé à 80 % de TPE/PME, on s'aperçoit que cet outil est difficilement adapté. Une entreprise ne peut pas se lancer dans ce type de procédure. Il nous apparaîtrait donc intéressant d'essayer de faciliter et de généraliser cette mise en place en travaillant non plus à l'échelle d'une grosse activité ou une grosse entreprise, mais à l'échelle d'une zone activité. Nous pensons qu'en visualisant les besoins des salariés, à ce moment-là, on apportera des réponses adaptées. Pour terminer sur la mobilité soutenable, je reviendrai sur les mesures d'aménagement et d'urbanisation. Les solutions visant à limiter l'étalement urbain, à rationaliser la consommation d'espace et à localiser judicieusement les zones d'activité, sont des conditions *sine qua non* pour éviter des

phénomènes de congestion à la source. Il est impératif de revenir à la notion de proximité, en termes d'équipement public, en termes de commerces.

En ce qui concerne le report modal, les chefs d'entreprises relèvent un certain nombre d'opportunités par rapport au transport routier, le coût, la fiabilité et la desserte. Or aujourd'hui, on se rend compte que les modes maritime et ferré ne présentent pas l'ensemble des facteurs satisfaisants pour généraliser ce report modal. Des efforts doivent donc être consentis, sur le transport combiné notamment qui, à nos yeux, est beaucoup plus performant que l'autoroute ferroviaire. En deux mots, le transport combiné consiste à mettre des remorques sur des trains. L'autoroute ferroviaire consiste à l'ensemble du camion sur le train.

Il y a le transport ferroviaire, mais aussi les transports maritime et fluvial. Nous sommes sur la façade méditerranéenne. Aujourd'hui, on ne peut pas dire, en regardant nos voisins, que nous n'avons pas les infrastructures nécessaires au report modal. Tant que nous ne développerons pas ces infrastructures, le report modal restera un vœu pieux, et les marchandises continueront à transiter par camion. Il est quand même aberrant aujourd'hui que l'ensemble des marchandises qui viennent d'Asie arrive sur les ports du Nord de l'Europe et transitent ensuite principalement par la route. Si nous développons les infrastructures nécessaires, les bateaux arrivant ici, il n'y aura qu'une desserte locale.

Pour essayer de fédérer l'ensemble de ces mesures, il est important de mettre en place des plateformes décisives, des nœuds, qui permettent justement de créer une liaison entre le système autoroutier, de dispatcher l'ensemble des marchandises qui arrivent. Et en même temps, l'ensemble des autres modes qui peuvent aussi présenter un intérêt sur la longue distance, le transport ferroviaire, mais aussi le transport maritime.

Le dernier point sur lequel je voulais intervenir, est la requalification des infrastructures existantes. Un certain nombre d'études expérimentées, on fait un certain nombre de mesures proposées par l'Etat, dont celles ayant trait à la réduction de vitesse, à la taxation des autoroutes. Nous ne sommes pas contre non plus une expérimentation qui viserait à interdire de doubler pour les poids lourds dans la mesure où cela se justifie, en particulier au droit des agglomérations, aux heures de pointe. On se rend bien compte là qu'il y a un trafic très différent.

On se rend compte que, malheureusement, les chiffres qu'ils soient de 40 % ou que de 20 %, il y a quand même une augmentation inéluctable du trafic routier. En conséquence, puisqu'on est là aujourd'hui, pas pour parler de demain ou d'après-demain, mais pour parler dans 50 ans, il faudrait au minimum aménager la route nationale parallèle à l'A9, ce qui permet à augmenter les impacts sans découvrir l'existant, mais de limiter l'impact sur le territoire, et aussi le doublement de l'A9. Il est vrai que sur cet aspect, mes voisins ne sont pas d'accord. De façon très pragmatique, le doublement de l'A9, la DDE est dessus. Il y a un intérêt local. On nous parle aujourd'hui de rocade est et ouest. Je ne travaille pas à la DDE, mais d'après les informations que j'ai, il ne sera pas possible de raccorder les rocades Est et Ouest à l'A9 si on ne fait pas un doublement. Je me demande comment on va pouvoir créer un réseau périphérique qui va délester les autoroutes et fluidifier le trafic très congestionné, si on n'a pas ce doublement de l'A9. Au-delà du débat des chiffres, pour les entrepreneurs aujourd'hui, l'importance de ce doublement n'est pas à remettre en cause. Mais peut-être que du point de tracé, des améliorations sont à consentir. Pour terminer, j'ai envie de dire que tout cela est un puzzle. Il est important aussi de promouvoir et d'investir lourdement dans les équipements portuaires ainsi que réaliser la fameuse LGV afin de délester le trafic routier.

En conclusion, nous pensons qu'il est important de susciter le report modal et les modifications de comportements. Il nous apparaît également impératif de réaliser des infrastructures nécessaires à la vie de ce territoire. Nous ne parlons pas du doublement de l'A9, des taxes. Aujourd'hui, notre perspective à 20/25 ans... Je suis désolé. C'est le désir émis par les entreprises. Ce sont des impératifs. Pour terminer, au-delà de ces infrastructures, du report modal, il est important et prometteur de miser sur les progrès techniques, sans quoi nous n'arriverons jamais à remplir nos obligations internationales, notamment le facteur 4.

**Didier DEDIEU, Association de défense du cadre de vie et de l'environnement campagnard**

C'est très bien que quelqu'un de la CCI soit venu parler. Cela permet d'aborder ce qui, à nos yeux, est quand même l'objet de la réunion, le choix des infrastructures de transport dans la région Languedoc-Roussillon.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce n'est pas cela l'objet de la réunion. Ce n'est qu'une partie seulement.

**Didier DEDIEU, Association de défense du cadre de vie et de l'environnement campagnard**

Tout d'abord une remarque. Il me semble qu'une partie des questions relevaient d'un débat national sur le transport, et non pas d'un débat interrégional. Je voulais juste revenir sur la question du doublement de l'A9. Aujourd'hui, à nos yeux, cela pose la question de la capacité de l'Etat à jouer le jeu des mesures qu'il instaure lui-même, c'est-à-dire la concertation. C'est complètement... il y a un mois, un avis défavorable à l'unanimité des commissaires enquêteurs a été pris sur le projet actuel du dédoublement de l'A9. Il n'y a toujours pas de réponse du ministre. Cela veut-il dire qu'on aura une autre réunion territoriale à partir du moment où le ministre décidera de donner sa décision ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce n'est pas le même débat.

**Didier DEDIEU, Association de défense du cadre de vie et de l'environnement campagnard**

D'accord, mais tout est lié. Demain, vous allez parler de l'enjeu du désengorgement de l'A7 et l'A9. Si un doublement de l'A9 est programmé, cela pose différemment la question de la légitimité autour du Piémont. Tout est lié. La difficulté est que le ministère, sur la stratégie, a souhaité ne pas intégrer le débat du dédoublement autoroutier dans le cadre de ce type de dispositif. J'ai l'impression que les décisions ne sont pas prises. La question est de savoir si c'est une stratégie de l'Etat ou pas.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

L'Etat va vous répondre.

**Didier DEDIEU, Association de défense du cadre de vie et de l'environnement campagnard**

On veut seulement connaître la position du Ministre.

**Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction Générale des Routes**

Je suis désolé. Je ne suis pas ministre. Je n'ai rien ajouté à ce que le Préfet de Région avait présenté lors de la réunion qui s'était tenue à Montpellier, avec les différentes pistes qui avaient été évoquées.

Aujourd'hui, le travail se poursuit. Cela nécessite des analyses techniques, des constatations interministérielles. Visiblement, ce travail n'est pas mené à son terme. La décision n'a pas encore été prise.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

La loi prévoit-elle un délai ?

**Didier DEDIEU, Association de défense du cadre de vie et de l'environnement campagnard**

Je voudrais juste ajouter pour que ce soit acté dans les comptes-rendus du débat public, qu'il y a une forte mobilisation dans cette région autour de cette question parce qu'une partie de la population... Le jeu était fini puisqu'il y avait un avis défavorable. Soyons clair ! Le message est adressé à l'Équipement. Nous attaquerons l'avis du ministre, si le ministre décide de ne pas remettre le débat sur la table, et de proposer des alternatives à un dossier qui n'est pas acceptable, dans les conditions avec lesquelles il a été proposé, lors des réunions.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Dont acte. Monsieur Blanchet transmettra directement à Monsieur le Ministre.

**Christian DUBOST, Directeur régional RFF**

Je voudrais répondre à Madame qui parlait des interactions entre transport et aménagement du territoire. Je crois qu'effectivement, c'est une question fondamentale pour nous à RFF. C'est bien articuler des projets de transport avec des projets d'aménagement du territoire. Il se trouve que dans le cadre du contrat de plan 2000/2006, on n'avait pas beaucoup de projets, mais on avait beaucoup d'études. On a donc réfléchi sur à peu près toutes les parties du territoire régional à essayer de voir ce que nous pourrions faire dans l'avenir. Je vais prendre deux ou trois exemples.

Le premier exemple est sur les pôles. Il y a plusieurs lignes pour aller vers Tarascon, et Lunel et Montpellier. Les autres partenaires sont la bande des quatre acteurs du ferroviaire que sont l'État, la Région, la SNCF et RFF. On a essayé de voir justement comment on pouvait avoir une structuration en pôles un peu majeurs avec des dessertes assez fréquentes. Le problème est que l'on n'a que quelques trains qui s'arrêtent. Le ferroviaire n'est donc pas très attractif. Il faut donc concentrer l'offre sur un certain nombre de pôles structurants pour pouvoir attirer beaucoup de gens. Je rappelle quand même que le transport ferroviaire est un transport de masse qui est pertinent

pour les transports de masse. C'est vrai aussi pour les transports de marchandises. Dans les prochains jours, on a quelque chose d'un peu analogue. Cette fois-ci, c'est le Conseil régional qui pilote, mais toujours les mêmes partenaires, pour essayer de réfléchir à comment structurer l'offre et comment faire en sorte que là aussi, on ait des pôles un peu majeurs. Il faut quand même se dire qu'aujourd'hui, à quelques encablures de Montpellier, il y a des gares où il s'arrête moins de 10 personnes par jour. Quand il y a moins de 10 personnes qui montent et qui descendent, à quelques encablures de Montpellier, c'est une erreur, pour ne pas dire plus. Pendant ce temps, la capacité étant limitée, le train qui s'arrête, bloque d'autres trains. Ils pourraient desservir moins de gare, mais de manière plus structurée.

On travaille justement, principalement autour des grandes lignes, pour que le ferroviaire puisse être plus attractif et qu'il draine plus de personnes en alliant aménagement du territoire et transports. C'est bien un phénomène de cercle vertueux qui peut s'instaurer.

**Nicole MOSCHETTI-STAMM, Vice-présidente de l'Agglomération de Montpellier**

J'espère que les réflexions que l'Etat mène sur le doublement de l'A9, ne seront pas longues, et que les décisions se prendront rapidement, et qu'elles iront dans le sens des enquêteurs, c'est-à-dire ne pas le réaliser et envisager des aménagements.

Les économies que l'Etat fera en ne réalisant pas cette deuxième autoroute sur notre territoire, pourraient-elles être reportées vers des aménagements comme sur notre agglomération, le tramway, et vers une aide plus conséquente aux collectivités qui s'équipent en transport en commun, et vers des aménagements, par exemple du port de Sète, qui permettraient de développer le merroutage ? J'aimerais savoir si ce transfert financier peut être réalisable.

**Jean-Pierre CABBILLARD, Direction Générale des Routes**

Le contournement de Montpellier était inscrit dans le contrat de concession de l'ASF. C'était donc une structure qui était financée par la société ASF. L'Etat ne mettait pas de financement spécifique.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il ne peut donc pas y avoir de transfert.

**Nicole MOSCHETTI-STAMM, Vice-présidente de l'Agglomération de Montpellier**

Est-ce que l'économie qui sera quand même réalisée, pourra se reporter sur la réalisation du train à grande vitesse, par exemple ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est ASF qui avait payé sur ses fonds propres. C'était donc une opération pour l'Etat, et pas pour les utilisateurs.

Pouvez-vous réagir par rapport aux propositions faites ce soir, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, développer les villes moyennes ?

**Nicole MOSCHETTI-STAMM, Vice-présidente de l'Agglomération de Montpellier**

Je voudrais réagir à celle de Georges Fandos. Quand il disait « pourquoi décentrer les hôpitaux », je regrette, on met les hôpitaux là où il y a des gens à soigner. Si on le met à Saint-Fons, cela incitera encore davantage de déplacements. Je crois que rééquilibrer le territoire, n'est pas uniquement cela.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Avez-vous d'autres pistes ? Il y a une question qui me taraude, même si je ne suis pas de la région. Quand on vous annonce 12 000 nouveaux arrivants par an, et encore pendant les années à venir, est-ce viable à terme ?

**Nicole MOSCHETTI-STAMM, Vice-présidente de l'Agglomération de Montpellier**

C'est extrêmement difficile pour l'agglomération de Montpellier. Je tiens à le dire. Il faut quand même aussi répartir l'habitat social. Il est très difficile de gérer. Les gens ne viennent pas en Languedoc-Roussillon pour aller à Bédarieux. Ils préfèrent davantage vivre sur l'agglomération de Montpellier. Il y a plus de loisirs, plus de possibilités de trouver du travail, plus d'aménagements qui les intéressent. Je crois à un effort des collectivités pour rééquilibrer le territoire, mais on n'a pas tous les outils pour le faire. Mais on ne peut pas mettre des barrières, des frontières entre l'agglomération et le territoire. Je pense qu'il y a une liberté de chacun à choisir.

Pour revenir sur la liste des propositions qui ont été faites, je trouve qu'elles sont extrêmement intéressantes. Mais qui va financer tout cela ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a la taxation des routes nationales, la taxe carbone. Mais beaucoup d'élus ont dit que cette taxe pourrait peut-être revenir aux collectivités.

**Michel LENTHERIC, militant associatif, conseiller régional du Languedoc-Roussillon**

Pour aller vite, sur toute la série de mesures, j'ai noté que les points 1 et 2 ne posent pas de problème. Si on les applique et que l'on peut se donner les moyens, on arrivera au facteur 4. Là, où on rencontre des problèmes, c'est quand on touche aux autoroutes. Je voudrais un exemple. Les deux intervenants ont dit le mot-clé. Il faut changer notre façon de concevoir les choses. Il y a une révolution, une rupture à avoir. On pense toujours routes et autoroute. Je prends un exemple extrêmement concret. Sur Montpellier, le contournement va servir de liaison à l'A759. Ce sont 140 millions d'euros. Pourquoi l'Etat, en partenariat avec la Région, est prêt à mettre 140 millions d'euros pour faire ce petit morceau d'autoroute en plein milieu de l'agglomération, alors que ces 140 millions d'euros représentent le tiers de la deuxième ligne ? Cela veut dire qu'avec 150 millions d'euros, on pourrait faire l'extension des lignes 1 et 2 aux confins de l'agglomération. Là, nous réglerions véritablement les problèmes de circulation. Voilà un transfert d'argent tout à fait intelligent et qui va dans le bon sens. Tant qu'on mettra de l'argent d'une manière aussi importante sur une deux voies ou trois voies en pleine agglomération, on a tout faux. On a tout faux ! Il faut faire autre chose. Aujourd'hui, le tramway de Montpellier n'est pas suffisant. Mais donnez des sous pour faire un tramway d'agglomération, et nous réglerons véritablement les

problèmes de circulation, et on ne verra plus de rocade à l'intérieur de l'agglomération. C'est un exemple concret. Cela veut dire qu'à un moment, il faut décider et penser autrement ! Ils l'ont dit. On n'insiste pas assez là-dessus !

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Cette affectation de l'argent est-elle possible ?

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

Ce n'est pas le même budget.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est l'État en général.

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

Par rapport à ce que vous avez dit Monsieur Marzolf sur l'aménagement du territoire, toutes ces populations qui arrivent, il est vrai que c'est une véritable question. Bien sûr, on peut jouer la carte de la solidarité. Il faut accueillir la population qui veut bénéficier du soleil. Moi, je vous pose la question de savoir si tout le monde a droit de venir assister aux réunions de débats publics. S'il y avait 10 000 personnes qui voulaient entrer dans cette salle ce soir, on était obligé de...

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

S'il y a 10 000 personnes qui viennent, on ne leur dit pas de revenir demain. On fait une autre salle.

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

On aurait pu imaginer. Il s'avère aussi que c'est une question fondamentale, mais politique. Il est vrai que Montpellier veut se faire aussi grosse que le bœuf. Si on veut concurrencer Toulouse ou Barcelone, il faut devenir très gros. Bien sûr, il y a un attrait naturel de Montpellier du fait de la dynamique instaurée par son maire. C'est vrai. Je pose quand même la question de savoir pourquoi on fait de la publicité pour le métro de Paris où on voit quelqu'un en flamant rose qui dit « qu'est-ce que je serais bien près des étangs palavasiens », à côté de Montpellier.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Qui paie la publicité ?

**Cathy VIGNON, Association CLAPE**

C'est une publicité locale. A-t-on besoin de ce surcroît publicitaire, sachant que l'on a déjà la dynamique qui fait venir les gens ? Après, se préoccupe-t-on du choix de tous les gens ? Est-ce que les gens ont envie de vivre dans une mégapole ? Ou ont-ils envie de vivre avec une qualité de vie qui fera qu'ils ont à habiter dans une région éloignée ? C'est une vraie question.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait.

**Jean-Pierre BOULET, Directeur chargé de missions, ASF**

Concernant l'autoroute ferroviaire, l'ASF y est tout à fait favorable. C'est vous dire que nous sommes intéressés pour ce projet. Malheureusement, je vais un peu rafraîchir votre enthousiasme. Ce ne sont pas 3 000 poids lourds par jour. Dans un premier temps, c'est 80. Et au mieux, en 2015, ce sera 480 par jour, en fonction des possibilités de sillons de ferroutage. Ce chiffre est purement réfléchi. J'ai même concerté Monsieur Larose, Directeur de la stratégie de RFF, pour lui demander quel sera notre sillon maximal en 2015, avant de l'annoncer publiquement. C'est après avoir eu son accord sur ce chiffre, que nous avons inscrit dans notre cahier d'acteur qui est disponible depuis aujourd'hui sur le site du débat public. Je vous invite donc à le consulter pour avoir l'ensemble de nos prévisions.

Nous sommes absolument certains qu'il faut une augmentation des capacités routières malgré tout ce que l'on pourra faire d'autre. Depuis le début, nous disons qu'il faut un éventail de solutions. Il faut améliorer l'exploitation, bien sûr. Il faut le report modal. Mais tout cela ne suffira pas. J'invite également les gens à regarder les prospectives à 2050 qui sont extrêmement intéressantes. Le scénario 4 se rapproche beaucoup de ce que souhaitent les associations et vous, participants au débat. Il nous démontre qu'il faudra augmenter les capacités routières.

Sur le doublement de l'A9, je voudrais simplement dire que la commission d'enquête a dit (c'est inscrit en gras dans ses conclusions) qu'il n'y a pas de solution autre que l'augmentation de capacité routière locale. Certains disent que l'autoroute A79 ou cévenole ne pourra pas résoudre le problème. Il faut une solution de doublement de l'autoroute local. Simplement, la commission d'enquête a dit qu'elle n'était pas persuadée que la solution présentée est la meilleure solution.

Je voulais vous dire aussi que l'atelier citoyen qui représente l'opinion publique en dehors des associations, est censé donner le (*inaudible*). Le (*inaudible*) m'a dit qu'il est favorable au doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Et dernier élément, je voudrais insister... Cela a été dit justement par le représentant de la CCI. Ce projet avait été très bien expliqué par l'Etat....

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

*Intervention inaudible.*

**Jean-Pierre BOULET, Directeur chargé de missions, ASF**

C'est dit ainsi. Une dernière chose, le projet présenté, même s'il est jugé pas tout à fait parfait, c'est quand même un schéma extrêmement bien étudié et cohérent avec tous les projets de développement d'infrastructure de l'agglomération ; c'est-à-dire la déviation de la N113, de Lunel à Montpellier, les dédoublements du trafic de transit, et la séparation du trafic de transit et du trafic local. Le problème à Montpellier vient du fait qu'on a une superposition de trafic urbain, de trafic de moyenne distance et de trafic de transit. Il y aurait un péage pour le trafic local, on n'aurait pas de problème de cet ordre.

**Georges FANDOS, Association de défense du patrimoine**

On nous dit que ce sont 480 camions au lieu des 3 000 annoncés. C'était un chiffre de RFF. J'en conclus qu'il faut donc, d'autant plus, une voie d'autoroute routière correcte. On tire des conclusions, comme si c'était la loi de Newton de dire qu'il n'y a que 480 camions qui vont passer sur l'autoroute ferroviaire à venir, il faut donc doubler l'autoroute. Non. Il faut créer une ligne fret spécifique par la ligne TGV pour absorber ce flux de camions. On nous présente ces conclusions alors qu'en termes de débat public, il y a aussi d'autres choses.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a une question de priorité.

**Nicolas DESCLEVES**

Je voulais juste rebondir sur l'aspect de la grenouille qui veut se faire aussi grosse que le bœuf. La solution est simple. Vous faites de la pub pour faire venir les gens. Vous dites que les impôts n'augmentent pas. Et comme les gens arrivent, finalement, vous augmentez la recette fiscale.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Sans augmenter les impôts pour chacun.

**Nicolas DESCLEVES**

Bien sûr.

Deuxième idée sur le tramway : actuellement, j'habite Montpellier, pas en centre-ville. La ligne 2 du tramway va être à 100 mètres de chez moi. Je mettrais moins de temps à pied pour aller en centre-ville qu'en prenant le tramway. Je ne sais pas si c'est une question de vitesse ou une question de nombre de gens. Personne n'a pu me répondre. Toujours est-il qu'une ligne de chemin de fer passe aussi à 100 mètres de chez moi, qui aurait permis de faire cela en direct. Mais on n'a pas choisi ce tracé.

Et en tant qu'entreprise, je circule beaucoup en ville. Je crois que mes clients seraient prêts à accepter un (*inaudible*) financier si je me déplace avec un véhicule électrique ou un véhicule diesel. Qui pourrait me dire quel est le coût environnemental de l'un ou de l'autre ?

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous conseille de poser la question par écrit. L'Etat sera obligé de répondre sur ce sujet.

**Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen**

J'interviens un peu *in extremis*. Je voudrais soulever en particulier le problème technique de la LGV Nîmes/Perpignan. Cette future LGV devrait comporter en principe, d'après les indications que j'ai, deux gares : une à Nîmes, l'autre à Montpellier. Il est très important que ces deux gares soient intégrées dans le centre-ville, c'est-à-dire qu'elles cohabitent avec les gares actuelles. Personnellement, comme beaucoup d'usagers, je ne veux pas voir de gare-betterave ou que ce soit ici ou ailleurs. Ceci est extrêmement important.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur RFF, écoutez-vous ?

**Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen**

Je ne veux pas voir ici ou ailleurs de gare-betterave. Il faut absolument les intégrer dans le centre-ville.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est également une des conclusions du débat sur la LGV PACA.

**Christian DUBOST, Directeur régional RFF**

Comme vous avez l'air d'être un participant actif au débat public, je vous donne donc rendez-vous dans un peu plus de deux ans pour un débat public sur la nouvelle ligne Montpellier/Perpignan. Justement, une des questions posées sera la localisation des gares. Veut-on des gares nouvelles ? Des dessertes dans des gares historiques ? Dans ce cas, comment intégrer la ligne nouvelle ? Ces questions peuvent se poser à Nîmes, à Montpellier et à Perpignan. On sait bien que les gares-betteraves n'ont pas eu un succès important. On en tirera toutes les conséquences. Cela fait partie de tout ce qui va être débattu dans les 18 prochains mois, et ensuite à l'occasion de débats publics qui devraient sans doute avoir lieu en avril 2008.

**Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen**

Après les élections.

**Christian DUBOST, Directeur régional RFF**

Ce n'est pas après les élections. C'est après les études.

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Mesdames, Messieurs, merci de votre participation. Bonne fin de soirée.

## **Index**

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

Alain VERBEKE ..... 26, 27, 28

Michel FAUCHERRE..... 34, 35

Nello CHAUVETIERE, DRE Languedoc-  
Roussillon ..... 29