

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien 13^{ème} réunion territoriale

Saint-Etienne, le 6 juillet 2006

Introduction : Rappel des règles et des modalités du débat public	3
Philippe MARZOLF Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien	
PREMIERE PARTIE : LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PARTIE DU DEBAT ET LES ORIENTATIONS EXPRIMEES	
Le bilan issu de la première phase du débat public par la CPDP	5
Philippe MARZOLF, Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien Paul VIALATTE, Membre de la CPDP	
I. Des transports pour aménager le territoire	5
II. Des impacts environnementaux préoccupants	6
III. La priorité au report modal	7
IV. Les infrastructures routières	8
V. Vers un autre choix de société ?	9
Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat	10
Michel BADRÉ Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable	
Echanges avec le public	12

DEUXIEME PARTIE : QUELLE ACCEPTABILITE DES MESURES ET DES ASSEMBLAGES DE MESURES AU NIVEAU DE CHAQUE TERRITOIRE ?

Présentation des enjeux et attentes du débat public	23
Philippe MARZOLF Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien	
I. Des réalités incontournables	23
II. Des contradictions à dépasser	23
Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	24
Jean-Didier BLANCHET Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	
I. La mobilité soutenable	24
II. Le report modal	25
III. Les infrastructures routières	26
Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat	27
Olivier FRÉROT DDE de la Loire	
I. Les enjeux d'aménagement du territoire	27
II. Les enjeux de transport	28
III. Débat Vallée du Rhône et de l'arc languedocien et enjeux locaux	30
Propositions des acteurs du territoire	33
I. Saint-Etienne Métropole	33
II. Les transports routiers	36
III. Association Sauvegarde des Coteaux du Jarez	40

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

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien

Bonsoir, je suis le président de la Commission du Débat Public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et de l'Arc languedocien. Je remercie vivement ceux qui se sont déplacés ce soir, pour participer à cette réunion territoriale à Saint-Etienne. Vous n'êtes pas très nombreux, mais les échanges seront d'autant plus fructueux et argumentés. Vous avez vu sur le programme que la soirée va se dérouler en deux parties. Comme le débat public a commencé depuis le 27 mars, et va finir le 26 juillet, il y a eu toute une première partie. Nous allons vous livrer les enseignements que la commission a tirés des premières réunions thématiques, sur les différents thèmes que nous avons abordés, ainsi que les orientations. Et en deuxième partie, nous parlerons plus des enjeux et des besoins locaux. Puis, nous débattrons également de l'acceptabilité des mesures que vous retrouvez sur les tableaux qui ont été distribués à l'entrée.

Rappel des règles et modalités du débat public. C'est l'Etat qui est commanditaire des débats publics. C'est l'Etat qui a fait une saisine volontaire - parce que ce n'est pas une saisine obligatoire - sur cette problématique. C'est une co-saisine du Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, et du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Ils ont saisi la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public qui, depuis la loi de février 2002 est une autorité administrative indépendante, chargée en France de veiller au respect de l'information et de la participation du public sur tous les grands projets d'infrastructures et d'aménagements du territoire d'intérêt national. Quand la CNDP décide qu'il y a un débat public, elle en confie l'animation à une Commission Particulière - un président et six membres. Ce soir, je suis accompagné de Paul Vialatte, et Noël Lebel va nous rejoindre dans quelques instants. Chaque membre s'est engagé à un code éthique et déontologique, notamment sur deux points importants :

- l'indépendance: nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs, et
- la neutralité. Nous ne donnons pas notre avis. Nous sommes là pour faciliter le débat entre le public et l'Etat qui a demandé ce débat. Ensuite, nous sommes chargés de faire le compte-rendu de ce que vous avez dit. Ce n'est pas notre avis, mais ce que vous avez dit.

Ce n'est pas un débat sur un projet d'infrastructure, mais sur une problématique générale sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. Trois questions sont posées :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport ? Est-ce que cela fonctionne ? Est-ce que vous êtes gênés ? Est-ce que cela roule pour les différents usages locaux de transit, en qualité de service et également en impact environnemental. Nous verrons qu'il y a des impacts importants ;
- Quelles sont les orientations souhaitables pour une politique plus durable des transports, en respectant les trois axes du développement durable (économie, écologie et social), et les projets de développement des territoires. Il est important que les territoires expriment sur ce qu'ils souhaitent comme projets et comme développements ;
- L'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures proposées par l'Etat.

Les moyens de participation : la réunion publique, comme ce soir, est bien sûr un moyen de participation. Nous allons en organiser plus d'une trentaine, et il y a eu 2 600 participants à ce jour à ces réunions publiques, mais ce n'est pas le seul moyen de participation. Il y a également un système questions réponses, par écrit, sur Internet, par courrier ou lors des réunions publiques. Déjà plus de 150 questions ont déjà été posées. L'Etat répondra par écrit aux questions, en sachant que la Commission relit toutes les réponses pour voir si elles sont bien complètes. Ces réponses seront également sur Internet, pour que vous puissiez y avoir accès. 170 avis ont été émis à ce jour. Il y a également un forum sur Internet, sur différentes thématiques, notamment le ferroutage et le financement. Nous avons déjà reçu 110 contributions écrites. Toute personne concernée de faire une contribution écrite que nous rendons publique, que nous analysons, et que nous intégrons ensuite dans le compte-rendu. Et il y a déjà 21 cahiers d'acteur publiés, que vous avez pu voir à l'entrée. D'ici la fin du débat, il y en aura à peu près 35. Nous avons donc une trentaine de réunions, avec des réunions thématiques sur l'offre de transport, l'aménagement et le développement des territoires, les enjeux globaux et environnements, les enjeux locaux, la mobilité des marchandises et des personnes. Nous avons également organisé trois auditions publiques, pour écouter les besoins et les enjeux des différents acteurs, et nous avons fait 16 réunions territoriales. Il nous reste une réunion la semaine prochaine à Nice, la dernière réunion territoriale avant réunion de clôture qui aura lieu le 20 juillet, à Avignon.

Première partie : Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées

Le bilan issu de la première phase du débat public par la CPDP

Philippe MARZOLF

Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien

Paul VIALATTE

Membre de la CPDP

Philippe MARZOLF

Tout de suite, nous allons vous faire partager les enseignements que nous avons tirés de cette première partie du débat, sur cinq thèmes :

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

Je vous propose de tout de suite d'écouter Paul Vialatte.

I. Des transports pour aménager le territoire

Paul VIALATTE

1. Constats

Le premier thème qui s'est dégagé du débat, c'est l'aménagement du territoire. Les transports ont une fonction d'aménagement du territoire. Quelques constats ont été faits.

- Les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées, par exemple l'autoroute de Lyon Fourvière qui passe au cœur de la ville, le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin.
- Pour de nombreux territoires, il y a une trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers, en particulier pour ceux qui ne sont pas sur les grands axes.

- Les transports doivent aider à structurer, et si possible desservir l'ensemble du territoire, et ne pas se limiter aux grands flux des principaux corridors.
- Il faut lier plus directement la planification territoriale des systèmes de transport par une coordination des autorités organisatrices de transports et des SCOT (schéma de cohérence territoriale).
- Les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble, notamment à travers des directives territoriales d'aménagement à bonne échelle.

2. Demandes

Il y a également quelques demandes, regroupées selon les trois régions concernées. Dans les trois régions, il est demandé que soient accélérés des projets ressentis comme prioritaires.

- En PACA, il est demandé le soutien de la compétitivité du port de Marseille, la réalisation de la LGV PACA vers Nice, et que soit étudié un tunnel ferroviaire du Montgenèvre, pour les voyageurs et le fret.
- En Rhône-Alpes, il est demandé que soit réalisé le contournement ferré de Lyon par l'est (complet, nord et sud), que la voie ferrée de la rive droite du Rhône soit réutilisée pour les TER, l'agrandissement de l'autoroute A7 n'est pas demandé, mais par contre, il est envisagé des reports de trafic de transit sur les axes alternatifs.
- En Languedoc-Roussillon, le thème ligne ferroviaire mixte marchandises-voyageurs Montpellier/Perpignan à grande vitesse revient avec insistance. Il y a des divergences sur le dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, et il n'y a pas - si ce n'est pour une partie des acteurs du débat - de demande ferme pour une autoroute des Piémonts.

II. Des impacts environnementaux préoccupants

Philippe MARZOLF

1. Constats

Pour ce qui est des impacts environnementaux préoccupants, il y a eu une prise de conscience marquée par des enjeux globaux importants.

- Le réchauffement climatique. Tous les experts qui sont intervenus nous ont dit que ce n'est plus un risque, mais une certitude maintenant. Il y a un consensus scientifique international comme quoi la température moyenne à la surface du globe va augmenter, d'ici 2100, entre 2 à 6 degrés. 2 degrés si nous arrivons à maintenir et à baisser nos émissions de gaz à effet de serre, et 6 degrés si nous ne faisons rien. Pour vous donner un ordre d'idées, l'ère glaciaire, c'était 5 degrés de moins par rapport à maintenant. C'est donc un changement complet, et nous ne savons pas exactement ce qu'il va se passer. C'est quelque chose d'important, qui a marqué les esprits tout au long du débat
- La cherté du pétrole, due en principe, même s'il y a de la spéculation et des tensions internationales, à un pic de production. Certains experts annoncent un pic de production vers 2015-2020, mais sans certitude ;
- L'environnement local : il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du transport routier, mais parfois ferroviaire au niveau de la santé. La pollution due aux transports est un facteur aggravant. Au niveau des bruits, la plupart du temps, les normes ne correspondent pas

au vécu des populations qui se plaignent donc. Au niveau de la sécurité, la cohabitation des voitures légères et des poids lourds est bien sûr accidentogène. Il y a également des risques pour les transports de matières dangereuses, et également sur le fer. Par exemple, au droit de Valence, il y a en moyenne 600 camions de matières dangereuses qui circulent par jour sur l'autoroute. Il y a également les risques naturels, principalement les inondations, les atteintes au paysage et à la biodiversité. Ce sont souvent des attentes qui ne sont pas satisfaites. Le public ne semble pas avoir de réponse suffisante dans ces domaines-là.

2. Demandes

- faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route ;
- se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules par un investissement soutenu dans les nouvelles technologies ;
- requalification des infrastructures existantes, en particulier les autoroutes A7 et A47 qui ne sont plus aux normes ;
- mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures ;
- améliorer la sécurité sur les autoroutes et limiter les vitesses en cas de nécessité.

III. La priorité au report modal

Paul VIALATTE

Le troisième thème apparu dans le débat, c'est le report modal. Tout le monde est d'accord, il y a unanimité.

1. Constats

a. Pour les voyageurs

- la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances ;
- les transports collectifs sont trop peu développés et trop peu connectés, ils ne couvrent pas suffisamment le territoire. Ils s'épuisent à suivre l'étalement urbain sans y arriver ;
- une capacité des modes non routiers à attirer et absorber dans le futur une partie de la croissance du trafic voyageurs - encore que ce soit fonction de l'évolution du prix de l'essence.

b. Pour les marchandises

- prépondérance du transport routier des marchandises ;
- fragilité du fret ferroviaire, du fait de sa faible fiabilité ;
- sous utilisation du mode fluvial qui pourrait absorber beaucoup plus de trafic, ainsi d'ailleurs que le mode maritime,
- capacité des modes non routiers à absorber la totalité de la croissance future du trafic, encore qu'il y ait des discussions à ce sujet, mais au moins une bonne partie de la croissance future.

2. Demandes

- ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux ;
- développer les reports modaux massifiés sur le fleuve, le fer, la mer pour les marchandises longue distance, en particulier sur l'axe Europe du Nord/péninsule ibérique ;
- améliorer fortement la qualité, la fiabilité, les fréquences et le cadencement de l'offre locale interurbaine et régionale pour permettre de substantiels transferts modaux ;
- généraliser les plans de déplacement dans les entreprises, dans les administrations et dans les collectivités pour de réduire les « mobilités inutiles » ;
- prélever davantage sur la route pour financer les autres modes de transport : taxe carbone, péages urbains, taxe de type PRLP de la Suisse. Il y a eu beaucoup de débats à ce sujets, mais il y a un assez large consensus sur l'intérêt de prélever davantage sur la route pour financer les autres modes, parce qu'un corridor d'intérêt national et européen devrait bénéficier aux transports collectifs locaux.

IV. Les infrastructures routières

Philippe MARZOLF

Là, ce n'est pas le consensus, c'est plutôt un point controversé.

1. Constats

- crainte que l'augmentation des capacités autoroutières crée un appel d'air au trafic et joue contre le report modal ;
- inquiétude des acteurs économiques sur la congestion croissante, qu'ils ressentent comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi. Ils demandent donc plus de capacités et de mobilité ;
- certaines infrastructures comme l'autoroute A75, l'autoroute A51, le projet d'autoroute A79 sont pour certains un désenclavement des territoires, et pour les autres, cela pourrait être également des itinéraires délestages de la vallée du Rhône ;
- interrogation sur la cohérence politique entre les enjeux de réchauffement climatique, de pic pétrolier et « l'agrandissement des tuyaux ».

2. Demandes

- gérer et améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité, sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes, au travers de requalifications, de régulation des dépassements, des voies réservées aux poids lourds et aux voitures particulières chargées de plus de trois personnes, limitation des vitesses, accès limités au réseau autoroutier en périodes de fort trafic - même si ce n'est pas bien ressenti par les gens qui habitent en Ardèche et dans la Drome, qui utilisent l'autoroute pour se déplacer dans leur département ;
- une volonté des élus de l'Ardèche d'une nouvelle infrastructure, un axe structurant ;
- mise à deux voies de la RN88, et/ou des nationales à proximité des agglomérations. C'est au niveau des agglomérations que la congestion est la plus importante, ou de simples barreaux routiers ou autoroutiers pour pouvoir rejoindre les territoires un peu excentrés de la vallée du Rhône.

V. Vers un autre choix de société ?

1. Demandes

Il y a beaucoup de demandes de relocalisation des activités, de développement d'un habitat plus dense et mieux relié aux transports collectifs.

Il y a également une remise en cause le culte de la vitesse : faut-il toujours vouloir aller plus vite, ce qui implique bien sûr des moyens de déplacement plus rapides ? Dans l'appel à un changement de comportement, au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations dont les experts nous disent que ce sera insuffisant pour atteindre le facteur 4 (engagement international de la France à diviser par 4 ses émissions de CO₂ d'ici 2050)... Par rapport à ce changement de comportement, que faut-il faire ? Il faut que ce soit une évolution, mais à ce moment-là, il faut réfléchir, avec une mise en cohérence entre des logiques de citoyens qui veulent moins d'infrastructures, moins d'impacts, et des logiques de consommateurs qui souhaitent de plus en plus de produits, et moins cher. Il faut une réflexion sur la réduction des transports inutiles ou superflus, ou une rupture avec un changement de modèle économique.

Voilà pour les enseignements que nous avons retirés de cette première partie du débat. Nous n'avons pas encore pris en compte tous les cahiers d'acteurs, ni les réunions territoriales très riches pour cette synthèse.

Je vous propose maintenant d'écouter l'Etat, sur ses attentes et les synthèses qu'il a faites des différentes réunions thématiques dans ce domaine.

Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat

Michel BADRÉ

Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Je ne vais pas reprendre ce qui vient d'être dit par Messieurs Marzolf et Vialatte, mais dire quelles sont les questions qui se posent pour nous, et sur lesquelles nous souhaiterions avoir des éclaircissements au cours de ces réunions territoriales, dans l'état actuel du débat.

Les questions que nous avons posées au début sont résumées sur le transparent. En commençant par le bas, il y avait un effet de ciseau entre une prévision d'augmentation des trafics à échéance de 20 ans de l'ordre de 40 % et une augmentation corrélative des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 10 à 30 %, la différence entre 40 et 30 s'expliquant par le progrès technologique pris en compte. Dans le dossier support, nous disions que la principale question était : *comment régler cette double contrainte qui pose deux grosses difficultés, l'augmentation des émissions de gaz à effet étant en contradiction complète avec l'orientation facteur 4* rappelée tout à l'heure ?

Sur ce point précis, les évolutions résultant du débat ont été principalement des questions ou des critiques, ou des controverses sur le chiffre de 40 %. On nous a dit que du fait des variations probables du prix du carburant, ce chiffre serait certainement affecté, ou pourrait l'être de façon importante. On nous a dit également qu'affirmer que la prévision était de 40 %, cela ressemblait beaucoup à accepter que ce soit cela qui se produise, sans rien faire, sans adapter de politique correspondante. Et on nous a dit enfin, plus récemment que cette prévision était trop globale, et que là-dedans, il fallait faire du tri entre des choses qui répondaient à des logiques différentes, et essentiellement le trafic voyageurs et le trafic marchandises - pour faire simple - qui ne répondent pas aux mêmes logiques d'évolution.

Je rappellerai simplement ici que, pour nous, c'était une prévision. Une prévision, ce n'est pas une politique. On définit une politique à partir de prévisions. Et bien sûr, une prévision, cela peut être faux. Mais par rapport à toutes les prévisions qui sont faites par des experts sur le sujet, celle-ci apparaît relativement centrale. Nous y reviendrons sans doute dans le débat en citant d'autres données qui existent sur la question.

A partir de là, nous avons regroupé en trois sujets ce qui a déjà été décrit précédemment :

- le report modal de la route vers tous les autres modes ;
- les infrastructures routières ;
- la « mobilité soutenable », ce terme regroupe pour nous toutes les conditions à rassembler pour que l'augmentation de la mobilité ne se traduise pas par une dégradation du bilan environnemental dans tous ses aspects.

Le report modal : c'est très consensuel. Tout le monde dit qu'il faut en faire. Nous avons cependant sorti du débat quelques précisions complémentaires, notamment ce qui apparaissait crédible pour les opérateurs et pour le public : il a été dit que l'on pouvait penser reporter la totalité de l'accroissement du trafic marchandises de la route vers le fer. On a dit ensuite que l'on pouvait espérer 10 à 30 % du trafic voyageurs. Il y a eu une controverse sur ce sujet lors de la réunion de Lyon il y a 10 jours : le chiffre tient compte de l'accord de RFF et de la SNCF sur ce sujet. Je

précise aussi pour bien comprendre que ces 10 à 30 % représentent bien la part de l'accroissement du trafic routier, alors que les 40 à 60 % qui avaient été cités par RFF, c'était la totalité de l'accroissement, y compris le report venant de l'aérien et les trafics induits, les nouveaux trafics.

Sur les infrastructures, le sujet est controversé. Je n'en dirai rien de plus ici, parce qu'il est plus intéressant d'en parler sur les exemples précis territoriaux, et le Directeur Départemental de l'Équipement introduira cette partie du débat tout à l'heure.

Concernant la mobilité soutenable, un premier point concerne tout ce qui a trait au progrès technologique, essentiellement les carburants et l'amélioration des véhicules : construire des véhicules qui consomment moins, et mettre au point des carburants qui polluent moins, ou qui ont un meilleur bilan net d'émission de gaz à effet de serre. Il s'agit le plus souvent de décisions nationales. C'est très lié à des politiques européennes. On nous a fait le reproche une fois ou deux de ne pas prendre en compte les politiques européennes. C'est peut-être que nous ne le disons pas suffisamment, mais sur un sujet comme celui-ci, nous sommes évidemment en plein dedans. Le point important qui ressort des débats ou des expertises réunies, c'est qu'avec les techniques actuellement connues, et ce que nous pouvons anticiper sur les 20 ou 30 ans qui viennent, nous pouvons espérer diviser par 2 ou 2,5 les émissions de gaz à effet de serre, mais pas par 4. Nous ne sommes donc pas à la hauteur du problème. Le fait de se contenter de dire qu'il y aura peut-être de nouvelles techniques ne nous paraît pas suffisant. C'est pourquoi toutes les actions sur la demande de mobilité, qu'il s'agisse de jouer sur le développement des transports urbains, sur des mesures de fiscalité incitative, sur l'urbanisme, sur l'organisation commerciale, etc., ont pour nous complètement essentielles à ce stade du débat, si nous voulons sortir du ciseau posé initialement. Si on ne s'attaque pas à ce type de sujet, on est à peu près certain d'avance de ne pas résoudre le problème.

Je conclurai avec une dernière Information. Le 3 juillet, les deux ministres ont publié le rapport du groupe « facteur 4 » qui avait été mis en place il y a environ un an, pour justement voir comment nous pouvions espérer arriver, avec des mesures concrètes, à quelque chose d'aussi important que cette division par 4 des émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est public, il est disponible sur le site de la mission interministérielle sur l'effet de serre. Toute une série de mesures apparaissent dedans. Il est assez en phase avec ce que l'Etat propose dans ce débat local, alors que là, il s'agit d'un groupe national. Je pense qu'il est intéressant pour tout le monde de s'y référer, sachant que dans le groupe de travail en question - qui était présidé par Christian de Boissieu, qui est le président du conseil d'analyse économique auprès du premier ministre - il y avait une représentation assez large, avec à la fois des représentants du monde associatif, un certain nombre de socioprofessionnels ou d'entreprises, les ministères, et des experts intervenant à titre personnel. C'est donc un groupe qui était assez représentatif de toutes les tendances. Je ne peux donc que vous en recommander la lecture.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur Badré. Bien sûr, ce rapport n'est pas encore sur le site de la Commission Particulière, mais il le sera normalement dès demain. Nous vous proposons maintenant un premier temps d'échanges, principalement sur les enseignements que nous avons tirés, et sur les trois grandes orientations qui ressortent de cette première partie du débat.

Echanges avec le public

Jean-Louis GAGNAIRE, Vice-président région Rhône-Alpes chargé du développement économique

Sur la question des infrastructures, nous sommes dans un département un peu marginalisé, à côté de la vallée du Rhône. Il n'empêche que nous sommes tout de même intéressés au premier chef. Nous ne pouvons pas tolérer que la vallée du Rhône se transforme en un immense corridor avec une autoroute à 2 x 5 voies, deux voies ferroviaires, et j'en passe. Cela suppose donc que l'on travaille sur d'autres infrastructures que celles qui pourraient être les plus logiques, avec une logique d'aménagement du territoire qui nous concerne au premier chef. Avoir des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône, c'est à peu près dans notre secteur, et dans le département de la Loire que cela se décide, ou en tout cas que cela se dessine.

On voit bien que nous pouvons avoir des échanges avec le Sud et le Sud-ouest, et l'Espagne, à partir de réseaux de nouvelles infrastructures dans notre département. Globalement, il y a la volonté dans ce département d'avoir ces infrastructures nouvelles. C'est une opinion très majoritaire dans notre département. Nous ne sommes pas du tout dans la configuration de la vallée du Rhône. Nous acceptons assez largement ces infrastructures nouvelles - il faut le rappeler - avec un souci d'aménagement du territoire. Les solutions qui passeraient par le département de l'avoir peuvent donc aussi constituer des solutions pour la vallée du Rhône qu'il ne faut pas saturer en infrastructures nouvelles.

Sur la maîtrise de la mobilité, c'est évidemment un travail de très long terme. Nous sommes également très bien placés ici. Nous avons une surconsommation de terrain. Notre étalement urbain est très fort. Il va donc falloir faire de réels efforts. Nous ne sommes pas la seule agglomération concernée, toutes les agglomérations vont devoir reconstruire, et arrêter cet étalement urbain qui est catastrophique. C'est cela qui perturbe énormément les trafics dans nos secteurs. C'est un travail de moyen à long terme. Je ne sais pas si nous arriverons à l'enrayer, mais cela ne correspond pas à l'aspiration de nos concitoyens.

Philippe MARZOLF

Avez-vous déjà des outils pour essayer de limiter cet étalement urbain ?

Jean-Louis GAGNAIRE

Nous avons les SCOT qui commencent à produire des effets. C'est très variable selon les territoires. Cela dépend de leur degré de maturation, mais cela devrait normalement constituer un outil. Les SCOT ont été très controversés au démarrage. Ils ont finalement survécu, et constituent de bons périmètres pour réfléchir.

Après, il faut les outils fonciers. Il ne suffit pas de dénoncer les grands principes, encore faut-il que les collectivités publiques puissent maîtriser le foncier. Dans la période où nous nous trouvons, l'envolée des prix ne facilite pas les choses. Les Lyonnais partent au sud de Vienne par ce que le terrain y est moins cher. Il faut donc maîtriser le coût du foncier, et éviter l'éviction du centre des agglomérations d'un certain nombre de populations.

Sur le report modal, tout le monde est d'accord sur le principe. Il reste la question du financement. J'observe que sur les infrastructures nouvelles - parce que pour faire du report modal, il va falloir construire des infrastructures nouvelles. Sur le contournement Est de l'agglomération lyonnaise, il y a les mêmes oppositions que par rapport aux autoroutes. Alors, que fait-on, et comment ? Nous sommes très concernés, parce que nous militons pour faire la ligne Saint-Etienne/Saint-Exupéry en train. Dans un premier temps, nous pensions le faire par un tronçon du contournement Est de Lyon. Je ne sais pas si cela sera possible, parce qu'il y a des oppositions fortes dans le Sud-est lyonnais, et je crains que le contournement fret de Lyon ne passe très loin de l'agglomération de Saint-Etienne, ce qui fait que nous ne résoudrons pas notre problème de liaison avec Saint-Exupéry. Saint-Exupéry, c'est bien sûr l'aéroport international de la région Rhône-Alpes, mais c'est aussi la future plate-forme de tous les TGV qui vont rouler dans le Sud-est : le Rhin/Rhône, le Lyon/Turin, et la liaison avec le sud de la France. Nous butons là-dessus. Il faut évidemment faire des efforts considérables en termes d'investissements sur les infrastructures, il faut essayer de reporter au maximum les trafics domicile/travail sur du TER, mais avec des limites. Nous sommes ici dans une zone où il y a le plus fort trafic voyageurs, sur la ligne TER Saint-Etienne/Lyon.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette intervention. D'autres avis ?

Bruno BARRIQUAND, élu Vert à Mably

Je suis venu du Roannais, spécialement pour intervenir. Le Roannais se situe un peu en dehors du secteur géographique, mais la problématique des transports ne s'arrête pas net. Nous sommes donc également concernés, ne serait-ce que solidairement, par la vallée du Rhône. Déjà, je salue l'existence de ces débats, même si ce soir, il y a peu de monde.

Philippe MARZOLF

Il y avait pas loi de 200 personnes à Valence hier.

Bruno BARRIQUAND

Je salue donc l'existence de la possibilité de discuter sur la durabilité du modèle actuel, au travers des transports, en posant la question fondamentale du renchérissement du pétrole et de son devenir, la question du réchauffement planétaire - là aussi, solidairement de l'ensemble des habitants de la planète, puisque nous sommes de moins en moins les seuls à consommer du pétrole.

Je suis venu témoigner de la situation du débat au niveau du transport dans la Loire. Il y a un manque de débat et d'ouverture des élus de la Loire sur la problématique des transports. Nous sommes toujours dans cette plainte, en disant que nous sommes enclavés, et que nous avons besoin d'infrastructures. Nous avons donc un grand écart entre la politique actuelle dans l'urgence et dans le court terme, et les enjeux à moyen terme du développement planétaire, et même d'un changement d'évolution sociétale.

Je m'inscris en faux par rapport à cette demande au niveau du Roannais. Il y a certes eu un manque de débat au niveau des élus, mais plus que cela : une appropriation par lobby de ce besoin

d'infrastructures routières. On a pris de l'argent dans les contrats de pays, dans les contrats d'agglomération pour faire du lobbying. Cela aurait pu être un lobbying équitable, posant le problème comme vous le posez ici. Mais nous avons fait du lobby comme dans les années 70 : « *par le développement de la logistique et du transport routier, nous aurons une augmentation* ». Il ne faut pas tromper les gens. Sur le terrain, les infrastructures se développent, et parallèlement, on voit se paupériser la population : le nombre de RMIstes augmente, la flexibilité de l'emploi augmente. C'est sur ces critères-là qu'il y a des enjeux. Nous y travaillons au niveau local, mais il faut aussi y travailler au niveau national et au niveau européen, au niveau du droit du travail par exemple, pour réglementer un peu la vie de la société, et faire que ces abus soient maîtrisés. Je m'inscris donc en faux à la motion qui a dû vous être présentée pour détourner le trafic par l'Ouest de Lyon.

Philippe MARZOLF

C'est présenté dans le projet de cahier d'acteur que nous avons reçu. C'est présenté comme un axe alternatif au passage à Lyon.

Bruno BARRIQUAND

Oui, mais c'est toujours une alternative routière. On peut aussi envisager des alternatives d'amélioration du transport SNCF. Sur le Roannais aussi, il y a des lignes historiques qui s'améliorent tout doucement. Je vais terminer, pour ne pas être plus long, mais je voudrais saluer concrètement ce que font les élus de la région, notamment les maires, par rapport au développement des TER dans la région. Ce soir, je suis venu par le TER avec mon vélo, et cela fait partie des initiatives...

Philippe MARZOLF

Et vous pourrez repartir ce soir, après 21 heures ?

Bruno BARRIQUAND

Tout à fait. L'amélioration du matériel ferroviaire - et là, je salue tous les élus majoritaires de la région - c'est une réalité. Je suis venu confortablement avec la clim dans le train. Maintenant, avec l'initiative des Verts, les vélos sont acceptés dans les TER. Je suis donc venu en un quart d'heure depuis la gare. C'est pour dire qu'avec des idées soi-disant utopiques au départ, en fin de compte, c'est tout à fait réaliste si on a la volonté politique, on y arrive. Ce qui manque, c'est du courage politique, et des débats ouverts plus largement au public. Les médias en font l'écho, mais au niveau local, il n'y a pas de débat. C'est vrai que chacun tire l'infrastructure routière. C'est un peu triste. Il y a beaucoup d'égoïsme, mais il faudra penser aux générations futures. La problématique va se poser de manière cruciale.

(*Applaudissements*).

Philippe MARZOLF

Merci. Vous avez entendu que les experts disent que le report modal, c'est possible, mais c'est difficile, cela prendra du temps, et cela peut être limité.

Gérard LERAS, président de la commission des transports, Rhône-Alpes

D'abord, heureusement qu'il n'y a pas que les élus verts qui votent quand on met des crédits sur le fonctionnement des TER. Sinon, cela ne marcherait pas.

Ensuite, je souhaite rassurer Jean-Louis Gagnaire. Les choses ne se présentent pas comme tu l'as dit, et c'est tant mieux, en ce qui concerne la desserte de la gare de Saint-Exupéry à partir de Saint-Etienne. Effectivement - et la décision du ministère va dans ce sens - suite aux demandes qui ont été faites par l'ensemble des collectivités territoriales, le contournement Est de Lyon est étudié dans sa globalité du Nord au Sud. Par contre, il ne s'agit pas obligatoirement - pour desservir Saint-Exupéry à partir de Saint-Etienne - d'aller emprunter ce contournement. C'est d'ailleurs une décision qui a été confirmée officiellement lors de la dernière réunion du comité de pilotage du contournement ferroviaire en préfecture. Réseau ferré de France travaille d'abord à résoudre le problème du remboursement de Saint-Fons, qui est l'obstacle réel pour aller sur Saint-Exupéry à partir de Saint-Etienne. Il y a actuellement une étude pour résoudre ce problème et faire en sorte que les trains qui viennent de Saint-Etienne puissent tourner sans manœuvre, et prendre la ligne actuelle Lyon/Grenoble. Ensuite, il s'agit effectivement d'utiliser le contournement ferroviaire sur une toute petite distance au Nord et au Sud de la gare de Saint-Exupéry pour permettre l'accès à la gare. Mais c'est parfaitement faisable, et parfaitement compatible avec le contournement tel qu'il est étudié aujourd'hui. Et RFF travaille dans ce sens actuellement.

Philippe MARZOLF

Merci pour ce complément.

Huguette BRUYAS, Sauvegarde des coteaux du Jarez

Je voulais dire que toute la Loire n'est pas pour les autoroutes et toutes les infrastructures. Nous sommes nombreux à être sensibles à l'avenir de la planète, à tout ce que vous avez dit, et au fait que la route n'est pas du tout une solution d'avenir. Par rapport au ferroviaire, c'est ce qui consomme le plus d'énergie. Et peut-être qu'à l'avenir, il y aura d'autres modes qui consommeront moins que le ferroviaire. Mais la route n'est pas une solution d'avenir. Il faut mettre en œuvre d'autres solutions que celle-ci. Et dans la Loire, tout le monde n'est pas pour les infrastructures qui consomment plus de pétrole que ce qui existe déjà. Par exemple, le relief de l'autoroute A45 sera le plus important que celui de l'autoroute A47.

Philippe MARZOLF

Vous pensez que les comportements peuvent évoluer ?

Huguette BRUYAS

Il ne faut pas les inciter les gens à prendre leur voiture en leur disant que les autoroutes sont la solution de l'avenir.

Philippe MARZOLF

Il faut donc plutôt arrêter de faire des autoroutes, et cela incitera où cela contraindra les citoyens à prendre d'autres modes ? C'est ce que vous voulez dire ? D'accord.

Christophe COLLARD

Nous sommes heureux que les SCOT aient survécu. Par contre, je suis moins heureux du nombre de morts accélérées par la pollution atmosphérique. Et cela se produit tous les jours. 20 % d'augmentation des asthmes ou des maladies respiratoires depuis 20 ans. Allons-nous continuer dans ce sens ?

Par ailleurs, les propositions pour changer les comportements des populations, il y en a plusieurs : les alternatives à la route dans les entreprises. Dans mon entreprise, je constate que je n'ai pas de plan de déplacement des salariés. Je constate que des salariés croient encore que cela coûte moins cher de prendre la route que le train, même s'il n'y a pratiquement pas de déplacement à l'arrivée. Ensuite, on rémunère encore les salariés avec des voitures, en finançant les voitures des salariés alors qu'ils n'en ont pas besoin, ce ne sont pas des commerciaux.

Philippe MARZOLF

Voitures de cadre ?

Christophe COLLARD

Oui. C'est un scandale. C'est complètement à l'opposé de ce qui est promu par le développement durable, par l'ensemble des acteurs de tout bord. Mais ils font le contraire. Je dis qu'il est scandaleux que l'on paie les gens avec des voitures aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Et quand vous dites cela, que dit la Direction ? Que disent les cadres qui bénéficient de ces voitures ?

Christophe COLLARD

Un des cadres concernés était défavorable à cette option, et on lui a répondu qu'il n'avait pas le choix. Pour des raisons fiscales, cela nous arrange de faire comme cela, nous ferons donc comme cela.

Philippe MARZOLF

Lors d'une réunion, il y a eu une intervention de ST Microelectronics à Grenoble, une première entreprise qui a mis un plan de déplacements en place depuis des années. Ils ont réussi à diminuer de 50 % les besoins de déplacements de leurs salariés, avec des modes doux comme le vélo par exemple.

Christophe COLLARD

Oui, mais quand vous allez sur le site de la CCI de la Loire, vous avez : « faites sauter le bouchon ! Oui à l'autoroute A45, votez pour l'A45 ! C'est sur la page Actualités du CCI de la Loire. Je trouve cela scandaleux, sachant que de toute façon, cela ne va pas faire sauter le bouchon : cela va faire deux bouchons ! Il y aura un bouchon qui va se renouveler dans deux ou trois ans au même endroit, et un autre qui débouche sur une zone Seveso ! Voilà ce que nous allons avoir.

(Applaudissements).

André DUPORT, Sauvegarde des coteaux du Jarez

Au sujet de la gare de Satolas, quand la gare SNCF de Satolas a été ouverte, cela devait se faire au départ de Lyon : une liaison Lyon-Part-Dieu/Lyon Satolas. On recommence à en parler depuis deux ou trois ans, mais pendant des années, cela a été oublié. Alors, cela coûtera bien sûr plus cher, parce qu'il y a des tas de choses qui vont être construites et qu'il faudra démolir ou déplacer. Quand il y a des idées, il faudrait peut-être les poursuivre, et ne pas attendre des années.

Par ailleurs, des pommes de terre produites à Saint-Joseph, dans la Loire, sont lavées dans le Nord, et sont transformées en frites en Italie. Cela pourrait être supprimé ! De toute façon, comme c'est le consommateur qui paye, on ne s'en préoccupe pas.

Egalement, au sujet des administrations - et c'est valable pour la SNCF, mais aussi pour d'autres administrations - il y a des gens qui travaillent à Saint-Etienne ou à Lyon, et qui font le voyage tous les jours. Les administrations devraient inciter les gens. On ne peut pas obliger les gens, mais parmi ceux-là, il y en a certainement qui seraient intéressés d'habiter à proximité de leur lieu de travail. Mais actuellement, on ne s'en occupe pas. Au contraire, quand vous avez une promotion dans une administration, il faut souvent aller à Lyon, à Paris ou ailleurs.

Philippe MARZOLF

Tout au long du débat, nous avons eu beaucoup d'exemples de transports inutiles. Dernièrement, nous avons eu l'exemple de l'usine de Pastis à Marseille, toutes les bouteilles de Pastis remontent dans un centre de stockage à Paris, et redescendent. Par exemple, pour arriver au bar qui est à 100 mètres de l'usine, les bouteilles font 1 800 kilomètres. Il faudrait donc revoir ces transports inutiles.

Concernant la liaison Lyon-Satolas/Lyon-Part-Dieu, y a-t-il des raisons qui expliquent que cela ne s'est pas fait tout de suite ?

Philippe JAVAL, SNCF

Sur le sujet de la desserte de Saint-Exupéry, j'imagine que dans les propos de Monsieur, il y a aussi l'idée du projet LESLY. En tout cas, c'est comme cela que je le traduis. LESLY est en train de se mettre en place. Il y a effectivement d'autres projets de connexion sur Saint-Exupéry, mais dans le cadre du projet de contournement de Lyon. Cela, c'est dans le projet de RFF. Mais LESLY a vocation à desservir Saint-Exupéry depuis Part Dieu.

Catherine HERBERTZ, Conseillère régionale Rhône-Alpes, Verts

Je voulais témoigner que tous les élus de la Loire ne sont pas pour de nouvelles infrastructures. Notre ami Jean-Louis Gagnaire s'est précipité pour lancer l'A45 au début du débat, ce que je trouve assez symptomatique.

Simplement, je me demande jusqu'à quand les élus majoritaires de la Loire pour l'A45 pourront regarder en arrière sans avoir le torticolis. Ils sont en train de porter des infrastructures qui sont déjà obsolètes, et qui sont complètement contradictoires avec des enjeux de société dans lesquels nous sommes en ce moment. Je pense qu'il y a une responsabilité politique à prendre pour trouver d'autres solutions que de nouvelles infrastructures.

(Applaudissements).

Gabriel EXBRAYAT, Président de l'association d'usagers Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire-Sud (ADTLS)

Je voudrais parler du report modal dans la région. Depuis 1999, un problème a été identifié sur l'agglomération lyonnaise, c'est la saturation du nœud lyonnais. Tout le monde en parle, mais personne n'attaquait que le sujet. Un débat public a été fait en 2001, qui avait dégagé un certain nombre de perspectives. Ce débat public a été complètement tronqué par la préfecture de région, et maintenant, le ministre ne sait plus très bien ce qu'il signe en ce qui concerne ce contournement ferroviaire. Mais ce contournement ferroviaire est vital, et pas seulement pour la région, et pas seulement pour les Lyonnais : il est également vital pour la vallée du Rhône. Parce que dans votre débat sur la vallée du Rhône, on vous dit qu'il sera difficile de faire du report modal : bien sûr ! Il y a deux goulots : un à Lyon, et un à Nîmes. Il va donc être difficile de faire passer les trains entre les deux goulots. J'aimerais donc bien, pour une fois, que les élus s'emparent du sujet et se mettent autour de la même table pour trouver la solution. Si ce problème n'est pas résolu, il faut bien voir que même la politique très volontariste de la région en matière de TER est à sa limite. La région ne peut plus rien faire pour promouvoir le TER. Ces réalités techniques, on sait les faire évoluer. Encore faut-il dégager une certaine volonté et dire : *« c'est difficile parce que les populations de l'Est de Lyon ne veulent pas »*. Je vais vous dire pourquoi les populations de l'Est de Lyon ne veulent pas : parce qu'on a mélangé les torchons et les serviettes quand on a fait le débat entre le contournement autoroutier et le contournement ferroviaire. Les gens de l'Est de Lyon, on leur a donné un coup de massue sur la tête avant qu'ils aient compris ce qu'il leur arrivait. Même RFF n'a pas compris non plus, et a été obligée de faire faire un audit par une société qui s'appelle Sémaphore pour comprendre ce rejet dans l'Est lyonnais. Cela n'a donc rien à voir avec le problème ferroviaire. Cela a à voir avec des approches politiques. Et ces approches politiques, c'est aux politiques de les régler.

Philippe MARZOLF

Monsieur Blanchet, vous vouliez réagir par rapport ce qui vient d'être dit ?

Jean-Didier BLANCHET

Pas sur les aspects politiques, je m'en garderai bien. Sur le contournement ferroviaire, vous avez tout à fait raison. Sans le contournement ferroviaire de Lyon, on ne peut rien faire en report modal. Nous en sommes bien persuadés. Actuellement, toutes les marchandises et qui subsistent encore sur le fer passent à la gare de la Part-Dieu. Par conséquent, nous ne pouvons pas en mettre davantage, compte tenu du trafic TGV, du trafic TER, etc. Si nous voulons faire une autoroute ferroviaire entre le nord de Lyon et l'Espagne, si nous voulons développer le ferroviaire - et c'est ce que nous voulons faire avec la jonction avec Barcelone et la réalisation d'un tunnel Perpignan/Figueras - il est absolument indispensable d'avoir ce contournement ferroviaire à l'Est de Lyon. Faute de cela, nous ne pourrions pas faire le report modal envisagé. On envisage de reporter l'équivalent de 5 500 camions par jour sur le fer et sur la voie d'eau. Ce ne sera possible que si nous faisons le contournement ferroviaire de Lyon. C'est incontestable.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez nous rappeler les dates du contournement Nîmes/Montpellier, et les dates prévues pour le contournement de Lyon ?

Jean-Didier BLANCHET

Ce que je voulais ajouter, pour une bonne compréhension, c'est que dans ce dossier, nous avons supposé avoir réalisé toutes les infrastructures prévues au CIADT. Comme le contournement ferroviaire en fait partie, on suppose que c'est réalisé. C'est pour cela que nous disons que l'on peut faire du report modal, et converger vers de meilleures performances en matière de gaz à effet de serre. Sinon, si nous n'avons pas ce contournement ferroviaire, c'est partie perdue.

Philippe MARZOLF

Le contournement de Nîmes et Montpellier est prévu pour 2009.

Jean-Didier BLANCHET

C'est RFF qui peut le dire. C'est de l'ordre de 2010. Mais dans le dossier, nous avons supposé que tout était réalisé.

Olivier LONGEON, conseiller municipal de Saint-Etienne

Je vous ai écrit en disant que je regrettais beaucoup que dans le premier planning, il n'y avait pas de débat à Saint-Etienne.

Philippe MARZOLF

C'est pour cela que nous sommes là ce soir.

Olivier LONGEON

On constate que le débat se focalise sur l'A45, sur cette liaison Saint-Etienne/Lyon. Peut-être qu'il n'y a pas eu assez d'information sur la date. Par exemple, moi qui ai demandé le débat, je n'ai jamais eu d'invitation. Je l'ai su par d'autres biais. Alors, cela a peut-être mal fonctionné. Il est surprenant qu'il n'y ait personne. Je suis à peu près sûr que 25 % des Stéphanois, dans les jours qui viennent, utiliseront les axes de la vallée du Rhône. On ne peut donc pas dire que nous ne sommes pas liés à la vallée du Rhône. Notre agglomération s'est aussi développée en direction de la vallée du Rhône.

Quand une pétition est lancée en disant de faire sauter le bouchon, ce sont des gens qui sont coincés dans leur voiture. Pour donner un élément clair à ceux qui ne l'utilisent pas, Dans le TER, tous les jours, il y a à peu près 10 000 voyageurs qui se retrouvent coincés dans un bouchon. Ce bouchon s'appelle la Guillotière. Le contournement ferré de Lyon, c'est pour faire sauter ce bouchon-là. Et nous pourrions avoir des TER tout neufs, cela ne changera rien : certain matin, nous nous retrouverons coincer, parce qu'il faut faire passer tout le monde. Et on ne peut pas faire passer tout le monde. Le problème n'est pas d'aujourd'hui, et on ne peut pas agrandir parce que nous sommes en ville.

Par ailleurs, la demande qui est faite ici, ce n'est pas LESLY...

Philippe MARZOLF

Qu'est-ce que c'est, LESLY ?

Olivier LONGEON

En gros, c'est le tram qui va sortir de Lyon en direction de Satolas. La demande des Stéphanois, c'est d'avoir une agglomération stéphanoise connectée par train, avec un bon service SNCF, en direction d'autres agglomérations que Lyon et Paris. Personnellement, je travaille sur tout le quart Sud-Est de la France, je peux donc en parler. Si demain j'ai un rendez-vous à 9 heures à Marseille, je ne mettrai pas 3 heures comme cela devrait être le cas normalement. Je mettrai beaucoup plus, parce que la SNCF n'est pas capable de me répondre. Il faut que je prenne un train à 5 heures du matin, pour arriver dans le meilleur des cas à 9 heures 10 à Marseille. Et cela, parce qu'il y a une rupture de charge phénoménale à Lyon. Or, quand je vais prendre mon train, je vais passer sur la voie ferrée qui descend dans le midi. Et je ne parle que de Marseille, parce que la liaison sur Grenoble ou sur Chambéry, toutes ces liaisons peuvent aussi être améliorées. Or, la SNCF est dans une logique où on arrive à Lyon, et on attend une heure. Alors, effectivement, il y a un TGV pour Paris. Tout le reste : laissons tomber ! C'est à peu près ce qui se passe.

Ensuite, amusez-vous à chercher un horaire. Par exemple, vous souhaitez faire Le Chambon-Feugerolle/Marseille Blancarde, et pas Saint-Charles. En dehors des ordinateurs spécifiques des guichets SNCF où il faut attendre plus d'une demi-heure pour acheter son billet, les systèmes Internet de la SNCF ne sont pas capables de répondre à la demande. D'ailleurs, la réponse des

guichetiers est simple : il faut revenir au Chaix. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que si vous n'avez pas l'ordinateur type SNCF pour acheter un billet par Internet, vous êtes obligé de faire Le Chambon-Feugerolle/Saint-Etienne Châteaureux, Saint-Etienne Châteaureux/Lyon, Lyon/Marseille, Marseille/Blancarde. Cela veut dire que vous avez quatre horaires différents.

Philippe MARZOLF

On pourrait effectivement simplifier.

Olivier LONGEON

Rien que ce service commercial... Quand on dit que l'on va faire du report modal, il faut offrir aux gens les possibilités de le faire. Là, on a un système de vente de billet qui est complètement obsolète, parce qu'il est braqué sur Paris, et nous avons un système d'étoile ferroviaire qui est aussi braquée sur Paris et sur Lyon, et qui oublie que l'on pourrait faire tout un tas de liaisons. Déjà, faisons cela, et je vous parie que l'on prend d'un coup 10 % de la clientèle.

Anne de BEAUMONT, conseillère municipale à Firminy

Je vais rebondir sur ce qu'a dit mon collègue, et donner un autre exemple. J'ai voulu aller faire du vélo en Corse : j'ai dû prendre ma voiture jusqu'à Marseille, parce que je n'ai pas trouvé un seul train qui acceptait de prendre mon vélo depuis Saint-Etienne ou Lyon jusqu'à Marseille. Je voulais prendre mon vélo, et je n'avais donc absolument pas besoin de ma voiture. Ma voiture est restée une semaine à attendre sur le port de Marseille. Si j'avais pris le TGV, mon vélo serait arrivé après moi. Quand on parle de multimodal, il y a donc des efforts à faire.

En me présentant, j'ai oublié de dire que je suis aussi une victime de la pollution. J'ai été hospitalisée pour des problèmes cardiaques. Les médecins cardiologues m'ont dit qu'effectivement, aujourd'hui, beaucoup de maladies cardiaques sont liées à la pollution atmosphérique. On oublie de dire qu'aujourd'hui, il y a 30 000 morts par an de la pollution atmosphérique, alors qu'il n'y a « que » 8500 morts par accident de la route. On nous parle beaucoup des 8500, mais jamais des 30 000.

Philippe MARZOLF

Il n'y a plus que 5 000, maintenant.

Anne de BEAUMONT

Il n'empêche que l'on ne parle pas des 30 000. Pendant la canicule, on n'a jamais dit que les gens étaient morts pas seulement de la chaleur, mais du mélange explosif effet d'ozone/pollution/chaleur. Et on oublie de dire aussi tous les coûts sociaux indirects générés par toutes les maladies dont je viens de vous parler : maladies cardiaques, asthme, bronchiolite, et toutes les maladies – il y en a énormément – qui sont générées par cette pollution. Alors, dans le débat du transport, il ne faut pas intégrer que dans les coûts du transport, il y a aussi toutes les maladies liées directement à la pollution, sans compter les maladies liées au stress et au problème

de la couche d'ozone. Par exemple, je reviens du Chili. Là-bas, le trou dans la couche d'ozone, il existe. Il y a des gens là-bas qui ont des cancers, des mélanomes graves, des cataractes, à cause du trou dans la couche d'ozone, ce n'est donc pas un fantasme des écologistes que nous sommes, mais une réalité qu'il faudrait peut-être regarder.

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

Présentation des enjeux et attentes du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la CPDP Vallée du Rhône et de l'arc languedocien

I. Des réalités incontournables

- la Vallée du Rhône et l'arc languedocien sont le couloir de transport multimodal Nord/Sud essentiel, le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises ;
- une croissance des populations et des emplois dans les trois régions dépassant nettement la moyenne nationale ;
- une vocation touristique majeure entraînant des surcharges de 60 à 80 % en période estivale.

II. Des contradictions à dépasser

- des avis divergents entre les experts et une partie du public sur l'accroissement du trafic ;
- la volonté de report modal plutôt pour les marchandises, peu pour les voyageurs ;
- des modifications de comportement acceptables par les citoyens : les réponses ne vont pas toujours très loin dans cette problématique.

Dans cette deuxième partie, nous allons donc travailler sur les mobilités soutenables, le report modal et la requalification avec les différentes mesures que l'Etat va vous présenter. Tout cela, c'est pour aider l'Etat à définir sa politique des transports.

Nous, ce dont nous avons besoin pour alimenter notre compte rendu, et qu'il soit bien précis, pour aider à un meilleur éclaircissement de la réflexion de l'Etat, c'est :

- quelles sont les mesures prioritaires et acceptables pour votre territoire, en distinguant le court terme, le moyen terme et le long terme, mais tout en veillant à une cohérence des solutions proposées au regard des projets d'aménagement de votre territoire, de votre développement, de la coordination nécessaire des acteurs, sans oublier les sources de financement envisageables et durables

Je vous propose d'écouter de nouveau l'Etat qui va vous présenter concrètement les différentes mesures en fonction des trois grandes orientations.

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

Jean-Didier BLANCHET

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

Pour concilier la mobilité - et la congestion qu'elle entraîne - et la lutte contre le réchauffement climatique, dans le dossier support que vous avez sous les yeux, nous avons proposé de mettre au départ une quarantaine de mesures, que nous avons regroupées selon les trois orientations qui sont à l'écran : la mobilité soutenable, le report modal et l'optimisation ou la création d'infrastructures locales là où elles sont nécessaires pour faire face à cette congestion routière.

I. La mobilité soutenable

La première chose à faire est de faire en sorte que la mobilité qui existe soit moins agressive pour l'environnement, et dégage moins de gaz à effet de serre. D'où l'accent mis sur le progrès technologique, qui est nécessaire pour obtenir que les carburants émettent moins de CO₂, d'où cette allusion aux biocarburants et à la biomasse, ainsi qu'à l'hydrogène, avec des échelles de temps différentes. Le biocarburant, c'est à notre porte. En l'occurrence, vous savez qu'au Brésil, 70 % du carburant est issu de la canne à sucre. Chez nous, une directive européenne va s'imposer, qui s'impose déjà à nous, qui a fixé un minimum de 5,75 % de biocarburants à partir de 2010. La France a décidé d'aller un peu plus vite.

Pour la biomasse, c'est un peu plus lointain. C'est plus difficile : cela suppose de passer par une phase gazeuse - à partir de la paille ou du bois - en utilisant de l'électricité, d'où l'utilisation d'électricité nucléaire qui permet d'avoir un meilleur bilan en ce qui concerne le CO₂. C'est donc un peu plus lointain, et cela suppose que de nombreuses surfaces agricoles soient consacrées à cela. C'est une chose qu'il faut organiser, et qui ne se fera pas en un jour.

L'hydrogène, c'est encore plus loin. Nos experts estiment que ce n'est pas avant 2050 que nous pourrions utiliser de façon industrielle l'hydrogène pour les transports.

Vous voyez donc sur ces différents points des incertitudes qui sont dues à l'échelle de temps. D'après les experts, même en tenant compte des progrès que nous pouvons faire sur les véhicules eux-mêmes, le facteur 2 à 2,5 peut être atteint, et non pas le facteur 4. D'où, pour réduire la mobilité, une action sur les comportements, sur la demande de mobilité.

- Une première façon de faire, c'est d'utiliser des mesures réglementaires et fiscales. La première mesure fiscale à laquelle nous pensons, c'est ce qu'on appelle la taxe carbone, qui revient à ajouter une taxe importante au prix actuel des carburants. On a envisagé jusqu'à 60 dollars le baril. En accroissant le prix du carburant, on peut obtenir des changements de comportement, aussi bien en termes de mobilité des voyageurs qu'en matière de transport de marchandises.
- Il y a aussi les quotas d'émission de CO₂. C'est le rationnement par ce système qui existe déjà dans l'industrie, et qui permet à des entreprises d'avoir des « permis de polluer », d'émettre du gaz carbonique. Certains experts estiment que l'on pourrait aussi instituer un tel système pour des particuliers.

- Ensuite, il y a les changements des systèmes de production et de consommation. Cela, c'est toute la logistique, les transports inutiles dont nous avons parlé, le fait que les entreprises optimisent leur système de transport en fonction du système de prix en vigueur, d'où la proposition de la taxe carbone qui permettrait justement de modifier ces comportements, ces optimisations dans le sens d'une réduction des distances parcourues par les marchandises.

Pour le transport de voyageurs :

- la première chose, c'est tout ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme : le fait de redensifier les centres-villes de manière à réduire les déplacements domicile/travail, mais aussi les autres déplacements. Le fait d'avoir de la périurbanisation, de l'habitat dispersé conduit à des déplacements, le plus souvent en voiture ;
- il y a aussi une mobilité touristique, surtout dans notre région. On peut chercher à étaler les migrations touristiques pour diminuer la congestion. Tout le monde connaît bien l'encombrement des vallées alpines, avec les gens qui quittent les stations le samedi, et se croisent avec ceux qui arrivent ;
- la priorité aux transports en commun en ville. Cela, c'est l'action sur la mobilité urbaine. 70 % des véhicules/kilomètre sont dans la zone urbaine. Une des premières choses à faire, c'est de s'attaquer à ces déplacements-là, en donnant la priorité aux transports en commun en ville, tout en essayant de dissuader l'usage de l'automobile par le péage urbain ;
- la limitation des vitesses sur la partie interurbaine : actuellement, la vitesse de base est de 130 km/heure. Parmi les mesures proposées par le groupe de travail auquel Michel Badré a fait allusion tout à l'heure, il y a la réduction de 130 à 120 de la vitesse de base. Ce faisant, on réduit automatiquement de 10 % environ la consommation, et donc les émissions des gaz à effet de serre ;
- la réservation d'accès aux autoroutes : pourquoi ne pas demander à ceux qui empruntent l'autoroute sur des trajets longue distance de réserver pour pénétrer sur l'autoroute, comme on réserve pour pénétrer sur un TGV ;
- l'incitation au covoiturage et à l'autopartage. A l'évidence, quand on met plusieurs personnes dans une voiture, on économise du carburant ;
- l'essor du télétravail. C'est la même chose : on évite de la mobilité.

Certains considèrent que la mobilité est un droit presque constitutionnel, et que la limiter, c'est atteindre aux libertés. Il faut donc y réfléchir, et le faire de manière à la fois équitable et juste pour ne pas s'attaquer notamment aux personnes défavorisées et pour lesquelles l'automobile est quelquefois le seul moyen de transport.

II. Le report modal

Pour les marchandises, le report modal, c'est favoriser l'attractivité des modes alternatifs que sont le fleuve et la mer :

- en améliorant la gestion et l'exploitation des infrastructures ;
- en favorisant le développement des navettes de conteneurs sur le Rhône ;
- en favorisant le développement des autoroutes de la mer ;
- en améliorant les infrastructures par exemple en étudiant le projet de liaison avec le Rhin via la Moselle, et non plus par le Doubs.

En ce qui concerne le ferroviaire :

- amélioration de la gestion et de l'exploitation des infrastructures ;
- utilisation du progrès technologique ;
- intensification des offres TGV et TER ;
- redémarrer la croissance du fret ferroviaire après l'assainissement qui est en cours ;
- développer le transport combiné rail-route ;
- mettre en place des autoroutes ferroviaires avec ce qui existe à travers les Alpes, mais aussi le projet que vous connaissez peut-être entre le Luxembourg et Perpignan pour l'année prochaine ;
- les franchissements alpins avec non seulement le Lyon/Turin également une liaison avec Genève ;
- la LGV Montpellier/Perpignan, dont nous allons parler tout à l'heure, pour réaliser le maillon manquant entre Montpellier Perpignan lorsque la liaison Perpignan/Barcelone sera réalisée.

Attirer vers le fleuve et la mer est une chose, mais dissuader de la route, d'où les péages pour les poids lourds étendus aux routes nationales et aux autoroutes urbaines, l'utilisation de la taxe carbone pour modifier les optimisations des entreprises, instaurer le péage urbain, et donner la priorité aux transports en commun.

III. Les infrastructures routières

Amélioration de la gestion de ces infrastructures avec la réduction des vitesses, l'interdiction de doubler pour les poids lourds, la régulation des accès, la modulation des péages, et l'information des usagers.

Mais aussi le développement de certaines infrastructures routières. A cet égard, je voudrais dire un mot de la RN88. Une façon de réduire le trafic dans la vallée du Rhône, c'est d'utiliser des axes alternatifs, et notamment l'A75, d'où l'utilisation de la RN88 telle qu'elle peut être modifiée du fait de la Charte du Développement Durable des territoires concernés par cette réalisation. Dans ce dossier, on suppose que c'est réalisé, puisque c'était inscrit au CIADT de 2003, et on suppose qu'une partie du trafic est déournée vers l'A75. Cela dit, il reste un certain excédent de véhicules par rapport à la situation actuelle, d'où des mesures nouvelles qui sont au dossier : l'élargissement de l'A7 et de l'A9 à quatre ou à cinq voies, ou l'autoroute du Piémont - ou un axe structurant - et l'aménagement des routes nationales parallèles.

Tout ceci a pour objectif, en s'appuyant sur le débat public, et après concertation avec les collectivités locales, de bâtir une politique des transports sur cette Vallée du Rhône et sur cet axe dans un délai aussi proche que possible.

Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

Olivier FRÉROT
DDE de la Loire

I. Les enjeux d'aménagement du territoire

Vous avez une carte avec les infrastructures existantes, avec cette RN88 qui va vers le Puy, mais qui n'est pas très étudiée pour l'instant. Nous avons un document très important, qui est la DTA de la métropole lyonnaise, qui comprend la région de Saint-Etienne sur sa partie Sud-ouest, et qui vient poser les questions du débat qui nous intéresse aujourd'hui. Par ailleurs, deux SCOT nous concernent pour ce débat : le SCOT Sud Loire et le SCOT des Rives du Rhône. Cette carte montre l'enchevêtrement des périmètres : les agglomérations, les autorités organisatrices, les SCOT. La situation est donc complexe, et les responsabilités politiques ne sont donc pas simples à organiser.

Par contre ce débat est intéressant pour rendre cohérente l'amélioration de l'accessibilité - nous en parlons en ce moment - des voyageurs et des marchandises. Cette fameuse mobilité des personnes, est-il vraiment possible de la maîtriser ? Et cette cohérence entre urbanisme et transport dont nous parlons, mais affectivement, nous avons jusqu'à présent été collectivement assez impuissants sur ce thème-là. Allons-nous pouvoir faire quelque chose aujourd'hui sur ce sujet ?

Ce qui nous intéresse beaucoup à Saint-Etienne, c'est cette interpénétration entre les zones d'influence des deux agglomérations qui, petit à petit, n'en forment plus qu'une. C'est un constat que nous faisons tous, et qui est très important, puisque cela conduit à une augmentation des déplacements entre les deux villes. Il y a effectivement des gens qui habitent à Saint-Etienne et qui travaillent à Lyon, et l'inverse. Et cela s'accroît. L'enjeu du rayonnement stéphanois, par rapport aux régions qui se trouvent autour d'elle - c'est aussi un pôle - c'est également un rattachement de bonne qualité de Saint-Etienne à la vallée du Rhône qui conforte le rayonnement stéphanois. Récemment, plusieurs pôles de compétitivité ont été labellisés par l'Etat - dont une partie de ces pôles se trouve à Saint-Etienne - ayant besoin d'un réseau de transport de meilleure qualité pour se développer. Et nos zones urbaines et nos zones d'activité n'ont pas toujours une très bonne accessibilité dans la Loire.

Sur le plan social et urbain - je ne vais pas trop m'étendre sur les déplacements vers les bassins d'emploi - nous avons à Saint-Etienne un étalement urbain considérable dans le Sud Loire, dans les coteaux du Jarez et la plaine du Forez, avec une perte de population sur Saint-Etienne et dans des vallées traditionnellement industrielles, au moins jusqu'à la fin de la dernière décennie. C'est ce qu'a mis très fortement en évidence le dernier recensement Insee. Le sentiment que l'on a ces derniers temps, c'est peut-être un inversement de tendance. En tout cas, on y travaille beaucoup, mais nous n'avons pas encore les chiffres pour le démontrer. C'est donc la volonté de ramener de la population dans les centres historiques, ou au moins éviter que celle qui y est s'en aille, d'où des politiques très fortes actuellement sur les agglomérations - à Saint-Etienne, mais aussi dans les vallées de l'Ondaine et du Giers - de renouvellement urbain (PLH, ANRU, etc.). Actuellement, les politiques publiques se consolident sur cette perspective d'inverser cette tendance.

En matière environnementale, la qualité de l'air n'est pas trop mauvaise dans la région stéphanoise, d'après les indicateurs que l'on peut avoir : il y a peu de dépassements de seuil. C'est l'ozone qui est le polluant le plus important, et également l'hiver, les particules fines. 80 % de cette pollution est liée aux transports, puisque dans l'agglomération stéphanoise, contrairement au sud de Lyon, il n'y a plus aujourd'hui d'industries polluantes.

En matière de bruit, nos routes sont extrêmement chargées et traversent des zones urbanisées. Les zones de bruit sont donc importantes. 900 kilomètres ont été classés en zone bruit dans le cadre réglementaire. Beaucoup de choses ont été faites en matière de protection contre le bruit : murs antibruit et protection dans les appartements, mais il reste encore énormément de choses à faire puisque beaucoup de nos concitoyens habitent à proximité des infrastructures autoroutières.

En matière de patrimoine et de paysages, nous avons des paysages de grande valeur. Sur cette diapositive, il y a les sites classés ou en cours de classement : les gorges de la Loire, les monts du Pilat, et également les monts du Forez. Il y a aussi un patrimoine industriel qui commence à intéresser beaucoup les collectivités. Pour ce qui est du milieu naturel, nous avons le massif du Pilat et également la plaine du Forez, puisque la partie Nord de la plaine du Forez a été proposée au classement, et l'ensemble des gorges de la Loire. Nos massifs sont peu fractionnés. Ils sont donc importants et intéressants pour la faune et la flore, puisque même s'ils sont habités, ils sont peu fractionnés par des infrastructures majeures.

En matière de risques, dans cette région, ce sont surtout des risques liés à l'inondation qui sont importants, bien sûr du fleuve Loire quand il se fâche, le Giers également puisque nous avons eu une expérience assez douloureuse en décembre 2003 où le Giers a cassé l'autoroute et la voie ferrée. Nous n'avons plus beaucoup de risques industriels. Dans le sud de Loire, nous n'avons plus qu'une usine classée Seveso. Par contre, les transports de matières dangereuses restent bien sûr importants. Nous ne savons pas exactement combien il y a de transits. Nous sommes en train d'évaluer le transport de matières dangereuses sur nos routes, qui viennent pour la plupart d'ailleurs, puisqu'il n'y a pas tellement de pôle d'émission.

II. Les enjeux de transport

Le réseau est hiérarchisé : sur cette carte, vous voyez le projet de l'A45, le projet du COL et l'autoroute A47, ainsi que contournement Est de Saint-Etienne - qui sont des projets - et tout le réseau qui se trouve à l'Est de Lyon. Ce réseau autoroutier est donc potentiellement hiérarchisé avec l'arrivée de l'A45. Je pense que vous en débat très tôt à l'heure. Il y a donc deux grands projets. L'itinéraire Lyon/Saint-Etienne est un des maillons de l'itinéraire Lyon-Toulouse. C'est un itinéraire alternatif, a priori intéressant, à condition qu'il soit effectivement attractif. Vous avez sur la carte à la fois l'autoroute A47 et le projet de l'A45, avec les croisements des deux autoroutes sur l'échangeur de Saint-Chamond et sur le RD3. Bien évidemment, il y a des attentes extrêmement fortes sur ces projets. Le débat est toujours ouvert, et l'enquête publique devrait avoir lieu à la fin de cette année, avec un débat sur les choix modaux, et les tracés.

Au-delà de ces grands projets, en matière d'infrastructures routières, le réseau reste à optimiser. Les trafics sont élevés sur l'A47, l'A72 et l'A88, et en croissance continue. Nous avons vu sur cette carte de trafic actuel, avec les pourcentages de croissance. Nous avons sur le Nord de Saint-Etienne 90 000 véhicules/jour, sur une autoroute à 2 x 2 voies, et pas de bandes d'arrêt d'urgence. C'est vraiment un point très dur, avec de fortes congestions. C'est également le cas sur les rives du Giers : on approche aujourd'hui les 80 000 véhicules/jour dans les mêmes conditions. Outre l'A45,

dans la déclaration du ministre, Paris parle également d'un programme conséquent sur une partie de l'A47, entre à Saint-Chamond et Givors. Les voies rapides urbaines autour de Saint-Etienne sont également à apaiser. C'est le mot utilisé aujourd'hui à l'Équipement. Il y a des problèmes de sécurité, de congestion et de connexions aux réseaux secondaires qui sont loin d'être parfaites. C'est donc la perspective de requalifier ces autoroutes aujourd'hui urbaines en « boulevards urbains à fort trafic », qui est un concept à inventer. C'est-à-dire qu'il faut y faire rouler beaucoup de monde, mais que ce soit tout de même acceptable par les populations riveraines, et que cela desserve bien la ville. Ces problématiques sont très prégnantes sur Saint-Etienne, et nous y travaillons tous ensemble.

En matière ferroviaire, le contexte est favorable dans le sens où il y a eu beaucoup de progrès sur le sujet. L'électrification de la ligne Saint-Etienne/Firminy l'année dernière a été un témoin fort, et la mise en service de la deuxième ligne de tramway en octobre le sera également. La fréquentation progresse de fortement, de 4 % par an depuis le début de l'année. Mais c'est vrai sur tout le réseau régional. Cela a extrêmement progressé, surtout sur Saint-Etienne-Firminy. Actuellement, quand on prend l'agglomération de Saint-Etienne et (*inaudible*), et Lyon et un peu plus que Lyon, on est à 20 % de parts modales pour le fer, qui est important, avec un trafic de l'ordre de 13 000 à 14 000 voyageurs/jour, en forte augmentation. Les marges de progression existent toujours. C'est vrai qu'il faut sans doute des programmes d'infrastructure, mais ne serait-ce qu'en desserte et en cadencement, on peut encore améliorer la fréquentation de ces lignes ferrées, également avec le développement des collaborations avec les autorités organisatrices.

Les projets actuellement en réflexion : le shunt de Givors, le nœud lyonnais. Ce sont des projets qui pourraient se réaliser, et qui sont déjà bien étudiés. Des projets sont en réflexion sur Saint-Etienne autour de ce que l'on appelle l'étoile ferroviaire, notamment la desserte de la plaine du Forez à partir de la gare de Châteaureux, une idée de train qui pourrait non seulement se connecter au niveau de Bellevue, mais qui pourrait aussi aller dans la vallée du Giers. Ces idées sont en ce moment sur la table des réflexions - nous en sommes tout au début - mais qui sont a priori prometteuses.

Des questions restent en suspens. C'est le comportement des parts modales, notamment vers le fer, avec le développement des infrastructures routières. Ceci peut se faire à condition d'avoir des stratégies extrêmement volontaristes. Vous avez ici, sur le schéma, l'ensemble des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne, et la partie des transports collectifs suivant différentes hypothèses : avec ou sans A45. Sans l'A45, effectivement, le transport ferré est favorisé, mais suivant les scénarios, avec l'A45, suivant le volontarisme politique, on a plus ou moins de report modal. C'est ce qui illustre ce graphique qui a été étudié dans le cadre de l'étude TTK, et qui sera mis dans le cadre de l'enquête publique de l'A45. Il sera public.

Les financements seront bien sûr à conforter pour réaliser des améliorations. La liaison entre Saint-Etienne et l'aéroport régional est à conforter. Mais un sujet très actuel à Saint-Etienne. Le PDU de Saint-Etienne a été révisé en 2004, et insiste beaucoup sur les transports en commun, avec une orientation importante autour de l'ensemble des structures ferroviaires et du tramway.

Sur les dernières diapositives, vous avez la qualité des dessertes, le report modal, le trafic induit de nos infrastructures par rapport au report modal, et les dispositifs d'échange. Tout ceci va donc être débattu. Il n'y a pas que les infrastructures qui sont en cause : nos comportements sont aussi très importants à modifier : quelle qualité de vie souhaitons-nous, et à quels coûts ?

III. Débat Vallée du Rhône et de l'arc languedocien et enjeux locaux

Philippe MARZOLF

Je vais demander à nos trois acteurs du territoire, et en attendant, je vais prendre tout de suite une intervention.

Maurice FISCH, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais

La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise a été évoquée, et je trouve particulièrement irrespectueux de la part du ministre, Monsieur Perben, d'avoir validé hier l'avant-projet sommaire de l'A45, puisque dans leurs recommandations insistantes, les commissaires enquêteurs - qui ont travaillé sur le projet de DTA - avaient demandé de laisser au rail la possibilité de faire ses preuves avant que l'on ne valide les projets routiers ou autoroutiers. C'est donc encore une fois un manque de respect éhonté. On nous parle de démocratie participative, et sans attendre la fin des débats publics, et sans attendre la fin de ce qu'il est convenu de...

Philippe MARZOLF

C'était une enquête publique ?

Maurice FISCH

C'était une enquête publique, qui s'est terminée en juillet 2005. Cela fait donc exactement un an. Et les commissaires enquêteurs avaient demandé à ce que le rail puisse montrer ses vraies capacités avant que l'on ne valide les projets autoroutiers. Mais hier, Monsieur vient de dire, le ministre a signé le document qui permet à l'Etat d'organiser l'enquête publique avant la fin de cette année. En fait, on donne priorité à ceux qui ne participent pas au débat. Cela, c'est particulièrement écoeurant.

Je voudrais maintenant m'adresser à tous ceux qui tentent de promouvoir l'A45, en organisant l'enquête qui est lancée notamment par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Etienne/Montbrison. Mais je m'adresse également aux élus et aux représentants du ministère des Transports qui ont tendance à choisir ce que j'appelle la solution de facilité. Le projet A45 que vous soutenez a été jugé irréalisable, car beaucoup trop cher, par l'audit technique et financier commandé par le gouvernement Raffarin au printemps 2003. En effet, à hauteur de 1,8 milliard d'euros, ce projet a été déclaré difficilement concédable à une société autoroutière. Les collectivités locales devaient alors financer les travaux avec l'argent du contribuable. Michel Mercier, président du Conseil Général du Rhône, a dit très judicieusement et à plusieurs reprises qu'il n'avait pas un euro à mettre dans ce projet. Le lobbying qui est opéré actuellement au profit de quelques industriels cherche à faire payer au contribuable cette infrastructure inutile et dangereuse. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'A45.

Ce même projet d'A45 est contraire au plan de déplacements urbains de Lyon, car cette autoroute serait une pénétrante dans l'agglomération lyonnaise, et apporterait encore plus de véhicules, et participerait à un engorgement encore plus grave de la circulation automobile. Ce PDU a été adopté dans l'intérêt commun des habitants. C'est encore une raison pour laquelle nous sommes opposés à l'A45.

Ce même projet d'A45, soutenu par un certain nombre de groupements économiques, politiques et autres, aboutirait dans l'agglomération lyonnaise, au niveau de Pierre-Bénite/Feyzin, dans une zone Seveso très dangereuse et déjà engorgée chaque matin et chaque soir par la circulation pendulaire, malgré les travaux qui ont été réalisés pour l'élargissement de cette A450, dite « voie rapide ». Faudrait-il alors, dans le but de satisfaire la boulimie autoroutière, élargir à nouveau cette A450, pourquoi pas à 2 x 5 voies, et construire un nouveau pont sur le Rhône pour rejoindre l'A7 ? Nous refusons cette éventualité. Et c'est encore pour cette raison que nous sommes opposés à l'A45.

Ce projet est dénoncé par les spécialistes de l'économie des transports. Et là, c'est très important pour Saint-Etienne qui nous accueille aujourd'hui. Ces spécialistes de l'économie des transports affirment que lorsque deux agglomérations sont reliées par des voies autoroutières, qui peuvent faciliter la circulation pendant un certain temps, c'est toujours la plus importante des deux agglomérations - en l'occurrence, Lyon - qui en bénéficie sur le plan économique, au détriment de la plus faible, en l'occurrence Saint-Etienne. Avec l'A45, les entreprises locales et les emplois locaux iraient encore plus vite vers l'agglomération lyonnaise. Les Stéphanois seraient donc encore plus sanctionnés. Par exemple, la ville de Valence, pourtant desservie par l'autoroute A7, la nationale 7, les voies ferrées, la voie fluviale, et en alternative routière la nationale 86, a un taux de chômage plus élevé que toutes les autres régions de France. Comme quoi, l'accessibilité qui nous a été présentée ce soir comme l'une des clés de la réussite ne marche pas 100 % et partout. Le projet de l'A45, soutenu par un certain nombre de lobbys, serait une catastrophe sur le plan économique, agricole et environnemental. En effet, dans leur présentation, les souteneurs du projet annoncent 37 mètres d'emprise, alors que chacun sait qu'il y a les bandes d'arrêt d'urgence, les zones de sécurité d'une barrière de protection animale de part et d'autre, et toutes les zones de service. Tout le monde sait aujourd'hui qu'un kilomètre d'autoroute correspond à un territoire d'environ 10 hectares. Ce serait donc plus de 400 hectares qui seront enlevés à des zones fruitières, maraîchères, viticoles ou naturelles protégées. Pour satisfaire aux intérêts industriels, l'agriculture de toute une région - qui mérite d'exister et d'être soutenue - serait sinistrée sur une bande de huit...

Philippe MARZOLF

Excusez-moi, mais vous parlez déjà depuis six minutes...

Maurice FISCH

...de large à cause de la pollution par les gaz d'échappement. Je vous réponds quand je suis au bas de cette feuille. C'est également pour cette raison que nous sommes opposés à l'A45.

C'est une suite d'oppositions qui nous paraissent particulièrement importantes, et je trouve que le ministre aurait bien fait d'attendre. C'était normal dans le cadre d'une démocratie qui se veut participative. Voilà.

Philippe MARZOLF

Cela fait déjà 6 minutes que vous parlez. Ce que je vous propose, c'est de nous transmettre vos écrits, et nous les mettrons en contribution.

Maurice FISCH

Nous ne manquerons pas de le faire.

(Applaudissements).

Vincent AMIOT, DDE

Vous avez évidemment le droit d'être contre l'A45. Il y aura une enquête publique vraisemblablement à la fin de l'année. Vous pourrez donc faire valoir tous vos arguments. Je ne vais donc pas répondre, mais simplement donner deux précisions.

Il y a une confusion dans les esprits, mais vous n'êtes pas le seul à la faire, avec l'histoire de la DTA. La DTA, c'est un document d'urbanisme. Je suis un peu sur le fil du rasoir sur le plan juridique, mais c'est pour être clair. C'est un document d'urbanisme. Le document d'urbanisme, ce n'est pas lui qui décide de faire des infrastructures. Evidemment, ce document a été mis à l'enquête publique avant d'être approuvé. Il se trouve effectivement, le débat, au lieu de porter sur les options d'aménagement du territoire que l'Etat a essayé de mettre en exergue, s'est porté sur les projets. Mais les projets vivent leur vie, indépendamment de la DTA. Ont fait des autoroutes là où il n'y a pas de DTA. Une autoroute inscrite dans la DTA ne se réalisera peut-être jamais. Ce sont deux choses complètement distinctes. C'est donc faire un mauvais procès au ministre que de dire qu'il ne pouvait pas ou ne devait pas à signer une décision relative au projet de l'A45 parce que, au moment de l'enquête de la DTA, certains avaient fait ces remarques.

Ma deuxième réaction est sur la contradiction avec le PDU. Ce projet d'A45 n'est pas contraire au PDU de Lyon. La pénétrante dans Lyon, elle existe. C'est l'autoroute A450. Et nous allons prolonger l'autoroute A450 jusqu'à à Saint-Etienne. Il n'est pas prévu d'élargir l'autoroute A450. De toute façon, le Stéphanois qui veut aller en voiture place Bellecour, qu'arrive par l'A45 ou l'A47, il sait que quand il est dans l'agglomération lyonnaise, il y a deux heures le matin et deux heures le soir où cela circule très mal... Donc, ou il prend son mal en patience, ou il est vertueux et il prend le train ! Ou il s'arrête sur un parking et il prend le métro pour gagner le centre de Lyon. Ce projet n'est pas contraire au PDU de Lyon.

A propos des zones Seveso, je ne sais pas si vous avez remarqué, mais quand on va en voiture de Saint-Etienne à Lyon, on passe quand même le long de Feyzin. Je pense qu'en termes de risques technologiques, la situation actuelle est pire que la situation future. Au contraire, globalement, sans que cela ne soit très brillant, on améliore plutôt la situation.

Philippe MARZOLF

Merci. Je vais donner tout de suite la parole à Michel Thiollière. En tant que président de Saint-Etienne Métropole, qu'avez-vous déjà fait et que pouvez-vous faire dans le domaine des transports collectifs, et ce fameux étalement urbain dont nous avons parlé ?

Propositions des acteurs du territoire

I. Saint-Etienne Métropole

Michel THIOLLIERE, Président de Saint-Etienne Métropole

Tout d'abord, merci d'avoir organisé ce débat à Saint-Etienne. Au nom de l'agglomération stéphanoise, et avec mon collègue Joël Freceon qui est vice-président en charge de l'aménagement du territoire, nous sommes effectivement très préoccupés du sujet et que vous voulez évoquer, à savoir l'engorgement de plus en plus fort du sillon rhodanien et de l'arc languedocien. Même si nous ne sommes pas directement dans cet univers, nous sommes bien entendu et confrontés aux problèmes induits par l'engorgement du sillon rhodanien, ne serait-ce que par le fait que notre agglomération est limitrophe du sillon rhodanien. L'agglomération stéphanoise va jusqu'aux limites du Rhône, et toute notre économie, que ce soit l'économie au sens industriel du terme, au niveau des services, les mouvements au niveau des universitaires, des chercheurs, des étudiants et de tout un chacun est bien entendu très dépendante de ce qui peut se passer sur le sillon rhodanien.

Pour répondre tout de suite à votre question sur l'étalement urbain, nous faisons un SCOT de 500 000 habitants, et nous participons à l'inter-SCOT qui nous réunit aux neuf autres SCOT de la région urbaine de Lyon. C'est dans ce périmètre que nous agissons. Nous avons également un PDU et nous mettons en place des moyens de transport propres - notamment sur Saint-Etienne, avec la deuxième ligne de tramway qui permettra de rejoindre la gare SNCF, et qui permettra notamment de nous relier davantage aux réseaux TER et TGV - avec des bémols qui ont été cités tout à l'heure : chaque fois que nous voulons rejoindre les réseaux TGV ou les réseaux SNCF grandes lignes, il faut atteindre Lyon. Ce n'est pas facile pour tout le monde, puisque cela oblige à des transferts de trains. Il y a donc des interruptions de charge qui ne facilitent pas les transports. Je me bats moi aussi pour que nous ayons des relations directes avec le Sud de la France, ce qui était le cas dans le temps. Je me bats aussi pour la possibilité de nous rendre à Saint-Exupéry. LESLY est une possibilité très lyonnaise, elle n'a pas été concertée avec les Stéphanois, et là aussi, il y aura des ruptures de charge. Cela ne va pas dans le sens d'un transfert de modalité sur le train, puisqu'il faut un minimum de temps pour rejoindre la Part-Dieu. Et il y a ensuite une rupture de charge pour rejoindre Saint-Exupéry.

Nous travaillons aussi sur l'attractivité des centres-villes. J'espère d'ailleurs que la Région nous donnera bientôt son accord sur l'établissement public, parce que cet établissement public n'a pas pour vocation autre que de renforcer l'attractivité du centre de Saint-Etienne, et donc d'améliorer la qualité de logement, pour éviter justement l'étalement urbain dont nous souffrons les uns et les autres. Voilà donc très brièvement ce que nous faisons.

Au niveau de l'agglomération, ce que je voulais verser aux débats comme préoccupations qui sont les nôtres, vous avez évoqué vous-même un certain nombre de points et il ne sera pas étonnant que je me rapproche beaucoup de ce qu'a pu dire Monsieur Frérot. Nous sommes soucieux de proposer une solution alternative au sillon rhodanien - et cela depuis toujours, même si nous n'avons pas toujours été bien entendus - pour relier la grande région lyonnaise - et au-delà : l'Allemagne et, le nord de l'Europe - au Sud-ouest de notre pays sans avoir à emprunter le sillon rhodanien.

Pour cela, il faut que nous puissions améliorer l'exploitation du réseau existant, qu'il soit routier ou ferroviaire. Bien entendu, cela suppose aussi que nous aillions, entre Lyon et Toulouse, un système routier ou autoroutier qui soit capable d'être une solution alternative viable, sûre, et donc attractive

pour ceux qui empruntent aujourd'hui l'axe rhodanien et l'arc languedocien. C'est-à-dire qu'il faut à la fois le contournement Ouest de Lyon, l'A45, le contournement Ouest de Saint-Etienne, la mise à 2 x 2 voies de la RN88 en direction de Toulouse. Il est évident que cette alternative et d'autres, comme par exemple la diagonale de Chalons qui est une alternative secondaire en termes de trafic, sont de nature à éviter l'engorgement de plus en plus important du sillon rhodanien. D'autant plus que, chacun le sait, si nous élargissons la partie inférieure de l'entonnoir, il est probable que la partie supérieure sera vite engorgée, et que nos amis lyonnais qui n'ont pas envie de voir arriver l'A45 sur la place Bellecour - ce que je comprends - se verraient engorgés durablement par un trafic qu'ils ne maîtriseraient pas, et qui arriverait du Nord. La seule solution pour atteindre le Sud, et notamment le Sud de l'Europe, passerait par Lyon.

Nous sommes donc favorables à cet axe alternatif Lyon/Saint-Etienne/Toulouse, mais nous le sommes aussi de façon maintenant rapide. Alors, le ministre a signé hier. J'entends dire qu'il s'est précipité. Cela fait au moins 30 ans que l'on parle de l'A45, et cela fait 12 ans que les études ont commencé. Cet axe s'inscrit dans un axe qui n'est pas que Lyon/Saint-Etienne, mais qui est un axe beaucoup plus important d'aménagement du territoire entre le Nord-Est et le Sud-Ouest de l'Europe.

A cela, il faut ajouter bien entendu tout ce qui concerne le ferroviaire. Sur le ferroviaire, ce n'est pas tout à fait un hasard si le premier chemin de fer est parti de Saint-Etienne, il y a maintenant 150 et quelques années. Nous avons toujours la plus grande fréquentation de France sur la ligne Lyon/Saint-Etienne, en dehors de la région Ile-de-France, avec 14 000 voyageurs/jour, ce qui représente une alternative importante à la route. Cela ne suffit pas pour remplacer la route, mais c'est une alternative intéressante à la route et qui, liée à ce qui peut se faire sur Lyon dans le cadre du PDU, offre une alternative tout à fait satisfaisante, même si elle mériterait d'être encore développée pour accepter plus de trafic. Il faut bien sûr qu'un certain nombre de facilités soient offertes aux voyageurs qui veulent dépasser les limites de la ville de Lyon en train. Nous avons également l'A47. L'autoroute A47 était une autoroute et pionnière au moment où elle a été construite. Elle est aujourd'hui saturée et dangereuse, comme cela a été rappelé par Monsieur le directeur de l'Equipement. Je vous rappelle que c'est sans doute l'une des seules qui reste en France sans bande d'arrêt d'urgence à certains points de son parcours. Et même lorsqu'il y a des bandes d'arrêt d'urgence, il y a des bretelles d'accès qui sont périlleuses. Je crois qu'il est en tout cas honnête de reconnaître que c'est un axe qui est sans doute intéressant, mais pas suffisant pour permettre le cabotage entre Lyon et Saint-Etienne, et donc faciliter les trajets de nos concitoyens.

Voilà donc pourquoi nous sommes favorables d'abord à des mesures que nous avons prises, et qui se développent, avec d'ailleurs à l'aide de l'Etat, de la Région et du Département pour favoriser le transport public, et pour favoriser l'intermodalité au niveau des transports publics, nous sommes également favorables à l'A45 parce que cela nous paraît être une évidence en termes de liaisons et d'aménagement du territoire, et nous sommes bien sûrs favorables à l'amélioration de l'A47, parce que c'est là aussi une nécessité si l'on peut permettre un trafic qui sera de plus en plus urbain.

On vous laissera un document écrit qui est la position de Saint-Etienne Métropole. On rêve que la carte de France que vous présentez, avec trois axes verticaux, se transforme peu à peu en une carte qui présenterait un tissage plus fin, et peut-être un quadrillage du territoire qui ne serait pas uniquement Nord/Sud. C'est un drame français dont nous sortons difficilement. Cela pourrait être un maillage plus fin, Nord-Sud et Est-Ouest. Nous militons beaucoup pour les transversales, mais je sais que notre bon pays de France revient de loin à ce point de vue là, et que l'étoile ferroviaire autour de Paris a encore de longs et beaux jours devant elle. Même s'il est évident aujourd'hui que

le sillon rhodanien est saturé, il vaudrait mieux que les branches qui partent sur l'Ouest soient plus grosses que celle qui parte sur le Sud.

Voilà les éclairages que je pouvais apporter à votre débat.

Philippe MARZOLF

Merci.

Jean-Louis ROBINET, membre élu à la CCI de Saint-Etienne

Je tenais à vous rappeler la raison d'être de la Chambre de Commerce de Saint-Etienne. C'est bien évidemment le soutien et le développement de l'activité économique sur Saint-Etienne et sur sa région. Il me semble qu'il faut une activité économique pour maintenir une population sur place, et que celle-ci doit être soutenue, d'autant plus qu'elle est fragile aujourd'hui, à Saint-Etienne et ailleurs. Nous constatons que Saint-Etienne aujourd'hui n'a pas les infrastructures nécessaires à la pérennité et au développement de son économie. C'est la raison pour laquelle nous travaillons dans deux directions.

En ce qui concerne les liens entre les zones économiques complémentaires - et nous insistons sur l'aspect complémentaire des liens économiques - entre Saint-Etienne et Lyon : il faut une fluidité du trafic entre ces deux villes. Cette fluidité passe par une réflexion sur les différentes possibilités de lien entre ces deux villes. Cela passe par le ferroviaire notamment. Nous sommes tout à fait favorables à une amélioration du cadencement des TER en particulier, et une amélioration des voies là où c'est économiquement possible. Nous serions tout à fait favorables au fret ferroviaire, mais il semble que l'état actuel de la technique ne permet pas des liaisons économiquement intéressantes sur les courtes distances. Par exemple, il paraît qu'il faut entre 5 et 6 heures pour charger et décharger un camion d'un train. Avec ce délai, il est difficile de mettre une ligne entre Saint-Etienne et Lyon.

Philippe MARZOLF

Même l'expérience avec les wagons Modalohr, sans faire de publicité, sur les tonnes... ?

Jean-Louis ROBINET

C'était justement basé sur les fameux wagons Lohr.

Philippe MARZOLF

Mais c'est pour charger tout le train ?

Jean-Louis ROBINET

C'est cela. Nous sommes bien évidemment favorables au maintien de l'A47, parce que c'est le seul lien qui existe, et qui existe pour un moment. On a parlé de croissance de la circulation entre Saint-

Etienne et Lyon, et cette croissance est souhaitable, c'est la preuve que l'activité se perpétue dans la région. Il est donc nécessaire de maintenir l'A47 dans un état suffisant pour supporter le trafic. Ce matin, je suis allé en voiture au Sud de Valence, et j'ai mis 2 heures 15 pour aller de mon bureau à Saint-Etienne jusqu'au pont du Rhône, parce qu'il y avait un blocage sur la rocade Est de Lyon. Et nous sommes évidemment favorables à la construction de l'A45, parce que cela nous paraît la seule solution, compte tenu de l'obsolescence prévisible de l'A47.

Le deuxième souci de la Chambre de Commerce, c'est le désenclavement de Saint-Etienne. Le désenclavement à l'est, c'est Lyon. Le désenclavement au centre et à l'ouest, c'est la voie express dite « RN88 », vers le Puy, Mende, Toulouse dans laquelle l'A45 est un maillon. Là-dessus, nous travaillons avec les autres CCI sur le sujet. Voilà quels sont nos soucis en matière d'infrastructures. Dans le cadre de notre soutien à l'A45, nous avons tout un argumentaire, assez long et élaboré, qui est à votre disposition sur notre site Internet.

Philippe MARZOLF

N'hésitez pas, si vous avez une contribution, à nous la donner en fichier électronique pour que nous puissions la mettre sur notre propre site. Cela permet d'avoir une vision globale des projets.

Jean-Louis ROBINET

D'accord. Il ne faut pas avoir peur des autoroutes. Aujourd'hui, elles rentrent totalement dans le cadre du développement durable. (*Rires*). Vous pouvez toujours rire, mais par exemple, allez demander aux habitants de la vallée de la Maurienne ce qu'ils pensent de l'évolution de la circulation dans leur vallée depuis qu'il y a une autoroute. Et là-dessus, des sondages ont été faits. Aujourd'hui, une autoroute est construite par des ingénieurs, par des architectes environnementalistes. Une autoroute s'inscrit donc totalement dans un paysage. Les travaux qui sont prévus en ce qui concerne l'A45 sont des travaux importants. Ce qu'il faut savoir, c'est que l'A47, actuellement, concerne et pollue une population de plus de 100 000 habitants. L'A45, là où elle se situe, doit concerner 2800 personnes qui seront protégées par tous les moyens modernes de protection qu'il peut y avoir sur une autoroute. Tout cela, vous le trouverez sur notre site.

Philippe MARZOLF

Je vais tout de suite passer la parole à Jean Munster. Où en êtes-vous dans vos réflexions sur le report modal ?

II. Les transports routiers

Jean MUNSTER, PDG de Transports Munster

Tout d'abord, merci d'avoir invité un transporteur routier.

Philippe MARZOLF

C'est nous qui vous remercions d'être venu, parce que nous en avons invité beaucoup au cours des trente réunions que nous avons organisées, mais il n'y en a pas beaucoup qui sont venus.

Jean MUNSTER

Je crois que le déficit d'image et de considération des métiers du transport qui nous colle à la peau mérite incontestablement quelques réflexions. Quand on est transporteur routier, on a aussi un comportement citoyen, et par définition, on se pose des tas de questions, et tout particulièrement les questions citoyennes, environnementales, et de notre action en matière à la fois de participation à l'économie nationale et internationale, mais également de notre comportement au quotidien sur les routes de France.

Je crois qu'aujourd'hui, dans notre pays, une extraordinaire et formidable méprise s'est instaurée, qui oppose - et je le regrette infiniment - tout comportement digne et respectable qui peut récuser à tout moment l'envahissement des camions. Et j'ai bel et bien l'envie de m'associer à votre pensée, et de vous dire « trop de camions, cela ne va pas ». En d'autres termes, cela veut dire que nous devons, coûte que coûte, engager une réflexion. Cette réflexion, aujourd'hui, est animée par Bruxelles qui vient de se rendre compte - et tout particulièrement en France - que le transport routier prenait à peu près 10 % de croissance par an, dans un pays où nous sommes à 2 ou 2,5 % de croissance économique par an. Cela prouve qu'aujourd'hui, il y a un malheureux et regrettable transfert des modes de transport, du ferroviaire tout particulièrement, pas trop du maritime, eu égard aux positions et répartitions portuaires, d'un développement du transport fluvial dans notre pays, que nous soutenons. Dans des zones comme la région parisienne qui va jusqu'en Normandie, aujourd'hui, il y a un essor tout à fait extraordinaire. Le port de Valence connaît également un développement. Donc, en ma qualité de président de la FNTR, je me suis engagé à ce que le transport routier réfléchisse très sérieusement sur :

- un regard complètement différent,
- des utilisations inter et multimodales. Associons intelligemment tous les modes de transport, à la seule condition d'être capable de nous installer autour d'une table, et de mutualiser des modes de transport. Il est tout à fait anormal et scandaleux qu'aujourd'hui - tout ce qui a pu être évoqué très justement en termes de transferts imbéciles, idiots, de flux mal maîtrisés - pour éviter d'investir dans une machine à éplucher des oignons, dans une société marseillaise, on n'hésite pas à emmener 4 tonnes d'oignons en Pologne pour les faire éplucher par des personnes payées à 300 ou 400 euros, et naturellement les ramener une semaine après. Cela occasionne incontestablement des flux que l'on peut qualifier d'idiots, mais qui sont malheureusement aujourd'hui une réalité économique. Je crois que là, on pourrait citer des exemples à la pelle, qui font qu'aujourd'hui, pour des raisons malheureuses d'efficacité, malheureuses en matière comportementale, et surtout sur de nouveaux mécanismes de consommation... Vous savez que les flux aujourd'hui, et pratiquement toutes les réserves de produits sont dans les camions. C'est la fin de la période de l'inflation, et l'inflation créait des stocks. On valorisait les fins d'année grâce aux stocks.

Vous savez, le transport routier a trois histoires. Après guerre, il fallait des bras, et il fallait des camions pour déblayer les gravats. Pendant l'inflation, on a constitué des stocks de fin d'année qui prenaient 9 ou 10 points de valeur. Aujourd'hui, il n'y a plus de stock dans les entreprises. On veut

livrer vite, consommer vite, et naturellement des produits extrêmement simples qui ne souffrent d'aucune rupture, que ce soit de la chaîne du froid ou toute autre forme de rupture. Donc, et je le regrette beaucoup, le camion est aujourd'hui, en France et en Europe, malheureusement le plus rapide, efficace et économe mode de transport.

Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas en France - voire en Europe - une vraie politique d'aménagement du territoire dans ses infrastructures. Et nous revendiquons une association des modes de transport. Dans un pays aussi vaste, un pays de transit qu'est la France, il circule environ 1,7 à 1,8 million de camions par jour. Le transport routier emploie dans notre pays - transport et logistique - 1,2 million de salariés. Le transport privé pour compte d'autrui utilise les services d'environ 500 000 salariés pour 450 000 camions. Et le transport pour compte propre, c'est à peu près 550 000 camions. Cela donne une première carte du schéma routier dans notre pays. Et il transite par la France environ 600 000 camions par jour, allant de l'Europe du Nord à l'Europe du Sud.

Je vous rappelle qu'il n'est pas possible de transiter par la Suisse, pour des raisons de limitation de tonnage. En Suisse, on est limité à 28 tonnes de poids total roulant, contre 40 tonnes en France. Il y a un projet gouvernemental qui ferait passer à 44 tonnes, ce qui ferait diminuer en France le quota d'environ 10 % de camions.

Les infrastructures routières et autoroutières devraient être adaptées dans certaines circonstances, car cette leçon citoyenne que j'évoquais tout à l'heure en matière de transport routier s'accompagne de mesures. Personne ne sait véritablement quelles sont les mesures entreprises pour limiter l'émission de CO₂ et avoir un rôle actif et engagé en matière de limitation de la pollution traditionnelle, atmosphérique, de gaz à effet de serre, la pollution sonore. A ce jour, des travaux extrêmement importants sont en cours de réalisation, avec de nouvelles normes Euro4 et Euro5.

J'ai d'ailleurs pris moi-même tête, en qualité de président de la FNTR, d'un important programme de recherche, de façon à ce que le transport routier ait une démarche citoyenne de participation active à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Je crois que c'est la mission première de notre profession de participer activement à ces travaux.

Donc aujourd'hui, dans un brouhaha incommensurable, où malheureusement le transport routier est générateur d'une forme de dumping social, il faut que la réglementation française se colle à la réglementation européenne, et surtout, qu'elle s'applique. Aujourd'hui, on voit arriver des hordes de camions en provenance d'Europe de l'Est, avec des chauffeurs qui, quelquefois, n'ont même pas leur permis poids lourd, il faut le savoir. On voit arriver des transporteurs routiers dans des conditions inimaginables de pratique de cabotage.

Pourquoi je vous parle de cette périphérie du transport routier ? Nous sommes avant tout les premiers utilisateurs des infrastructures routières et autoroutières. Et nous avons totalement conscience que de toute façon, trop de camions tuera par définition les camions. Il faut impérativement retravailler tous les phénomènes intermodaux qui s'offrent à nous. En d'autres termes, cela veut dire que chacun devra faire ce qu'il sait faire. Ayons un peu le courage de nos opinions, il n'y a pas aujourd'hui, malheureusement, un vrai projet ou une vraie volonté politique dans notre pays pour soutenir le développement et la mise en place d'infrastructures ferroviaires dignes de ce nom, avec tous les usages d'utilisation et de manutention. Les plates-formes ne sont plus du tout d'actualité. Et le transport routier, comme le transport ferroviaire, ont une véritable mission d'intérêt national, et surtout de participation active en matière de réhabilitation de contrats de plan Etat-régions, de permettre un maillage national, de façon à ce que tous les usagers du transport aient pratiquement les mêmes qualités de transport en utilisant tous les modes de transport

mis à leur disposition, n'importe où en France. Je crois que c'est un enjeu national. C'est aussi un enjeu citoyen, et peut-être un regard différent sur le transport routier.

Merci.

Philippe MARZOLF

On a entendu beaucoup de questions au cours du débat, et une des mesures proposées par l'Etat est d'avoir une incitation fiscale pour entrer dans un cercle vertueux, qui inciterait à un meilleur report modal, ou un équilibrage des coûts entre le routier et les autres modes. Que répondez-vous ?

Jean MUNSTER

Je vais vous donner un exemple très concret. L'Autriche a décidé d'interdire le transit de nuit. L'économie autrichienne en a énormément souffert, puisqu'elle a perdu à peu près, en termes de croissance opérationnelle nette, 7 points en six mois : tous les régimes d'approvisionnement se sont trouvés perturbés ; il y avait des ruptures considérables en chaîne logistique ; l'industrie elle-même n'était plus approvisionnée. Bref, aujourd'hui, nous avons peut-être beaucoup trop axé toute une politique d'échanges sur le transport routier. Ce n'est pas la bonne voie. Le transport routier a plutôt une vocation régionale. C'est le dernier maillon, en fin de parcours. Mais en amont, il faudrait réhabiliter les autres modes de transport. Je pense tout particulièrement au ferroviaire, le maritime ayant une capacité d'approche portuaire. Malheureusement, on a des ports en France qui sont en train de mourir en termes d'approvisionnement, et je pense tout particulièrement au port de Marseille. Il y a un enjeu considérable pour désenclaver l'Europe du Sud aujourd'hui, qui se situe au Havre. Vous savez qu'au Havre, il y a un projet gigantesque en matière d'installation d'infrastructures et de développement des arrivages de bateaux, de façon à désenclaver une partie de l'Europe du Nord qui est complètement saturée. Je pense à Anvers et Rotterdam. L'Europe du Sud est complètement scotchée aujourd'hui à la problématique française via Barcelone...

Philippe MARZOLF

Vous n'avez pas répondu à ma question. Vous parlez de l'Autriche, et je pensais plutôt aux taxes rendant le ferroviaire plus attractif.

Jean MUNSTER

Si je vous disais cela, c'est pour évoquer le fait qu'il y a possibilité de jeter ailleurs quelques flux. Le projet cher à Jacques Barrot, avec qui je travaille sur ce point, c'est l'Eurovignette. Tout le monde doit payer sa juste et efficace participation en termes d'utilisation et de destruction des infrastructures existantes. En Allemagne, il existe une taxe de transit qui est gérée par réseau satellitaire. C'est donc développer le principe de l'utilisateur-payeur. En Allemagne, moins vous polluez, par une application en termes de développement et de participation active, avec un engagement en termes de participation à une limitation des émissions - modernisation du parc, recherche technologique high-tech avec des constructeurs sur de nouveaux modes alternatifs, et utilisation des infrastructures dans un cadre généralisé. La France devrait passer, d'ici deux à trois ans, sous un régime parafiscal européen. Cela se fait donc en Allemagne, cela se fait en Suisse, avec des restrictions tout à fait abominables dans la mesure où la Suisse n'a pas un

comportement très citoyen. Si elle l'acceptait, elle pourrait permettre un dégagement de flux Europe du Nord/Europe de l'Est. Aujourd'hui, tout ce qui pourrait passer par la Suisse passe par la France. Donc, oui à une uniformisation des taxes, de façon à ce que tout le monde paie son « écu » et la juste contribution, mais à condition que cela se fasse de façon tout à fait équitable, efficace, et avec des moyens dignes de ce nom.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre franchise. Je passe tout de suite la parole à François Catalano.

III. Association Sauvegarde des Coteaux du Jarez

François CATALANO, Association Sauvegarde des Coteaux du Jarez

Bonsoir et merci de nous avoir invités. C'est la première fois que les associations viennent à la tribune.

Philippe MARZOLF

Pas dans notre débat, en tout cas.

François CATALANO

Le collectif d'associations La Sauvegarde des Coteaux du Jarez que je représente a le désir de préserver l'avenir de nos enfants et petits-enfants. Subissant les mêmes difficultés économiques et les mêmes embarras de circulation que les partisans de l'A45, nous cherchons, à partir d'informations officielles et techniques, des solutions d'avenir. Pour le long terme - 2020 pour l'A45, 2025 pour la vallée du Rhône - il faut anticiper, en tenant compte des leçons du présent. Nous connaissons les impacts négatifs de la congestion routière, encouragée par la politique du tout routier. Les vérités d'hier seront-elles les vérités de demain ? Est-ce que les solutions efficaces du passé seront encore pertinentes en 2020 ? A la lumière des tendances actuelles, il est évident que le fait de construire de nouvelles autoroutes, ou de les élargir, serait contraire à l'intérêt général en 2025. Si les autoroutes nouvelles améliorent au début les conditions de circulation sur les infrastructures existantes, elles consomment néanmoins plus d'espace, elles attirent du trafic supplémentaire avec son cortège malsain de nuisances, d'accidents et d'embouteillages. Elles encouragent à se déplacer encore plus, encore plus loin, à consommer davantage de pétrole, et à dépenser de plus en plus pour son auto, etc.

Le cahier d'acteur produit par Monsieur Edmond Luca, technicien en transport public, apporte des informations qui aident à choisir des solutions mieux adaptées à notre futur. Voici par exemple un tableau comparatif sur la consommation d'énergie. Nous savons que pour transporter un passager sur un kilomètre, la route consomme jusqu'à 60 fois plus d'énergie que le train, et que pour transporter une tonne sur un kilomètre, le camion en utilise jusqu'à quatre fois plus que le train. En matière de réchauffement de la planète, un passager sur un kilomètre, la voiture produit 750 fois plus de CO₂ que le TER, et le camion 30 à 50 fois plus que le train.

Quelle est la contribution des transports au changement climatique ? Si le secteur des industries a réduit ses émissions de CO₂, le secteur des transports en France est responsable de 30 % des émissions. D'après Monsieur Christian Brodhag, délégué interministériel au développement durable, actuellement, la part des transports augmente de 2 % par an. Et le facteur 4 retenu par la France impose de réduire ces émissions totales de 3 % chaque année. Nous sommes tous engagés – chacun à notre niveau – dans cet enjeu planétaire qui vise à limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés à la fin du siècle. Le développement des alternatives à la route figure dans les orientations du gouvernement français. Construire de nouvelles autoroutes devient incompatible avec la notion de développement durable. Au même moment se tient près d'ici, ou devait se tenir près d'ici car je crois qu'elle a été annulée, une réunion initiée par le MEDEF pour faire croire que le projet A45 est une urgence pour le développement durable de notre territoire. C'est une ineptie dangereuse.

Un tableau comparatif en matière de débit possible montre que dans le même laps de temps, un TGV occupé à 85 % - ce qui est la norme utilisée par la SNCF - peut transporter trois fois plus de passagers qu'une autoroute à 2 x 2 voies. Pour les marchandises, la Suisse prévoit en 2014 de faire circuler chaque jour dans le tunnel du Gothard 225 trains de fret longs de 1500 mètres. Dans la vallée du Rhône, il suffirait de 120 trains pour remplacer les 9000 poids lourds qui transitent chaque jour actuellement. En France, le réseau routier est trente fois plus grand que le réseau ferroviaire.

Comment voyagent les personnes ? En 1970, les voyageurs utilisaient deux fois plus leur auto que le train. En 2000, c'est environ cinq fois plus. En 2020, la prévision est de 5,3 fois plus. La route progresserait de 45 %, le fer de 20 %. Il faudrait naturellement inverser la tendance.

Comment transporte-t-on les marchandises ? Le rapport favorable à la route passe de 1,15 en 1970 à 4,6 en 2020. Par exemple, en Suisse, le fret ferroviaire est trois fois plus utilisé que le fret routier.

Ces faits conduisent logiquement à privilégier le développement des modes alternatifs à la route. C'est ce qu'a décidé le gouvernement. Lorsque nous propositions cette priorité en 1977, les élus de la Loire et les partisans de l'A45 les rejetaient en les considérant comme irréalisables. Alors, quelles décisions a pris le gouvernement ? Il financera à 75 % les investissements d'infrastructures ferroviaires d'ici 2012. Une politique n'est valable que si on se fixe des objectifs. Les objectifs, je ne les ai pas trouvés dans le dossier du débat. Par contre, les budgets donnent une indication : c'est que la route est toujours la priorité, aussi bien dans le contrat de plan Etat-Région que dans le budget 2006. D'ailleurs, on a l'impression que l'Etat ne se fait aucune illusion, puisqu'à l'horizon 2020, la part de la route devrait rester prépondérante, augmentant même de 4 à 5 points par rapport au niveau actuel.

Comment peut-on financer ces projets alternatifs ? On nous a toujours répondu que ce n'était pas possible, les caisses de l'Etat étant vides. En Suisse, les transporteurs routiers s'acquittent d'une redevance qui rembourse un seizième des coûts externes qu'ils génèrent, et qui sont payés par la collectivité : la sécurité, les pollutions, la santé et l'entretien des voies. Rappelons qu'en matière d'usure des chaussées, un poids lourd correspond à 100 000 véhicules légers. C'est en quelque sorte le principe utilisateur-payeur. A titre d'exemple, si la France appliquait l'Eurovignette, elle financerait le contournement ferroviaire de Lyon avec quatre mois de redevances, et le Lyon/Turin en trois ans. Mais nous faisons tout le contraire : en 2005, nous avons reversé 100 millions d'euros de TIPP aux transporteurs.

Quand on n'agit pas, les techniciens appellent cela « un scénario au fil de l'eau ». La politique suivie dans les transports correspondrait au scénario « ramer dans le sens du courant qui nous

entraîne vers la chute catastrophique ». Sortons de ce courant, déplaçons-nous moins et autrement. Nous attendons de nos élus - et des décideurs en général - plus de clairvoyance et de respect des engagements pris. Les actes doivent suivre les déclarations : inverser la tendance et alléger le trafic routier, développer les modes alternatifs, l'intermodalité, les transports collectifs, le fret ferroviaire et le ferroutage, le fluvial, le cabotage maritime. Et pour réduire les déplacements, réduire l'étalement urbain, et relocaliser les entreprises.

C'est la mission moderniste et humaniste des élus de demain. Merci.

(Applaudissements).

Philippe MARZOLF

Merci pour cette intervention. Y a-t-il des réactions ou des interventions par rapport à ce qui a été dit ?

Gérard LERAS

Je voudrais revenir sur les propos de la personne de la CCI : C'est tout de même un peu sidérant. Nous sommes dans un département qui a connu une dégradation de l'emploi. Les gens qui sont censés mener les opérations économiques ont été incapables d'anticiper les questions de reconversion, et ont laissé les appareils économiques et industriels se dégrader. Petit à petit, ils ont fait de Saint-Etienne une ville-dortoir, avec de plus en plus de déplacements pour aller travailler. Aujourd'hui, ces personnes sont dans une logique autoroutière qui ne fera que conforter les déplacements sur Lyon et le phénomène de ville-dortoir. Nous sommes dans des logiques qui s'entretiennent elles-mêmes. Je trouve cela dramatique.

Je voudrais aussi dire à cette personne qu'à Aiton, pour l'autoroute ferroviaire, le déchargement et le chargement des camions - 17 camions ou remorques par train - se fait en 1 heure 30, et non en 5 heures. Le chargement et le déchargement se font dans ce laps de temps. Je voudrais aussi dire que nombre de transporteurs ont adopté la formule. Nous avions lundi, lors de notre colloque, le responsable de l'entreprise Goubet, qui a fait la démonstration devant tout le monde qu'il était de son intérêt économique d'utiliser Aiton/Orbassano, même si c'est expérimental et trop court par rapport aux utilisations ultérieures de l'autoroute ferroviaire quand elle sera à sa dimension d'exploitation normale. Il trouve son compte, parce que cela lui permet de garder un tracteur et un chauffeur disponible. Effectivement, Aiton/Orbassano s'est développé surtout au niveau de l'utilisation des remorques que des camions complets. Mais cela fonctionne, et cela donne satisfaction aux transporteurs. Le taux d'utilisation vérifié aujourd'hui, sur l'ensemble des quatre allers-retours de 65 %. Nous aimerions beaucoup que nombre de transports aient un pourcentage moyen d'utilisation de 65 %. Cela marcherait très bien. Il faut donc arrêter de dire n'importe quoi sur l'expérience actuelle de l'autoroute ferroviaire.

J'aimerais aussi insister sur une réponse qui n'a pas été faite totalement tout à l'heure. J'ai sur moi, si cela vous dit, la clé USB avec une des diapositives que j'ai présentées à Grenoble, sur l'effet de la redevance poids lourds, la RPLP suisse, qui est extrêmement révélatrice : avec cette taxe, on peut démontrer que la Suisse a réussi très vite un report effectif de la route sur le rail, et le financement des infrastructures. Il y a deux courbes qui sont tirées de documents publics et reconnus. La redevance poids lourds sur les prestations est en service depuis 2000 : en noir, vous avez la courbe du trafic routier, et en rouge vous avez la courbe du trafic ferroviaire. Voilà la réponse obtenue en

quatre ans. Et cette réponse intervient alors même que la première infrastructure n'est pas encore terminée. L'ouverture du Lötschberg est prévue en 2009. Avec cette ouverture, nous aurons une possibilité nouvelle de déplacement de la route sur le rail extrêmement importante, avant celle du Saint-Gothard en 2015 ou 2018. Voilà ce que cela donne, à infrastructures égales, avant même que le tunnel du Lötschberg ait été ouvert. Très exactement, le système RPLP appliqué en France générerait aujourd'hui 4,6 milliards d'euros par an. Et le même système appliqué en 2009, après l'ouverture du Lötschberg, générerait 6,3 millions d'euros.

Philippe MARZOLF

Nous avons également entendu à la Commission que la RPLP avait également un aspect positif sur le taux de remplissage des camions.

Gérard LERAS

Cela représente 2 millions de tonnes de charge utile supplémentaire sur la même échéance.

Jean-Louis ROBINET

En ce qui concerne l'évasion éventuelle d'emplois de Saint-Etienne vers Lyon, nous pensons bien au contraire que d'avoir une liaison sécurisée et fluide entre Saint-Etienne et Lyon permettrait le maintien des emplois sur chacune de ces agglomérations, en jouant sur la complémentarité des activités.

Maintenant, en ce qui concerne le temps de chargement des camions, je ne suis pas un spécialiste, mais j'ai entendu dire que le chargement et le déchargement d'un camion et l'utilisation des voies de chemin de fer pour transporter des remorques se justifiait à partir de 500 kilomètres, et que en dessous, le temps d'aller de l'entreprise qui charge un camion, pour le mener à la gare, le transfert de la gare à la gare de destination, et ensuite, le transfert de la gare de destination au client... Sur un parcours comme celui de Saint-Etienne à Lyon, c'était de l'ordre de 5 à 6 heures, c'est-à-dire quelque chose qui n'a rien à voir avec ce que serait le temps par rapport à une voie sécurisée et fiabilisée.

Jean MUNSTER

Juste un petit point : ce n'est pas le temps de chargement que vous avez dû évoquer, mais le temps d'attente qui est effectivement de 6 heures. Le temps de chargement est d'environ une heure et demie.

Jean-Louis ROBINET

Oui, je crois que c'était le temps global de l'opération, en fait.

André DUPORT

Tout ce qui est dit est très intéressant, mais cela a déjà été souligné. Les solutions citées ont déjà été envisagées, par exemple en ce qui concerne Firminy, la poursuite de la ligne, sans rupture de charge à Saint-Etienne, c'était déjà en projet en 1983, il y a plus de 20 ans ! Mais les politiques successives depuis cette date n'ont pas cru bons de réaliser quoi que ce soit. Cela vient seulement d'être réalisé. Il a fallu 23 ans. Alors que la gare Carnot, qui avait été faite dans cette perspective, je pense qu'elle a ouvert dans les années 80. Mais c'est resté figé. C'est la volonté politique qui a manqué. Ce n'est pas la SNCF qui décide, c'est l'Etat. C'est le représentant du ministère des finances qui décide.

Par ailleurs, les trains sont de plus en plus courts dans la vallée du Giers. Il y a eu une époque où il montait deux trains de carburant de Feyzin à Terrenoire. On a supprimé cela, parce qu'il fallait moderniser - paraît-il - les installations de Terrenoire. Elles étaient caduques, et il fallait les changer. Mais à ce moment-là, on a tout transporté par la route.

Dominique AUVERLOT, Direction Générale des Routes

Un point sur la RPLP, parce que les résultats que vous avez annoncés m'étonnent. Je voulais donc vous faire part de ce que j'ai compris sur la RPLP, et vous dire très honnêtement comment j'ai compris la question.

Il y a ensuite une question que j'aimerais poser sur la coopération entre les SCOT.

Sur la RPLP, ce que nous voyons à la frontière entre la France et la Suisse, depuis quatre ans, c'est effectivement une certaine réduction du nombre de poids lourds, mais elle correspond essentiellement au fait que le poids total autorisé en charge est passé de 18 à 40 tonnes. Très honnêtement, nous ne voyons pas de modification à la frontière - je dis bien au passage de la frontière - entre le routier et le ferroviaire. Et nous voyons au contraire un report des poids lourds entre la France et la Suisse vers l'Autriche. C'est donc un décalage des poids lourds. Mais nous ne voyons pas un effet aussi massif en faveur du report modal vers le ferroviaire tel que vous l'avez énoncé. Ceci ne signifie pas qu'il ne faille pas aller vers une certaine taxation des poids lourds là où ils ne paient pas leur coût complet, c'est-à-dire vers les autoroutes non concédées ou les autoroutes nationales.

Par ailleurs, on a beaucoup présenté les difficultés des SCOT, et le fait qu'il y a un enchevêtrement des différents périmètres, que ce soit les DTA, les PDU, les SCOT, etc. Je crois que la commission a envisagé l'idée d'inter-SCOT, pour essayer...

Philippe MARZOLF

Ce n'est pas la commission, la commission n'a pas d'avis. C'est ce que nous avons entendu : il y a des idées de coordination, au niveau territorial, de territoires cohérents et de coordination à ce niveau-là.

Dominique AUVERLOT

Effectivement, la commission a juste repris cette idée, et la présente à chaque fois au début, dans les enseignements qu'elle tire des débats. Comment voyez-vous une telle coopération entre les SCOT, sachant que normalement, quand on fait un SCOT, il y a un volet déplacement. Et dans ce volet déplacement, il est demandé de réunir toutes les autorités organisatrices de transport qui travaillent sur le périmètre concerné, d'inviter RFF et SNCF, le Conseil régional... Il y a donc déjà normalement une certaine coopération dans le volet déplacement des SCOT. Alors, comment peut-on faire pour améliorer les choses au niveau des SCOT ?

Philippe MARZOLF

Monsieur Thiollière va peut-être nous apporter une réponse ? Comment font-ils ?

Michel THIOLLIÈRE

Je voulais d'abord réagir aux propos de notre collègue de la Région, président du groupe des Verts. Il a tenu des propos qui sont parfaitement inqualifiables vis-à-vis de la population stéphanoise. Cela traduit soit un souverain mépris pour les régions qui ont souffert en Rhône-Alpes et ailleurs, soit une totale méconnaissance de ce qu'est la région Rhône-Alpes. Dans les eux cas de figure, c'est grave, mon cher collègue, de considérer que les gens de la région stéphanoise seraient en quelque sorte des retardés mentaux, qui auraient été incapables au fil du temps de s'adapter aux difficultés.

Vous avez sans doute la chance d'être sur un territoire riche. Nous sommes sur un territoire qui est relativement plus pauvre que la moyenne en Rhône-Alpes. Nous n'y sommes pour rien, ni vous, ni moi, mais nous avons su relever les défis, retrousser les manches, les uns et les autres, nous adapter aux difficultés du temps, et particulier dans la région stéphanoise. Je vous demanderais donc de bien vouloir avoir un peu plus de considération pour les gens qui souffrent et qui se battent pour en sortir.

Par ailleurs, le débat de ce soir, c'est une alternative à l'engorgement considérable et croissant du sillon rhodanien. Beaucoup de choses ont été dites, sur des sujets fort intéressants, au niveau planétaire, international, national et régional. Mais si l'on veut concrètement trouver des solutions au problème, et si vous pouvez faire des recommandations concrètes à ceux qui prendront les décisions, cela suppose qu'on prenne à très court terme des décisions qui engageront l'avenir. On parle de l'alternative ferroviaire au développement routier et autoroutier. Je vous ai dit tout à l'heure que j'y suis favorable. Mais cela suppose par exemple que la décision très proche maintenant du contournement sud-est de Lyon ferroviaire s'embrancher sur Chasse-sur-Rhône, et pas plus bas dans la vallée du Rhône. Parce que cette décision, qui paraît accessoire au débat, si elle n'est pas tranchée favorablement à Chasse-sur-Rhône, cela veut dire que l'on exclut définitivement la possibilité d'un trafic ferroviaire pour se substituer au trafic routier en direction de l'agglomération stéphanoise, en direction de Firminy. Et cela veut dire aussi que jamais plus on n'aura la possibilité d'embrancher la région stéphanoise à Saint-Exupéry pour rejoindre le tissu ferroviaire européen et pour rejoindre l'aéroport Saint-Exupéry. Il y a donc des grands débats qui sont intéressants, parce que cela éclaire notre vision commune, mais il y a aussi des mesures concrètes. Si demain, la région Rhône-Alpes, RFF et la SNCF ne tranchent pas en faveur de Chasse-sur-Rhône, cela veut dire que tout le discours que nous avons ce soir n'aura pas beaucoup d'efficacité concrète. Cela veut dire que les 400 000 habitants de l'agglomération stéphanoise, et plus largement les départements de la Loire et de la Haute-Loire ne seront jamais raccordés au tissu

ferroviaire européen. Cela veut donc dire que l'on va continuer à engorger les routes définitivement.

Alors, permettez-moi de revenir au sujet de ce soir : comment trouver des alternatives durables à l'engorgement de la vallée du Rhône ? En voilà une. C'est très concret : la SNCF, RFF et la région Rhône-Alpes y travaillent. Suivant les deux alternatives - Chasse-sur-Rhône ou plus bas dans la vallée - nous aurons une perte définitive de possibilité pour la région stéphanoise. C'est aussi simple que cela.

Philippe MARZOLF

Et par rapport à la question sur les inter-SCOT ?

Michel THIOLLIERE

Cela fonctionne bien à condition de ne jamais déranger les gens les plus riches de la région Rhône-Alpes. C'est la raison pour laquelle je me suis mis en colère. Tout le monde veut pouvoir se déplacer n'importe où dans le monde, à condition que cela ne vous gêne pas à titre personnel. Je sais cela très bien. Depuis que je suis élu, je me bats en permanence contre à la fois des effets individualistes et égoïstes, et pour défendre l'intérêt général. Chacun sait bien que les SCOT sont importants, mais leurs effets sont à 20 ou 30 ans. Et l'inter-SCOT, n'en parlons pas ! Quand nous nous réunissons, on voit bien qu'il y a de bonnes intentions, mais quand on arrive aux décisions concrètes, on oublie tout ce qui est écrit dans les SCOT. Cela a même été dit tout à l'heure au niveau de la DTA. La DTA, c'est un cadre d'ensemble que fixe l'Etat. Mais ce cadre impose un certain nombre de choses aux SCOT et à nos PLU, mais n'a pas valeur éternelle. Donc, si demain, les élus que nous sommes, nous ne sommes pas capables de nous entendre pour dire notamment qu'il y a une sorte de rééquilibrage à faire en région en Rhône-Alpes, qui passe par des décisions concrètes, c'est de la littérature. Quand on parle concret, il faut prendre les décisions qui vont avec les intentions. Si les intentions sont louables, je n'en vois pas toujours la traduction concrète lorsqu'il s'agit, notamment dans les SCOT, de rendre compatibles les possibilités d'habitat. Lorsque la DTA indique qu'elle veut geler l'urbanisation autour de Mornant, elle a raison de dire cela. Mais concrètement, quand j'entends certains élus du Rhône, qui sont de bons collègues par ailleurs - aller à l'encontre de ces bons principes, je me dit que nous ne sommes pas encore tout à fait mûrs pour prendre des décisions concrètes qui sont conformes à ce que l'on dit.

Puisque nous sommes dans un débat public, je voudrais dire qu'il faut tenir deux choses en même temps : les intentions générales que vous évoquez, le SCOT, mais il faut aussi prendre des décisions concrètes tous les matins. Et ces décisions concrètes doivent aller dans le sens plus général de ce qui nous inspire à travers les SCOT, de ce qui nous inspire au niveau des DTA, et des schémas qui se mettent en place.

Je reviens à mon histoire du fameux barreau ferroviaire sud-est. Cela fait au moins 15 ans que nous en parlons. Vous évoquez Jacques Barrot : nous avons travaillé avec lui, avec la SNCF et tous les présidents qui se sont succédé, avec la région Rhône-Alpes, avec RFF. Aujourd'hui, à ma connaissance, il serait intéressant d'avoir non pas un train qui aille de Grenoble sur Lyon, et un autre de Saint-Etienne sur Lyon, mais avoir un axe ferroviaire Lyon/Grenoble, cette fameuse transversale. Nous sommes tombés d'accord pour pouvoir inspirer - en tout cas politiquement - cette diagonale Grenoble-Lyon. Cela ne veut rien dire si ce fameux barreau ferroviaire n'existe pas.

Et ce barreau ferroviaire - j'espère qu'il sera décidé un jour - suivant que la décision va d'un côté ou d'un autre, cela met en péril définitivement les grands sujets que vous évoquez ce soir.

Philippe MARZOLF

RFF ?

Sébastien FOURNIER, RFF

Il y a eu plusieurs questions, mais la plus prégnante sur Saint-Etienne, ce sont les déplacements entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry. Je voudrais répéter la réponse déjà donnée par Monsieur Leras tout à l'heure : la partie Nord du CFL, et le raccordement de Saint-Fons, qui font partie du même projet, seront la solution pour le transit entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry, et sur Lyon/Grenoble, sur des liaisons entre Saint-Etienne et Grenoble, et vice versa.

La partie Sud est en début d'étude. Je ne pense pas que l'on puisse orienter la solution à ce niveau. C'est votre rôle, mais les études sont en cours chez RFF. Ce sera le résultat des études qui permettra de prendre des décisions.

Il y a eu d'autres questions concernant le bouchon de la Guillotière. Je peux vous apporter quelques éléments d'information. RFF a fait réaliser une étude sur le nœud ferroviaire lyonnais, en dehors de la problématique CFL. Cette étude a deux plans de projection : à moyen terme et à long terme. Elle a été présentée hier au niveau technique, à la DRE et à la Région. On prévoit d'inscrire un certain nombre d'améliorations dans le nœud ferroviaire lyonnais au contrat de projet, qui comprend en particulier le redécoupage du bloc dans le nœud ferroviaire lyonnais et dans la tranchée de Guillotière, qui permettra de résoudre, au moins en partie, le problème dont vous parlez.

Enfin, vous avez évoqué Lyon-Trévoux. Je suppose que vous savez que RFF est en train de réaliser, avec la région Rhône-Alpes, une étude préliminaire sur la réouverture de cette ligne.

Philippe MARZOLF

Merci de ces précisions.

Jean MUNSTER

Je voudrais répondre de façon très concrète. Je crois qu'il faut un peu de courage d'opinion dans la vie. Le désengagement actuel de la SNCF est assez catastrophique. Comment peut-on admettre aujourd'hui que ce fameux retrait dans certaines régions de France, auprès de certaines industries, qui mettrait à mal toute une économie régionale, ne puisse pas être compensé par la libre circulation des marchandises, et surtout l'accès en matière de transport à d'autres - et peut-être pas des meilleurs - moyens de transport ? C'est là que l'importance des infrastructures d'accès et de proximité revêt toute son importance.

La seule question qui vaille est : par quelle notion d'intérêt peut-on, du jour au lendemain, arrêter un TGV primeur, qui partait de Perpignan à 8 heures du soir pour arriver à 4 heures du matin à Rungis, ce qui correspond à quelques dizaines de camions, que l'on ne peut compenser aujourd'hui

par la route, dans un cadre légitime, en temps et en heure, tout en respectant la sécurité routière ? Je crois qu'aujourd'hui, il y a dans notre pays - n'ayons pas peur des mots - un débat assez incompréhensible, où la priorité du transport de voyageurs, c'est les infrastructures, leur développement, et des moyens ferroviaires. Le fret routier aujourd'hui, c'est l'abandon pur et simple de la SNCF, et un désengagement absolu. Il y a encore quelques secteurs d'activité. Quand on est allé dire aux grumiers que demain, les trains de bois n'existeraient plus, parce qu'ils sont trop reculés - en général, les forêts ne se trouvent pas dans les centres-villes... Aujourd'hui bon nombre d'industries se voient coupées des lignes ferroviaires. Et on leur dit, avec un courage tout à fait extraordinaire : « *si vous voulez le fer, payez-le-vous.* » je crois qu'il faut un peu de courage d'opinion, et dire qu'à un moment donné, nous allons nous retrouver dans une position unimaginable. Tous des retraits actuels des plates-formes et de la qualité de service, si la SNCF n'a pas les moyens de répondre à la qualité, ce que je conçois, et si en plus en France il n'y a pas une vraie volonté politique, on ira tout droit dans le mur.

Jean-Louis ROBINET

Je voulais simplement vous donner l'adresse du site CCI A45, si vous voulez bien le noter. C'est www.ouiA45.fr. Vous verrez que c'est un site qui présente l'ensemble de l'argumentaire tel que nous l'avons établi, que cet argumentaire nous paraît raisonnable, et que nous sommes ouverts à tout enrichissement amené par qui que ce soit qui ait une idée un peu positive des choses. Merci.

François CATALANO

Cela fait penser à « Ouille A45 » !

Olivier LONGEON

J'ai l'habitude de fréquenter Michel Thiollière dans le Conseil municipal de Saint-Etienne, j'ai donc l'habitude de ce type de réaction. J'affirme que Gérard Leras n'a pas dit cela. Il n'a pas parlé des Stéphanois. Il a parlé d'une certaine catégorie de Stéphanois qui n'a peut-être pas su s'adapter. Cela ne veut pas dire exactement la même chose. J'ajouterais que la question brûlante, c'est le SCOT. Finalement, à Saint-Etienne, cela fait 25 ou 30 ans que nous n'arrivons pas à faire de SCOT. Donc, avant de parler d'un inter-SCOT, il faudrait parler du SCOT.

J'ajouterais aussi, par rapport à ce qui a été dit. Olivier Frérot a cité le site de l'AMPASEL, mais je vais revenir sur un sujet plus global sur la vallée du Rhône. L'AMPASEL dépend de la COPARLY qui mesure la pollution atmosphérique sur la région lyonnaise et chapeaute toutes les unités qui mesurent la pollution. Sur le site de la COPARLY, vous irez voir les analyses...

Philippe MARZOLF

Vous pouvez donner le lien ?

Olivier LONGEON

Ce doit être coparly.org.

Vous allez voir des cartes de 2003 sur l'ozone. En Rhône-Alpes, on sait de manière sûre que depuis une dizaine d'années, il n'y a plus d'endroit dans la région où il n'y a pas au moins un jour par an une pollution forte à l'ozone. Pendant la canicule, même à 4807 mètres, au sommet du Mont-Blanc, on était soumis à la pollution à l'ozone. Et la pollution à l'ozone, c'est tous ces transports que nous avons actuellement dans la vallée du Rhône, avec des moteurs thermiques, etc. Tout cela se retrouve sur la totalité de Rhône-Alpes. En 2003, des gens qui habitent Saint-Bonnet-le-Château, c'est-à-dire dans un coin plus reculé du Massif Central que Saint-Etienne, étaient touchés par la pollution qui venait de la vallée du Rhône.

Docteur Hubert POUQUET, vice-président du Conseil général de la Loire

Je suis chargé des infrastructures dans le département, qu'elles soient routières, ferroviaires ou même aériennes. Cela représente tout de même 4 000 kilomètres dans le département. Cela sert aussi un peu aux transports en commun, en particulier les bus. Il y a donc une certaine importance à la route. Le département va donner son analyse sur le débat, qui est à peu près parallèle à celle des autres élus de la CCI, de la Chambre des Métiers, et de Saint-Etienne-Métropole.

Philippe MARZOLF

Monsieur Blanchet, voulez-vous rajouter quelque chose ? Nous clôturerons définitivement après.

Jean-Didier BLANCHET

Je suis un peu choqué par les propos de Jean Munster. Il est clair que la route a tué le fret ferroviaire. Et vous voudriez en plus qu'une activité qui, en 2003, était déficitaire de 25 %... Quelle entreprise pourrait survivre en perdant 25 % de son chiffre d'affaires ? Vous voudriez que ladite entreprise puisse desservir l'ensemble du territoire, continuer à desservir toutes les cours de gare de France et de Navarre, alors que la seule chance du fret ferroviaire, c'est le transport massifié, éventuellement reprendre un trafic important sur l'axe rhodanien - parce que c'est un axe fort sur lequel la SNCF peut gagner de l'argent. Mais quant à desservir toutes les petites gares de France et de Navarre, c'est impossible. C'est impossible. Alors, ne mettez pas la SNCF au défi de faire ce qu'elle ne peut pas faire.

Jean MUNSTER

Je n'ai absolument pas parlé de la répartition des petites gares, j'ai parlé aujourd'hui des grands tronçons. Un tronçon comme Perpignan/Rungis, c'est un grand tronçon.

Jean-Didier BLANCHET

Vous avez parlé de TGV...

Jean MUNSTER

C'était un TGV primeur.

Jean-Didier BLANCHET

On se fait plaisir en mettant des primeurs sur un TGV, cela n'a pas de sens économique ! Même La Poste... Réfléchissez à l'économie que cela représente. Même la SNCF n'y pense pas.

Jean MUNSTER

Mais Monsieur, en matière de réglementation sociale, en temps et en heure, il est impossible en partant à 8 heures du soir de Perpignan d'être à 4 heures du matin à Rungis, à moins de rouler à 97 km/heure à bord d'un camion. C'est tout. Là, le transport ferroviaire à toute sa valeur. Si elle ne l'a pas là, elle ne l'a nulle part ailleurs.

Jean-Didier BLANCHET

Je ne suis pas d'accord avec vous.

Philippe MARZOLF

Nous allons clore sur cette différence. Il est 21 heures 15. Je vous remercie de participation, et je vous souhaite une bonne fin de soirée. Je vous invite à continuer de dialoguer ensemble, il y a un cocktail qui nous attend, à côté. Merci.