

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

Réunion thématique

Transports et mobilité des personnes

Nîmes, le 3 mai 2006

Accueil et présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Bonsoir, je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et je suis accompagné de plusieurs de ses membres, Anne Devailly, Noël Lebel, Claude Leroi et Philippe Bovy, le Suisse de service, qui a préparé cette réunion sur la mobilité des personnes, sachant qu'il en est le spécialiste.

Rapidement, nous sommes dans une réunion thématique, je vais vous présenter en 5 minutes le cadre général du débat. J'en suis désolé pour ceux qui sont souvent présents, mais il est indispensable de rappeler les règles. L'Etat est commanditaire du débat public avec co-saisine par le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Ecologie et du Développement durable. C'est la CNDP qui a été saisie en tant qu'autorité administrative indépendante. Elle a nommé une Commission particulière composée d'un président et de six membres. Nous nous sommes tous engagés sur un code d'éthique et de déontologie sur deux points bien précis, indépendance, par rapport à l'Etat et aux différents acteurs, et neutralité, nous n'avons pas d'avis à donner, c'est vous, public, qui allez donner vos arguments qui seront bien sûr repris par nous dans le compte-rendu que nous ferons à la fin du débat. Nous sommes donc les facilitateurs du débat entre l'Etat qui a demandé le débat et vous, le public et nous serons ensuite la mémoire en faisant un compte-rendu le plus objectif possible, en faisant la synthèse de ce qui ressort de ces quatre mois de débat.

Trois questions nous sont principalement posées, il s'agit de la demande de l'Etat :

Quelle est la perception du système de transport actuel et futur (2020/2026), en termes de facilité de se déplacer – les gens sont-ils gênés ou pas ? –, en termes d'impacts sur l'environnement ?

A partir de là, quelles sont les orientations pour avoir une politique des transports plus durable ? Ceci bien sûr en fonction des trois composantes du développement durable : économie, les transports sont nécessaires à l'économie, le social avec les emplois, mais aussi l'environnement, et par rapport aux projets des différents territoires, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. Egalement, ce qui est fortement ressenti dans le débat, les engagements de la France, limitation des gaz à effet de serre avec Kyoto et le facteur 4, c'est-à-dire diviser nos émissions de CO₂ par 4 d'ici 2020.

Ensuite, quelle est l'acceptabilité locale ? L'Etat met au débat une quarantaine de mesures, que je ne détaillerai pas car l'Etat le fera tout à l'heure, qu'il a regroupé en 6 grandes familles. Nous allons tenter de voir la façon dont elles sont acceptées ou non, par exemple s'agissant de limitation de vitesse sur autoroute, le transfert modal, nous allons en parler beaucoup ce soir sur les personnes, la taxation pour taxer plus lourdement le transport routier, ou changer les habitudes et les comportements, modifier la politique d'urbanisation, redensifier les villes, relocalisation industrielle. Une quarantaine de mesures que nous étudierons au fur et à mesure.

Le débat public, c'est bien sûr des moyens d'information que vous avez à l'entrée, mais également une participation. Les réunions publiques ne sont pas le seul moyen de participation, même si nous allons en organiser plus d'une trentaine. Nous en avons fait une douzaine pour l'instant, nous avons réunis 1 500 participants en tout. Un système de questions/réponses est également très utilisé sur des questions directement posées sur Internet, par courrier ou lors des réunions, par écrit. 340 questions, 90 avis émis à ce jour. Un forum est à votre disposition sur Internet, pour des échanges sur les différentes thématiques du débat et nous y avons inclus la thématique du ferroutage qui semble fortement ressortir du débat. En outre, toute personne concernée par le débat, par la politique des transports, peut faire une contribution écrite que la Commission rend publique sur Internet et dans notre bureau d'Avignon. Certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentation, de ce qu'elles apportent au débat, peuvent être transformées en cahier d'acteur de 4 pages qui seront diffusés à ce moment-là au même niveau que le document de l'Etat, entre 30 000 et 50 000 exemplaires. Vous voyez donc que vous avez d'autres moyens de participation pour vous exprimer.

Une trentaine de réunions. Nous avons déjà fait une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement. Nous sommes dans la phase de réunions thématiques, la phase d'information, c'est pour cela qu'il y a, vous le voyez dans le programme, plus d'intervenants que de temps pour le public, car il faut tout de même réfléchir sur ces différentes questions complexes, nous nous en sommes aperçus maintenant depuis un peu plus d'un mois. Nous avons vu :

- l'offre et la demande de transports ;
- les transports et le développement des territoires dans les trois régions ;
- les transports et enjeux globaux d'environnement, qui a été un moment fort car tout le monde a alors réalisé que les enjeux allaient venir du réchauffement climatique, du pétrole cher à cause du pic de production et les limites des ressources pétrolières, mais qui vont forcément changer la donne ;
- les enjeux locaux d'environnement liés à la santé, à la sécurité, au bruit ;
- la mobilité des marchandises.

Nous voyons aujourd'hui la mobilité des personnes, et je laisserai Philippe Bovy présenter sa réunion.

Nous ferons ensuite, la semaine prochaine, une réunion thématique générale pour faire la synthèse de ces différentes thématiques et à partir de là, aborder les réunions territoriales où nous regarderons un peu plus les problématiques locales dans les différentes villes dans lesquelles nous sommes. En tout cas, nous sommes bien ce soir dans une réunion thématique et nous serons à Alès le 14 juin.

Voilà donc pour la présentation, mes 5 minutes. Vous avez toujours ici le juge de temps, chronomètre pour ne pas dépasser le temps de chaque intervention, ce qui permet au public d'avoir

le maximum de temps pour intervenir. Je passe directement la parole à l'Etat qui va nous présenter, également en 5 minutes quelles sont ses attentes par rapport à ce débat public.

Présentation des attentes de l'Etat

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports

Bonsoir, Michel Badré, qui se trouve à la tribune, et moi-même avons piloté les études et la confection du dossier que vous avez entre les mains qui a donc été conjointement établi par deux ministères, le ministère de l'Ecologie et du Développement durable d'une part et le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer d'autre part.

Dans ce dossier, nous invitons le public à réfléchir à l'avenir et à essayer de se projeter à une vision à au moins 20 ans et nous avons même, dans certains cas, présenté des études allant jusque 2050. En tout cas, il ne s'agit d'immédiat, de court terme, mais au moins de moyen et de long terme.

Dans cette démarche, nous nous interrogeons sur la mobilité. Quelle mobilité, quelles activités et quel aménagement du territoire d'une part et quel cadre de vie préserver d'autre part. C'est une responsabilité pour l'Etat que de définir des orientations pour l'avenir de manière concertée. Ceci dans un périmètre précis pour ce qui concerne ce débat. Il s'agit de l'axe Lyon-frontière espagnole, sachant que, bien entendu, sont concernés des territoires beaucoup plus vastes que ce périmètre proprement dit, puisque nous avons pris l'ensemble des trois régions, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, c'est-à-dire 12 millions d'habitants, 1/5 de la France.

Dans cette prospective, dans cette démarche à long terme, nous avons essayé d'évaluer la demande et le chiffre à retenir est que nous envisageons une croissance de 40 % de la mobilité, aussi bien des personnes que des transports de marchandises à l'horizon actuel, sachant que le trafic moyen annuel sur A7, et qui est à peu près équivalent sur A9, est de 70 000 véhicules/jour dont 19 % de poids-lourds et 81 % de véhicules légers. Cela veut dire que nous avons 23 000 véhicules de plus, probablement, dans 20 ans sur ces deux axes et c'est de cela dont il s'agit aujourd'hui puisque nous avons traité des poids-lourds lors d'une réunion la semaine dernière et nous avons parlé de report modal pour les poids-lourds. Nous envisageons d'aller jusqu'à prendre la totalité de la croissance sur des modes propres et il s'agit aujourd'hui de voir ce qui se passe avec les véhicules légers.

Je passe sur ce point en ajoutant que tous ces véhicules produisent des gaz à effet de serre et si la croissance des trajets est de 40 %, la croissance des émissions telle que nous l'envisageons actuellement est de l'ordre de 10 à 30 %, ce qui est évidemment loin de l'objectif qui a été proposé par la mission récente de l'Assemblée nationale sur la question et qui propose un objectif de 25 % à 20 ans pour la France entière. Nous observons donc deux contraintes importantes : l'aggravation de la congestion routière et un impact environnemental lourd. L'objectif est donc de tenter de lever ces deux contraintes à la fois sur la mobilité et sur l'environnement et nous avons, dans ce dossier, envisagé un certain nombre de mesures, 44 au total, que nous avons classées en 6 familles pour être plus synthétiques. Certaines de ces mesures visent à réduire la congestion, d'autres à améliorer le bilan environnemental, d'autres, enfin, visent les deux objectifs.

Vous commencez, je pense, à connaître les 6 familles pour la plupart d'entre vous, puisque vous en avez sans doute entendu parler ou vous avez lu le dossier, la régulation de l'existant, etc. Je ne les dis pas toutes, je voudrais simplement dire que nous allons aujourd'hui nous intéresser à la seconde famille, développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime pour tenter de capter une part de la croissance sur cet axe ; et aussi aux autres familles, 4, 5 et 6 progrès technologiques, maîtrise de la mobilité routière et modification des comportements.

Je dépasse un tout petit peu, mais je termine en disant que l'objectif du débat est d'éclairer le gouvernement sur la perception du système de transport d'une part, sur les orientations et sur l'acceptabilité des différentes mesures proposées à court, moyen et long terme. L'objectif à l'issue du débat est de définir une politique des transports qui soit concertée avec ses collectivités et avec le public en réduisant les contraintes identifiées et en phase avec les attentes des citoyens.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous donnons maintenant la parole à Monsieur Danzanvilliers qui va nous parler du trafic sur ces différentes portions et qui a 15 minutes pour nous présenter l'état des lieux et les perspectives.

La congestion sur les grands axes

Patrice DANZANVILLIERS, SETRA, ministère des Transports

Je suis directeur d'études Economie des transports et trafic au SETRA, qui est le Service d'études techniques des routes et autoroutes. J'ai le plaisir de vous présenter ici quelques indications sur la manière dont nous prenons en compte la congestion et les questions de gêne aux usagers dans un contexte qui vous concerne directement.

Quelques préliminaires, ce débat public tourne en particulier autour de deux grands enjeux que Monsieur Blanchet vient de rappeler : une croissance du trafic attendue de l'ordre de 40 % à l'horizon de 20 ans et ensuite une nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre alors que dans cette perspective de croissance du trafic, nous aurions une augmentation entre 10 et 30 % de nos émissions.

Maintenant, s'agissant de ce dont je vais vous parler plus précisément, la congestion, j'ai pris connaissance du sondage réalisé par la Commission particulière du débat public qui a été publié au cours de la réunion de Valence le 11 avril 2006 et qui montre que, globalement, la congestion n'est pas tellement perçue par la population, sauf aux abords des agglomérations, des grandes et des petites d'ailleurs. Mon propos n'est pas de revenir sur ce sentiment, mais de chercher à vous montrer le plus objectivement possible la situation de la congestion sur les grands axes autoroutiers aujourd'hui et ce qu'elle serait dans une vingtaine d'années.

Donc l'évolution de cette congestion est bien entendu sous-tendue par la croissance des trafics dont nous parlions tout à l'heure.

Je vous propose deux entrées pour cette appréciation de la congestion sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien. D'abord une entrée par les seuils de gêne, par une explication rapide de la méthode d'appréciation de ces seuils de gêne, et ensuite une entrée par les questions d'exploitation des infrastructures autoroutières, et notamment la difficulté pour les exploitants, les sociétés concessionnaires d'autoroute, de réaliser des travaux d'entretien et d'aménagement lorsque le trafic est élevé.

Donc, tout d'abord une définition : la congestion est l'ensemble de la gêne provoquée par une accumulation de véhicules en circulation sur une route ou une autoroute. Ce trafic, par un phénomène appelé gêne, au cours de laquelle les véhicules légers, en particulier, parviennent à maintenir une vitesse plus ou moins élevée au prix d'une conduite active, d'une attention soutenue qui constituent un inconfort au fil de leur parcours. Ceux qui circulent régulièrement sur ces axes peuvent le constater. Les automobilistes sont donc souvent contraints de réduire leur vitesse, en gros jusqu'à la vitesse des véhicules lents, les caravanes ou les poids-lourds. Il n'y a néanmoins pas de file d'attente. Cette situation n'est pas sans conséquences en termes de risque d'accident et une autre perturbation peut en fait entraîner des ralentissements importants qui peuvent se traduire par des accidents, des incidents si les conducteurs ne sont pas très attentifs. Nous avons donc une circulation que nous pouvons qualifier de « circulation en peloton » qui est acceptable en zone urbaine et périurbaine, mais qui est extrêmement désagréable et parfois dangereuse dans d'autres zones. Nous avons intérêt à définir des seuils de gêne.

J'en reviens donc à ces seuils de gêne : pour pouvoir détecter facilement les problèmes de capacité sur les différentes sections du réseau, le SETRA, avec l'aide d'un chercheur ayant travaillé à

l'INRETS a défini des seuils de gêne aux usagers pour essayer d'objectiver cette notion et associer le trafic au niveau de service. Nous avons ainsi défini une échelle de congestion, une échelle de gêne qui repose sur une notion de pourcentage de temps pendant lequel les automobilistes sont contraints de rouler à la vitesse d'un véhicule lent, un poids-lourd ou une caravane, et sont donc limités dans leurs possibilités de dépassement. Les différents seuils de gêne sont donc représentés ici par des codes de couleur. Je ne vais pas entrer dans le détail des chiffres, j'indique à ceux qui souhaiteraient des précisions qu'elles sont dans le dossier de l'Etat sur le site Internet de la CPDP, dans le cadre des études de trafic.

Ici, ces seuils de gêne correspondent à une autoroute à 2x3 voies, supportant un trafic poids-lourds de 18 à 22 %, qui est la moyenne que Jean-Didier Blanchet vous a donné tout à l'heure, 19 % étant la moyenne d'hiver et ce qui est le cas des autoroutes A7 et A9. Aujourd'hui, sur l'autoroute A7, comme sur l'autoroute A9, vous roulez à peu près autour de 70 000 véhicules/jour, donc dans la situation ici qualifiée de manque.

Pour tenter d'approfondir cette notion, en été, les seuils de gêne que nous utilisons sont plus élevés. En effet et d'une part, la concentration en camions est plus faible, plutôt de l'ordre de 13 à 15 % en été. D'autre part, nous pouvons admettre que l'automobiliste se déplaçant pour des raisons de tourisme et de vacances est prêt à supporter une gêne un peu plus importante. Les seuils de gêne ont donc été relevés, comme vous pouvez le constater ici. Nous avons toujours le même code couleur et en été 2004 et 2005, l'ensemble des sections se situe dans les deux derniers seuils, qualifiée de fortement dégradée ou très fortement dégradée.

Quelques diapositives pour vous présenter le type de résultat que nous obtenons sur une section représentative des autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, A7 et A9. Vous voyez ici des chiffres de l'année 2000, des chiffres en 2020 indiqués en situation de référence et des chiffres en 2020 indiqués en situation de reports modaux. Quelques précisions sur ce que nous appelons situation de référence ou situation de report modal.

La situation de référence à l'horizon 2020 est une situation dans laquelle les autoroutes prévues et à l'étude, telles que par exemple l'A51, la totalité de l'A75 ou même la route nationale 88 à 2x2 voies, sont supposée réalisées, ainsi que d'autres infrastructures. Elle se caractérise également par une croissance de l'économie prise en compte sur la période, de l'ordre de 1,9 % entre aujourd'hui et 2020/2025.

La situation dite de report modal, le troisième chiffre que vous pouvez voir sur les planches, est une situation ambitieuse. Nous en avons également parlé tout à l'heure avec Jean-Didier Blanchet puisque la quasi-totalité de l'accroissement du trafic de marchandise est supposée être absorbée par le fluvial, le ferroviaire ou le maritime. Il s'agit donc bien d'une situation ambitieuse.

En ce qui concerne le trafic voyageur, toujours dans cette situation de report modal, le report de trafic sur la vallée du Rhône serait de l'ordre de 2 400 véhicules jour et, pour mémoire, j'ai indiqué que les effets du TGV Méditerranée actuellement en service, représentent de l'ordre de 1 200 véhicules/jour aujourd'hui, des reports sur le TGV.

Sur l'autoroute A7, voici les résultats en moyenne annuelle, le pourcentage indiqué est celui des poids-lourds dont je ne présente pas les chiffres en détail, mais vous pouvez vous apercevoir que la situation est différente suivant les sections. Au nord de Valence, les choses ne se passent pas trop mal, au sud, nous passerions, selon nos estimations dans le rouge dans les deux hypothèses, donc tant en référence qu'en situation de reports modaux.

Toujours sur cette même autoroute A7, mais en été, je précise qu'il s'agit de juillet et août et que les chiffres présentés ne sont pas les jours d'hyper pointe, 31 juillet-1^{er} août, mais une moyenne sur l'ensemble des 62 jours de juillet et août. Il faut donc également prendre ces jours d'hyper pointe et évidemment des jours un peu moins chargés. Je crois que les couleurs parlent d'elles-mêmes dans les différentes hypothèses. A l'exception de la section nord de Valence, la situation passe également au rouge, tant en situation dite de référence qu'en situation de report modal.

Passons maintenant rapidement deux planches sur l'autoroute A9. Je précise que cette planche ne représente pas le futur contournement de Montpellier dont vous avez tous entendu parler, nous nous plaçons dans la situation que vous connaissez aujourd'hui. Vous voyez qu'entre Nîmes et Montpellier la situation passe de l'orange au rouge deux hypothèses, par contre la situation est un peu meilleure à l'ouest de Montpellier, les couleurs parlent d'elles-mêmes. Toutefois, la situation reste fortement dégradée entre Montpellier et Sète dans les deux premières hypothèses.

En été, toujours sur l'autoroute A9, toujours les mêmes problèmes à l'est de Montpellier, la situation se dégrade sérieusement dans les différentes hypothèses, alors qu'à l'ouest la situation est un peu meilleure, en tout cas moins médiocre entre Sète et Narbonne. Nous pouvons nous étonner de voir remonter le trafic vers Sète, mais ceci est lié aux effets de l'autoroute A75 qui arrive dans cette zone, et qui recharge le trafic de l'autoroute.

Voilà donc, Mesdames et Messieurs, les problèmes de congestion qui selon nos estimations risquent de se poser ou vont se poser selon la situation d'ici une vingtaine d'année avec de grosses difficultés entre Valence et Orange et également entre Nîmes et Montpellier.

Je passe maintenant à la deuxième entrée dont je vous ai parlé en début de présentation : l'autre notion liée à la congestion. De quoi s'agit-il ? Les exploitants autoroutiers doivent régulièrement effectuer des travaux d'entretien et d'aménagement tout en permettant au trafic de continuer à circuler dans des conditions acceptables et surtout dans de bonnes conditions de sécurité. Il faut savoir que ces travaux seront, pour certains d'entre eux, absolument indispensables à la sécurité des usagers. Les conditions dans lesquelles se déroulent ces travaux peuvent mettre en danger tant les usagers que les personnels d'autoroutes. La sécurité des agents d'entretien, vous l'imaginez bien, est un souci réel et constant pour le ministère des Transports. Je précise d'ailleurs, et je le rappelle pour ceux qui le savent, que nous avons eu à déplorer en 2005 le décès de 8 agents d'entretien dans l'exercice de leur fonction sur le réseau routier français. Le problème n'est pas complètement nouveau.

Nous avons donc été amenés à définir, en coordination avec les exploitants, en l'occurrence la société concessionnaire d'autoroutes ASF, un seuil d'alerte pour les chantiers. Cet indicateur est un plafond de trafic maximum envisagé pour réaliser les travaux lorsque l'on essaie de réduire une section d'autoroute de trois à deux voies ou simplement dans un seul sens, en sécurité, tout en maintenant la stabilité du trafic. Ce seuil correspond en gros à la moitié de la capacité de l'autoroute, la capacité maximum de véhicules admissibles sur une autoroute à 2x3 voies. L'indicateur à retenir ensuite est le nombre de jours pendant lequel il est possible d'effectuer ces travaux en toute sécurité, sans déstabiliser le trafic. Cela ne veut pas dire que nous n'allons parfois pas être obligés de réaliser des travaux dans d'autres périodes, mais au prix d'une déstabilisation du trafic, de création de ralentissements et de bouchons parfois importants.

Voilà donc sur cette diapositive ce que nous observions au cours de deux années typiques que nous avons observées en détail, les années 1997 et 2002. Vous voyez donc sur ce tableau qu'en été, depuis 2002, il n'est plus possible d'effectuer ce type de travaux d'entretien en toute sécurité et sans que le trafic ne soit totalement déstabilisé. 0 % de jours ouvrables aux travaux sur l'ensemble des

sections. Hors été, le pourcentage a très fortement baissé entre 1997 et 2002. Sur l'A7, il restait en 2002 moins d'un jour sur quatre pour pouvoir réaliser ce type de travaux et moins d'un jour sur cinq sur l'autoroute A9. Nous voyons donc clairement ici les difficultés auxquelles sont confrontés les exploitants pour limiter la gêne aux usagers et travailler en toute sécurité.

En guise de conclusion, quelques idées : tout d'abord, attention, la congestion est d'abord liée au trafic de véhicules légers. La congestion apparaît lorsque le trafic des véhicules légers est très important. Les poids-lourds aggravent parfois et même de temps en temps la congestion, par exemple le vendredi, les jours mixtes de trafic entre les marchandises et le tourisme, mais en fait, la plupart du temps, les poids-lourds impactent très peu la congestion.

Nous ne sommes pas dans une situation trop grosse, il ne faut pas non plus faire un schéma complètement noir, mais dans une situation de congestion qui réduit fortement le niveau de service et de sécurité offert aux usagers. Cette période ne se limite maintenant plus aux seules périodes d'été, puisque certains long week-ends, un certain nombre de vendredi, comme je l'indiquais tout à l'heure, amènent des situations difficiles.

Cette situation ne peut que s'aggraver malgré l'augmentation de trafic moins forte que par le passé, nous ne parlons que d'une augmentation de 40 %, alors qu'au cours des dernières années, je n'ai plus le chiffre en tête, mais... Donc, même si cette augmentation de trafic est moins forte que par le passé, il est clair que la gêne va augmenter fortement sur bon nombre de sections. Pendant les périodes où le niveau de trafic est élevé, le moindre accident va entraîner des perturbations et des bouchons avec des risques de difficultés aggravés.

Enfin, dernière idée, toujours la notion de jour où il est possible de faire des travaux est de plus en plus limitée sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien, ce qui n'est pas sans poser des difficultés assez importantes pour les exploitants d'autoroutes. Mesdames et Messieurs, j'ai terminé, je vous remercie de votre attention.

Philippe MARZOLF

Merci. Nous respectons finalement les horaires. Monsieur Philippe Bovy, qui a préparé cette soirée, va nous parler des enjeux généraux et des questionnements de cette réunion portant sur la mobilité des personnes en 10 minutes.

Les enjeux généraux et le questionnement de la réunion

Philippe BOVY, membre de la CPDP

Philippe Bovy est le petit Suisse de service dans les études françaises et, comme vous le savez, les Suisses parlent lentement, alors quand on donne 10 minutes à un Suisse pour dire ce qu'il a à dire, il a en fait 13 minutes en accord avec...

Philippe MARZOLF

Les membres de la Commission doivent également donner l'exemple. Déjà 30 secondes !

Philippe BOVY

Le Suisse n'est pas complètement parachuté dans le midi de la France, il se trouve que j'ai acheté en même temps que François Mitterrand a été élu une propriété dans la région de Sommières et je connais donc bien la région. J'ai aussi bourlingué dans des affaires de PDU en Île-de-France, Grenoble, etc., et je connais bien aussi Barcelone, Madrid, l'Espagne, etc., ce qui se trouve derrière l'arc languedocien. Je dirais tout de même quelque part deux mots sur ce qui se passe chez nous.

Cinq points, s'il vous plaît. J'aimerais dire quelques mots sur une vision européenne du couloir de transports que l'on oublie dans toutes les discussions, le couloir de transports nord-sud le plus chargé d'Europe. En moyenne, dans certains jours de pointe, nous sommes à 100, 120 000 véhicules/jour, mais également entre 50 et 60 000 voyageurs, essentiellement TGV. Aucun couloir européen n'a cette charge.

Pourquoi y a-t-il cette charge en France ? Peut-être parce qu'il s'agit du couloir qui a la géographie la plus facile, ce qui pose un problème et qui fait que la France a, sur ce couloir des politiques à prendre, différentes de celles de la Suisse et de l'Autriche pour des couloirs difficiles à travers les Alpes.

Deuxième point, j'aimerais parler d'une vision de cinquante ans des évolutions de circulation, des véhicules, nous viendrons ensuite au troisième point qui est la répartition modale des voyageurs ou des personnes. Et là j'ai eu beaucoup de difficultés à trouver des cartes où l'on montre des schémas avec des véhicules.

Quatrièmement, j'aimerais dire deux mots sur le fait que la mobilité des personnes est l'une des quatre libertés fondamentales, peut-être la plus importante en France, et toucher à cette liberté n'est pas si facile que cela, et en tout cas plus difficile que ce que l'on dit dans la salle « Il n'y a qu'à faire cela », notamment dans la sixième catégorie des mesures de l'Etat, les changements de comportements. Il n'y a pas beaucoup d'expériences réussies dans ce domaine.

Cinquièmement, j'aimerais aussi dire que le choix du moyen de transport est une autre liberté fondamentale et une particularité tout à fait diagonale : tout ce qui n'est pas voiture est alternatif pour la France. Mais ce n'est pas nécessairement le cas dans notre pays.

Géographie extraordinairement aisée. Il faut rappeler qu'environ 1 800 kilomètres séparent Vienne (Autriche) de l'Atlantique, 1 200 kilomètres d'Alpes, restent 600 entre le couloir du Rhône et

l'Atlantique. Derrière ces 1 800 kilomètres se trouvent environ 300 millions d'habitants côté nord et à peu près 130 à 150 millions côté sud. Cela pose tout de même un problème. Dans cet ensemble géographique, il se trouve que, d'un point de vue technique, le couloir géographiquement le plus aisé et multimodal est le seul qui a le fleuve, des voies ferroviaires avec des déclivités aisées. Quelque part, nous verrons, et c'est à mon avis l'une des faiblesses du dossier de l'Etat, que l'on surestime complètement la pression du transport de l'Espagne sur l'arc Languedoc et, à moins que la France ne sorte de l'union européenne, elle a des responsabilités à voir, il s'agit de 45 millions d'habitants, une des économies les plus dynamiques d'Europe.

Le dossier va être également très dur particulièrement sur Nîmes-Montpellier parce que nous avons une situation d'avoir deux axes, l'axe languedocien bifurquant en un axe occitan et un axe catalan, et vous verrez dans les schémas qui suivent des charges à hauteur de Montpellier dépassent et maintenant souvent les charges vont toutes à Montélimar. A hauteur de Montpellier, nous ne sommes plus qu'à cinq misérables lignes ferroviaires à deux voies, alors nous en avons tout de même six dans la vallée du Rhône, et il n'y a qu'une autoroute.

Voici une carte de l'Europe. Quelques mots sur les dernières 50 années. J'ai demandé au CETE Méditerranée de me faire ces cartes à la même échelle, ce qu'elle a fait rapidement, et vous avez ici en 1970, 15 000 véhicules par jour à la hauteur de Valence et Orange dont 6 % de poids-lourds, 5 000 à la hauteur de Sisteron. En 1985, nous obtenons déjà 18 % de poids-lourds, 17 % à la frontière espagnole, etc. Voici les chiffres qui ont été annoncés en 2000. Il s'agit de moyennes annuelles à un jour moyen de l'année. TJMA : 65 000 dont 18 de poids-lourds et vous retrouvez, sur le même graphique officiel, 71 000 véhicules à hauteur de Montpellier. En 2020, nous avons plusieurs prévisions : 84 000 véhicules dont 18 % de poids-lourds, 86 000 à hauteur de Montpellier et nous voyons tout de suite que le côté occidental de la fourche, Montpellier à l'Espagne a en fait systématiquement plus d'augmentation que le côté PACA, il faut dire que le côté PACA bute sur l'Italie et qu'il n'y a pas la même intensité d'activité que du côté espagnol.

Je vais vous dire encore deux mots et vous aurez un exposé dans un moment. La différence, nous avons parlé de congestion, d'ailleurs Monsieur Badré du ministère de l'Ecologie a posé chaque point de la question en PACA ou ici : dans le fond que pensez-vous du futur du tourisme dans ces régions ? Aucune réponse bizarrement. Entre une moyenne annuelle et l'été, nous avons 50 et 70 % de plus de trafic, aussi bien sur la route que sur le ferroviaire. Des stratégies futures de limitation ou de réduction de la mobilité, toucheraient plus particulièrement des trafics absolument majeurs du point de vue économique de ces régions.

S'agissant du trafic poids-lourds, on dit toujours qu'il y a moins de poids-lourds l'été. C'est absolument faux ! Le pourcentage est moins élevé, mais si vous vous baladez à deux heures du matin, comme cela m'arrive, sur l'autoroute entre Montpellier et Nîmes en été, vous êtes seuls dans un environnement de poids-lourds.

Voici ici les trafics été à la même échelle, appliqués en 2020 : nous obtenons des chiffres inquiétants.

Je vais également vite passer sur la répartition modale, voici quelques chiffres, et d'autres arriveront peut-être au cours de la soirée, s'agissant de la répartition des personnes. Vous avez ici entre Valence et Orange 169 000 véhicules en trafic journalier moyen de l'an 2000, de voyageurs, de personnes qui utilisent ce couloir dont 26 % en ferroviaire, ce qui n'est pas mal. Mais nous voyons immédiatement que le ferroviaire s'effiloche, entre 9 et 13 % sur les fourches. En fait, sur le couloir lui-même, le ferroviaire est puissant et robuste et ensuite...

Voici les mêmes chiffres en été. Presque 300 000 voyageurs par jour sur le couloir, dont 20 % en ferroviaire.

Il faudra là aussi avoir un débat, ne pas schématiser le débat. La situation et le futur pour les trois régions sont très différents. Nous devons donc faire attention à ne pas avoir un raisonnement cartésien diagonal, les situations sont différentes.

Revenons un peu en arrière : En démocratie, la mobilité est un droit acquis, l'une des libertés fondamentales, je pense que c'est la même chose en France et beaucoup d'intervenants font beaucoup de propositions en disant « Ce n'est pas compliqué, il faut réduire de façon drastique la mobilité des véhicules. » Le problème de la réduction de mobilité est que nous ne savons pas très bien faire et qu'il s'agit d'une opération hautement discriminatoire. Elle se fait souvent dans certains pays avec des systèmes de passeports intérieurs, etc., et en Arabie Saoudite, les femmes n'ont pas le droit de conduire, de se déplacer. Tout cela est un peu anecdotique, mais le fait de trouver des solutions à cette réduction de mobilité n'est pas si simple.

Encore deux minutes. Nous lions souvent la possession d'une voiture à un certain niveau de richesse, mais en Suisse, Bâle, un des cantons les plus riches, est celui qui a la motorisation la plus basse et inversement.

Autre liberté, il s'agit de mon dernier point, la liberté du choix modal. Nous ne pouvons pas dire « Toi, tu fais comme ceci, moi je fais comme cela ». Il y a beaucoup de personnes, comme aux Etats-Unis, où les gens demandent un référendum.

Le transport modal, je pense que nous avons réussi, nous avons travaillé assez fort et nous avons des résultats de transfert modal. Nous savons moins bien faire, je montre un exemple au niveau territorial d'un pays démocratique, il est sur que nous avons en Suisse un transport modal, un transport public très puissant, même au niveau du pays, mais cela implique 20 à 30 ans de politique.

Dernier point, dans les villes alémaniques, lorsque nous parlons d'alternatif, plutôt pour Berne, Bâle, etc., (*inaudible*) des transports publics qu'il y a déjà très nettement. Dans les questionnements de la réunion, il y a en fait celles qui ont été citées précédemment. Un questionnement majeur sur la mobilité des personnes surtout face à la congestion en situation normale et en situation d'été. Faut-il, peut-on et comment agir sur la mobilité ? Pouvons-nous la réduire ? Et si nous la réduisons, de qui réduirons-nous la mobilité et de combien ? De même s'agissant de la répartition modale. J'en ai terminé.

Philippe MARZOLF

Vous en avez terminé ? Merci, Philippe, pour cet exposé bien complet. Je vous rappelle que la plupart des exposés que vous voyez se retrouvent dès le lendemain sur le site Internet, si vous désirez revenir sur les chiffres.

Premier échange avec le public sur ce que nous vous avons présenté, les objectifs du débat, les questions de congestion, les chiffres et les questions de mobilité.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Tout était tellement clair qu'il n'y a pas de questionnement ? Toujours dans le principe du débat public, présentez vous.

Xavier GODARD, INRETS

Je voudrais vous suggérer de prolonger un peu et de manière plus précise le diagnostic et les perspectives. En me référant à la page 28 du dossier, où l'Etat insiste sur la part de trafic local dans le trafic global sur l'axe considéré. Des chiffres assez significatifs sont cités, distance moyenne de l'ordre de 87 kilomètres entre Avignon et Aix, 170 kilomètres entre Lyon et Montpellier. Ceci indique qu'il y a une forte proportion de déplacements que nous allons qualifier de type local. Il faudrait distinguer dans cette moyenne la répartition entre différentes classes de déplacements, mais je crois qu'il serait utile si nous voulons continuer de progresser dans le débat de se focaliser sur cette question ou peut-être de mettre en perspective, comme l'a fait Philippe Bovy tout à l'heure, ce qui se passait en 1970 et ce que nous avons actuellement et ce qu'il faudrait faire en 2020. Prévoyez-vous en 2020 que cette part du trafic local augmentera, sera stable ou diminuera selon différents types de politiques que nous pourrions mettre en œuvre ? Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réponse par rapport à cela, au trafic local en 2020 ? Par rapport au trafic de transit ?

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports

Je voudrais dire que nous avons éclairé dans les travaux sur 2050 un peu plus cette question, mais au niveau national, pas au niveau de la vallée du Rhône. Nous avons montré assez clairement, et je crois que Françoise Potier a également eu l'occasion de le dire dans une séance précédente, que le trafic local progresse moins vite que le trafic et la mobilité à longue distance. C'est quand même, et vous avez raison de le souligner, une bonne part du trafic. Dans les déplacements, c'est de l'ordre de 45 %, si mes souvenirs sont bons, et cela restera très important, même si la croissance prévisible à moyen et long terme est plus faible que celle des déplacements à longue distance.

Philippe MARZOLF

Une autre question ? Une proposition ? N'hésitez pas non plus à entrer réellement dans les propositions, sur la façon de faire ce report modal.

Christophe LAFONT, Ardéchois

Concernant les transports et les déplacements, j'ai trouvé un chiffre, sur le site de Monsieur Jancovici, concernant les transports et déplacements domicile-travail. D'après lui, seulement 20 % des déplacements correspondent à ce type de trajet et le reste est qualifié de

déplacements privés, soit pour amener les enfants à l'école, pour faire les courses ou du tourisme. Avons-nous un chiffre plus particulier concernant le domaine et le territoire concernés, s'il vous plait ?

Philippe MARZOLF

Est-ce que ces 20 % sont au niveau national ?

Christophe LAFONT

Voilà, est-ce global ou est-ce que nous pouvons avoir des chiffres, localement, de la région ?

Françoise POTIER, INRETS

Bonjour. C'est à peu près la même chose sur les trois régions. Il y a à peu près 20 % de la mobilité locale qui est représentée par le domicile-travail. Et seulement 20 %.

Philippe MARZOLF

Et la mobilité privée est de 40 %.

Françoise POTIER

Elle est plutôt de 50 %.

Nous considérons que la mobilité locale va beaucoup moins croître que la mobilité longue distance. Et pour motif de travail aussi.

Chantal DUCHENE, GART

Il faut voir qu'il s'agit là de moyennes journalières et qu'aux heures de pointe, là où les problèmes sont les plus aigus, la part déplacement « obligée », liée au travail ou aux études, représente la moitié des déplacements locaux.

Philippe MARZOLF

Voilà, vous avez votre réponse. Nous constatons la complexité du sujet depuis le début du débat. Il s'agit globalement du même pourcentage, mais pas aux heures de pointes, aux heures où tous les gens vont travailler. Une autre réaction ? Monsieur ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

J'interviens simplement pour dire que je me félicite de ce qui a été dit depuis le début de la réunion. Je suis parfaitement d'accord avec les chiffres annoncés par Monsieur Blanchet, je suis également d'accord avec Monsieur Danzanvilliers sur le fait que le problème qui se pose dans ce débat public

est essentiellement le problème de la saturation liée à la mobilité des voyageurs et non pas celle des poids-lourds et des marchandises en général. J'ai beaucoup entendu depuis le début des personnes qui pensent que favoriser le report modal est une bonne chose, ASF a eu plusieurs occasions de dire qu'elle y était favorable, mais que le problème n'était pas là. J'ai également apprécié les propos du membre de la CPDP qui vient de s'exprimer en disant que la liberté de se déplacer était une liberté fondamentale, de même que le choix du mode de transport.

J'aimerais simplement souligner que dans les 20 ans qui viennent, il y aura une croissance énorme de la mobilité potentielle. Dans les 20 ans passés, il y a eu des effets, le principal étant l'accroissement des revenus, il y a également des raisons politiques telles que l'agrandissement de l'union européenne. L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans les années 80 a amené une croissance extraordinaire du trafic sur l'autoroute A9 et un peu moindre sur l'A7 au niveau de Lyon. L'élargissement que nous venons de connaître, de 15 à 25, va également avoir des effets considérables, Monsieur Bovy l'a souligné.

Il y a effectivement un problème absolument majeur. Je suis un peu surpris après ces préambules qui posaient parfaitement bien le problème, de la façon dont est présentée la table ronde en fin de réunion, où il est dit : Comment faire pour inciter les particuliers à réduire les déplacements et réduire l'utilisation de la voiture au profit des transports collectifs ? J'aurai plutôt dit : est-il souhaitable d'inciter les particuliers à limiter les déplacements. Il me semble que nous allons un peu vite en besogne et que nous nous attaquons à une liberté fondamentale.

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Si nous voulons réellement être complètement objectifs par rapport à votre panorama, vous avez tout de même oublié des enjeux stratégiques qui arrivent dans l'avenir, réchauffement climatique, ressources pétrolières en déclin. Nous devons vraiment voir les choses globalement et nous n'avons pas la certitude, pour le moment, que l'augmentation de se déplacer allait être certaine dans le domaine. Il s'agit justement de toute la question et de toute la problématique du débat.

Le Monsieur derrière voulait également prendre la parole. Philippe, tu veux parler ?

Philippe BOVY

Concernant la congestion par les voitures et par les poids-lourds, les pays alpins ont une idée complètement différente qui est l'inverse. Sur des routes peut-être à géométrie plus difficile, les poids-lourds sont les éléments de congestion numéro un. Deuxièmement, ce sont eux qui polluent le plus dès qu'il y a des pentes, des rampes et des zones congestionnées, ce qui a conduit des pays comme la Suisse et l'Autriche à agir sur un transport modal majeur, significatif et géant du poids-lourd vers le chemin de fer. De plus, ces pays ont agi par exemple en faisant voter une interdiction d'augmenter la capacité routière à travers les Alpes. Il y a la capacité qu'il y a et, les gens, les électeurs ne sont pas fous, ils admettent que la mobilité soit pour les personnes et que la mobilité nécessaire des marchandises se fasse sur le chemin de fer. Donc, cette question de congestion peut être vue de façon très différente selon les situations.

Philippe MARZOLF

Peut-être bientôt un référendum en France pour savoir si nous pouvons ou non augmenter la capacité autoroutière. Monsieur Badré aimerait réagir par rapport à ce qui vient d'être dit. Je passerai ensuite la parole à Monsieur.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie

Une réaction très rapide sur ce qu'a dit Monsieur Bovy et que vient de reprendre le représentant l'ASF à l'instant. Je ne veux évidemment en aucune manière remettre en cause l'indépendance de la CPDP par rapport à l'Etat ni sa neutralité, mais c'est à propos de la liberté de mobilité et du droit fondamental qu'elle constitue et auquel Monsieur Bovy a fait allusion à plusieurs reprises. Je ne pense pas, je suis même certain qu'il ne soupçonnait aucun représentant de l'Etat de vouloir introduire en France des mesures telles cette histoire d'Arabie Saoudite qu'il vient de citer. Cependant, je voudrais rappeler que dans la constitution française, probablement pas dans la constitution helvétique, il y a depuis un an une disposition qui dit aussi que le citoyen français a droit à un environnement préservé. Beaucoup de gens ont cru à l'époque qu'il s'agissait d'un vœu pieux, une déclaration générale qui n'engageait pas à grand-chose. Face aux enjeux dont nous avons parlé, notamment au cours de la réunion de Lyon il y a quelques semaines, je pense que tous ceux qui étaient présents à cette réunion sont convaincus qu'il ne s'agit pas d'un sujet mineur et que nous sommes bien confrontés à une situation très complexe où nous avons certes le droit de mobilité auquel nous sommes tous habitués et l'émergence d'un besoin nouveau : comment faire pour assurer ce nouveau droit à un environnement préservé. Ce n'est pas un sujet mineur. Il n'y a certainement pas de solutions simples. Nous sommes tous convaincus, s'il faut vous rassurer à ce sujet Monsieur Bovy, que nos familles 5 et 6, Maîtrise de la mobilité et Changements de comportement, ne sont pas des choses faciles car si elles l'étaient cela ferait sûrement longtemps que ce serait fait. Nous les avons mises dans le dossier parce que ceux qui ont fabriqué le dossier support du débat pensent que nous sommes confrontés à un problème de fond et que nous ne pouvons pas simplement dire que le droit à exercer la mobilité comme on veut et le droit de choisir son mode de mobilité suffisent à la question. C'est tout et je crois que ce débat montre bien que nous sommes face à une situation très complexe et que nous devons trouver des solutions. C'est cela que nous voulions dire.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur ?

Eric GAILLARD, Association Sauve Garrigues

J'ai une question très simple. J'ai remarqué que vos études sont basées sur un prix du brut à 60 dollars. Avez-vous examiné d'autres scénarios avec en particulier un prix du brut à 90 dollars ?

Philippe MARZOLF

60 dollars, c'est déjà aussi avec une parité euro/dollar. Etant à 20 % de plus, cela monte déjà à 80 dollars le baril.

Jean-Didier BLANCHET

Les études ont en fait été faites à 60 euros le baril et la parité actuelle du dollar, de l'euro est au prix de 74,5 dollars le baril, et 58,5 euros. Je ne dis pas que cela ne va pas augmenter au-delà de 74 dollars, je ne dis rien. Pour répondre précisément à votre question, nous avons fait des études, indexées aux études se trouvant sur le site de la CPDP, avec 100 euros le baril, puisque nous avons émis que 1 euro égale 1 dollar.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez peut-être nous dire le résultat ?

Jean-Didier BLANCHET

Le résultat, sachant que cela est supposé dans 20 ans – ce n'est donc pas demain, s'il s'agissait de demain, il est évident qu'il y aurait un effet à court terme dû au choc que représente un prix de l'essence avec un baril à 100 dollars ou à 100 euros –, compte tenu de la richesse supplémentaire qui sera créée d'ici là, nous avons des trafics qui sont de l'ordre de -5 % par rapport aux trafics prévus à 60 dollars.

Philippe MARZOLF

Cela répond-il à votre question, Monsieur ? Monsieur en rouge, nous prendrons ensuite une question là et nous passerons à la première table ronde.

Henri ARNAL, Président de CROCOVELO, association de cyclistes urbains de Nîmes

Il semble que le débat porte seulement sur les transports et mobilité de personnes sur les autoroutes ou sur les grandes voies de communication.

Philippe MARZOLF

Interurbaines.

Henri ARNAL

Interurbaines, c'est cela. Nous ne nous intéressons donc pas à la ville ? Parce que le transport en ville pourrait être... Je ne sais pas si nous devons parler de la ville ou pas, et en particulier des trajets domicile-travail urbains. Dans ce contexte, il est évident qu'il n'est absolument pas question de déplacements en deux-roues non-motorisées, c'est-à-dire en vélo. Actuellement à Nîmes, 1 à 2 % des déplacements domicile-travail se font à vélo alors que le potentiel, d'après l'enquête faite dans le cadre du plan de déplacements urbains Nîmes Métropole, il y a 10 % de voitures à supprimer et à remplacer par des déplacements non polluants, tranquilles dans la ville de Nîmes. C'est assez considérable. Donc, tenons-nous compte de cela ou pas ?

Philippe MARZOLF

Pour l'instant, il s'agit plutôt de la vallée du Rhône et l'arc languedocien, mais nous nous sommes aperçus à travers le sondage pour la préparation du débat que la problématique était plutôt dans les centres urbains.

Jean-Didier BLANCHET

En ce qui concerne la partie congestion, mobilité du dossier, nous avons effectivement considéré les déplacements inter-urbains. Cela dit, dès que l'on parle des effets de serre, nous prenons la totalité des émissions de gaz par l'ensemble des véhicules. Par conséquent, il est tout à fait légitime de parler aussi des déplacements urbains, des PDU, pour faire des économies d'émission de gaz à effet de serre. Ce sera d'ailleurs le centre des exposés qui seront faits ultérieurement dans cette réunion d'aujourd'hui. Je précise que nous sommes au moins deux à cette table à faire du vélo, tous les jours pour l'un et toutes les semaines pour l'autre.

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais

Durant cette présentation, on a beaucoup parlé de la liberté de mobilité et de la liberté des choix de modes de transport. Cependant, il y a une question sous-jacente : le problème des émissions de gaz à effet de serre. Lorsque nous savons que nous produisons 1000 fois plus de CO₂ lorsque nous prenons notre voiture au lieu de prendre un train électrique, je me pose des questions. Comment faire pour arriver à concilier la voiture et les émissions de gaz à effet de serre si nous négligeons plus ou moins les alternatives beaucoup plus vertueuses ?

Philippe MARZOLF

Merci de poser la question, il s'agit bien de toute la question de ce débat. Sans vouloir éviter une réponse à votre question qui est réellement la question du débat, je pense que nous allons peut-être passer à la première table ronde et présenter quelles sont les propositions que les collectivités peuvent faire.

Quelles sont les marges de manœuvre des collectivités territoriales face à la congestion annoncée ?
Quelle harmonisation entre les collectivités ?

Table ronde

Philippe BOVY

Nous vous avons fait une présentation du contexte général sur la mobilité des personnes et la congestion et comme dans chaque réunion thématique, nous devons passer de l'échelle générale à l'échelle du terrain et la première table ronde s'intitule en l'occurrence : Quelles sont les marges de manœuvre de collectivités territoriales face à la congestion annoncée.

Nous aurons trois présentations, l'une du Conseil général de la Drôme, un département qui est confronté à un problème de transit majeur, une présentation d'un pôle, l'agglomération d'Avignon et un avis d'une coordination associative. Ce seront trois présentations de 7 minutes et nous aurons ensuite une seconde séquence d'échanges avec le public.

Je passe donc la parole à Monsieur Matheron, conseiller général de la Drôme. S'il vous plaît.

.I Conseil général de la Drôme

Monsieur MATHERON, Conseiller général

Merci. Bonsoir à tous. En descendant à Nîmes, j'ai pris ma voiture et j'ai fait beaucoup de kilomètres. Je ne dois pas être le seul dans la salle, je ne vais pas faire lever la main à tout le monde, à le faire. Je ne suis pas un spécialiste des chiffres et je ne vais pas en développer comme les interlocuteurs précédents. Je suis simplement venu aujourd'hui pour apporter un témoignage et pour semer un doute dans certains esprits. J'ai bien écouté les représentants de l'Etat et je l'ai attentivement écouté lors d'un autre débat public, celui de l'A51, la liaison Grenoble-Sisteron. Je les ai souvent écoutés, j'ai participé à pratiquement tous les débats, tous ceux où j'ai pu me rendre. Les conclusions de ce débat public, publiées il y a deux mois, n'ont absolument pas été suivies par l'Etat puisque ce qui revenait unanimement dans tous les débats était la maintenance du train. Or le ministre des Transports n'a absolument pas parlé de train lorsqu'il a parlé de l'itinéraire de l'A51. Le second point était le caractère de maintenance environnementale, or le tracé choisi après débat public est le tracé le plus lourd du point de vue environnemental, il est également l'un des tracés les plus chers, donc économiquement douteux, un des tracés les plus longs et l'un des tracés favorisant le moins le report du trafic de la vallée du Rhône. C'est pour cela qu'il me paraissait important d'être ici aujourd'hui. Ce choix a été fait il y a moins de deux mois et aujourd'hui l'Etat vient de nous parler de report intermodal et de solutions alternatives. Je trouve tout de même cela un petit peu étonnant et que nous pouvons nous poser des questions par rapport à l'utilisation de la démocratie participative.

Applaudissements.

Pour ne pas avoir un zéro tout à fait pointé, je vais en venir au rôle et à ce qu'essaye de faire le département de la Drôme. Je n'ai utilisé que 2 de mes 7 minutes, je vais donc pouvoir développer un peu.

Effectivement, les chiffres de tout à l'heure montraient que les déplacements en heure de pointe, c'est-à-dire travail et étudiants, étaient des déplacements importants. Le département de la Drôme, comme tous les départements, gère les transports scolaires, les a rendu gratuits jusque 16 ans avec une participation au-delà. Il essaye donc de favoriser au maximum ce type de transport public. Je pense qu'il est loin d'être le seul département à le faire en France. Autre moyen intéressant actuellement à la réflexion – puisque les départements ne maîtrisent pas toute la chaîne du transport, ils sont bien entendu obligés de travailler en coordination avec les périmètres de transports urbains, avec les TU, avec la Région –, un titre de transport unique qui permettrait aux usagers des transports en commun de se déplacer d'un type de transport à l'autre avec le même titre de transport. Ceci faciliterait certainement les transferts. Au niveau des transports en commun, le Département a un réseau assez bien structuré et intervient bien entendu avec sa régie pour que toutes les lignes régulières, même non rentables, puissent exister. Je crois qu'il s'agit là d'une force départementale avec une aide pour qu'effectivement, puisque nous avons lancé depuis juillet de l'année dernière des déplacements à un euro pour les publics défavorisés et familles nombreuses, ce qui permet de se déplacer d'un bout à l'autre de la Drôme pour un seul euro.

Pouvons-nous encore réduire les déplacements ? Simplement en n'imposant pas les déplacements. Je crois qu'il y a une incohérence de la part de l'Etat quand il dit qu'il faut réduire les déplacements. Les déplacements sont pour beaucoup liés à l'aménagement du territoire et au fait qu'un usager puisse se rendre dans les services publics de partout sur le territoire. En réduisant l'accès aux services publics, notamment en zone rurale, nous imposons des déplacements aux usagers. Il y a donc là une incohérence de politique, une fois de plus. Voilà, je pense avoir abordé à peu près tous les points dont je désirais parler. Je répondrais ensuite aux questions du public. Il me reste encore un peu de temps, mais je le laisse au public.

Philippe BOVY

Merci à l'intervenant de n'avoir pas épuisé son temps. Il pourra à nouveau intervenir par la suite. Seconde intervention territoriale, l'agglomération d'Avignon avec deux intervenants, un principal et un autre de renfort, Christian Bouillot, Vice-président délégué aux déplacements urbains et Yves Dupont, Vice-président délégué aux Transports. Si j'ai bien compris, il s'agit de la seule agglomération se trouvant à l'intersection de trois départements et de deux régions, ce qui complique un peu les choses. Si l'on construit un pont, il s'arrête au milieu du Rhône et...

.II Agglomération d'Avignon

Yves DUPONT, Vice-Président délégué aux transports

Merci à notre collègue de la Drôme parce que nous avons des diapositives et nous prendrons peut-être un peu plus. Notre présentation est intéressante puisque nous venons d'évoquer le problème des autorités organisatrices et effectivement, dans le cadre des transports scolaires, qui est de la responsabilité des départements, la différence par rapport au plan de déplacement urbain et surtout des TU, des Transports urbains, ce sont les EPCI, c'est-à-dire les communautés d'agglomérations qui sont les autorités organisatrices. Il faut une coordination entre tout le monde, c'est peut-être là que le bât blesse et nous allons tenter de mettre cela en évidence et voir s'il y a des solutions.

La Communauté d'agglomération d'Avignon est un peu particulière. Son périmètre est assez pertinent malgré les obligations de l'Etat sur ce domaine. Elle a vu le jour en 1994, regroupe 12 communes avec Avignon comme ville centrale et représente un territoire habité par 160 000 âmes. Nous l'avons déjà dit, son territoire est à cheval sur deux départements. Le Rhône – nord-sud et la Durance à l'est – sépare le Gard du Vaucluse. Nous sommes également à la limite de deux régions ce qui est une certaine complication du point de vue administratif.

Le Grand Avignon a pris cinq compétences, obligatoires mais auxquelles il s'est attaché, le développement économique, l'environnement, les transports urbains, l'aménagement du territoire, l'emploi et l'habitat. La compétence transports n'a été prise par la communauté d'agglomération qu'à la fin de l'année 2002, lorsque le syndicat qui existait alors a été dissout puisque l'autorité organisatrice devait correspondre à l'aire d'action de la communauté d'agglomération à travers ses compétences.

Image suivante, très intéressante, nous avons parlé tout à l'heure des mobilités, et les anciens les avaient déjà prises en considération. Le développement des Romains, en particulier sur notre territoire bien gaulois, s'est fait par des développements d'axes et en particulier la voie Agrippa qui va du nord au sud et la voie Domitia axe romain qui franchit le Rhône à Tarascon et qui relie également Rome à l'Espagne. Au XIX^e siècle, nous allons aller très vite, car nous ne nous en sortions pas, un réseau de routes nationales avec le franchissement du Rhône en 1919 et le réseau ferroviaire que nous voyons sur ce schéma, la partie noire qui traduit les lignes ferroviaires. Surtout et cela a été évoqué tout au long du débat, le réseau autoroutier qui a profondément modifié toute l'attractivité de ses territoires : l'A7 en 1963, l'A9 en 1973 et à partir de 1990 s'est développée l'A54 reliant Nîmes à Arles au sud du territoire. Enfin, et pour nous, Avignonnais, il s'agit d'un outil extraordinairement précieux, le développement de la ligne TGV en juin 2001.

Le Grand Avignon est à la croisée des territoires institutionnels, mais il n'est pas tout à fait « satisfaisant ». Il y a en effet un bassin de vie, un bassin d'emploi et un bassin de loisir. Ces deux régions et ces trois départements font que des outils se sont effectivement mis en place. 12 communes seulement dans le Grand Avignon, ce qui figure en vert, et 26 communes pour le SCOT aujourd'hui à l'étude. Par contre, si nous élargissons au vrai bassin de vie de cet espace, nous sommes à 36 communes. Ce sont ces outils-là qui vont nous permettre d'adapter une certaine cohérence par rapport à la réflexion sur le territoire.

C'est essentiellement à l'intérieur de ce bassin de vie que nous avons essayé de traduire ce qui n'existe pas d'une façon réelle et qui nécessiterait cette coopération qu'évoquait d'ailleurs tout à l'heure mon collègue du Conseil général, entre les transports urbains et les transports sous la compétence du Conseil général, qui correspondent à ce que nous voyons sur ce schéma en étoile avec toutes ces villes importantes qui constituent un réseau et qui sont malheureusement maillées par des structures très insuffisantes.

Le Grand Avignon, en tant qu'autorité organisatrice – et il s'agit de la seconde partie, un peu longue il est vrai, de l'exposé après le développement sur le territoire lui-même –, gère un réseau de 23 lignes et de 8 000 voyages. Par rapport à Grenoble que j'ai eu l'occasion de voir, il y avait 80 millions de voyageurs, cela va de 1 à 10 et c'est tout de même considérable. Nous ne sommes encore qu'une petite structure et le développement de notre réseau autour d'Avignon reste malheureusement très insuffisant. Un premier PDU, mais mon collègue Christian Bouillot qui en a la charge n'est pas arrivé, il pourrait peut-être mieux le développer, a été révisé par le syndicat que j'évoquais tout à l'heure et qui a disparu en 2001, qui s'est essentiellement centré sur Avignon et sa proche banlieue. Aujourd'hui, nous savons très bien que si le PDU de la communauté

d'agglomération est en révision, il ne peut pas se faire avec seulement comme axe de réflexion la périphérie des 12 communes autour d'Avignon lui-même. A travers le SCOT, l'outil que nous avons évoqué tout à l'heure, le schéma de cohérence territoriale qui permettra d'écrire la plan de développement durable autour d'Avignon, nous devons harmoniser le PDU de l'agglomération d'Avignon, c'est fondamental.

Philippe MARZOLF

Cela fait déjà 7 minutes, Monsieur Dupont.

Yves DUPONT

J'irai donc très vite. La diapositive suivante présente les enjeux du PDU. Trois priorités ont été votées en Conseil de communauté de décembre 2003 et c'était très important pour nous. Nous avons voté en rapport avec les quatre lois :

- L'amélioration de la vitesse commerciale, ce qui permet d'avoir une fiabilité et par conséquent une augmentation de la fréquentation sur les réseaux.
- Le développement des mobilités douces comme volonté d'harmoniser les possibilités d'accès aux déplacements sur le territoire.
- Enfin, les problèmes de stationnement domicile-travail. La protection des cœurs de ville prend en compte non seulement le flux, mais également le stationnement.

En dernière partie, les objectifs de notre autorité organisatrice, que nous allons développer rapidement puisque le temps m'est compté. La première concerne la restructuration du réseau de transports urbains liés au développement de l'inter modalité. Nous avons évoqué tout à l'heure un ticket unique les réseaux ferrés et les transports urbains d'Avignon un ticket pris dans une gare RER et permettant effectivement d'avoir accès aux transports sur l'aire géographique de la communauté.

Les deux autres pistes ont trait au projet de transport en commun en site propre et je crois qu'il s'agit d'un élément fondamental. Il faut une priorité aux feux, des couloirs et surtout des parkings relais qui permettent aux véhicules légers de rester le plus possible à l'extérieur des zones.

Nous avons développé l'année dernière sur le secteur nord-est un premier axe de réflexion. Il n'y avait pas de structure extrêmement importante dans la tête des gens qui voulaient utiliser les transports en commun, il y a aujourd'hui trois axes principaux, un qui vient de l'ouest, un qui part vers le sud et un vers le nord-est. Nous avons commencé par ce dernier parce qu'il était le plus facile. Il préfigure très probablement ce qui a été évoqué à plusieurs reprises tout à l'heure, le remplacement potentiel des véhicules thermiques par des véhicules électriques qui ont un rendement et surtout une pollution moins importante. Nous pouvons penser au tramway, mais nous pouvons également penser à d'autres outils que nous développons actuellement.

Enfin, j'arriverai à la LEO, si vous le voulez bien. Il s'agit d'une nouvelle infrastructure qui a été réclamée à cor et à cri par les gens du Vaucluse. C'est un outil qui va en réalité permettre d'éviter que les véhicules venant du Gard ne traversent l'agglomération d'Avignon et puissent passer par le sud. Nous avons illustré par ces points jaunes le premier qui devrait être terminé pour la fin de l'année 2008. Je ne sais pas si cela sera, mais il s'agit d'un souhait. Cela permettra effectivement

ensuite d'éviter le trafic sur la rocade intérieure de la ville d'Avignon qui a une pollution atmosphérique importante, qui est par ailleurs surveillée.

Je termine avec cette présentation des parkings permettant aux voitures de rester à l'extérieur de la ville, les bleus sont malgré tout des accès indispensables pour l'accès au centre-ville et au patrimoine – je vous rappelle tout de même qu'Avignon est une ville historique –, mais nous tentons d'arrêter les véhicules sur les parkings verts en limite d'urbanisation et nous évoquons, et c'est peut-être là la problématique actuelle en matière de transports en communs, des parkings relais encore plus à l'extérieur, avec des axes pénétrants de l'ouest à l'est et au sud qui ont une fréquence de trafic et une fiabilité que les sites propres permettront peut-être de développer. Voilà. J'ai été un peu rapide sur la fin, mais nous essaierons, comme l'a dit mon collègue, de répondre aux questions tout à l'heure.

Philippe BOVY

Merci, Monsieur Dupont. Nous avons ici eu une évocation en matière de parkings, d'autres idées surgiront peut-être sur le parking, pour tâcher d'avoir des voitures plus pleines à l'avenir, d'avoir deux ou trois personnes, des couloirs avec uniquement des voitures, etc. Il y a tout un tas d'idées d'exploitation des voiries, mais aussi à l'échelle interurbaine.

Nous aimons avoir, dans chacune des présentations, avoir l'avis d'un représentant des usagers des transports, et nous recevons aujourd'hui Monsieur Eric Boisseau. 7 minutes pour une coordination associative de cette région. Je vous passe la parole.

.III Coordination associative

Eric BOISSEAU

Bonjour. Je suis le Secrétaire de l'Association pour le développement des transports en commun de l'Hérault et je suis également membre de l'Association Vélocité Montpellier. A ce titre, nous, les associatifs faisons ce que nous proposons : je suis venu en vélo jusqu'à la gare de Montpellier, j'ai pris le train de Montpellier à Nîmes. Je remercie la SNCF et le Conseil régional d'avoir créé la carte Viaplus qui donne une certaine réduction, je regrette cependant que cette carte ne soit autorisée qu'aux trains TER, parce que ce soir je reprendrai le train pour retourner à Montpellier, mais je vais prendre un train qui m'est interdit, je le dis parce que la SNCF est présente, je vais prendre un TGV, parce que j'ai l'intention d'assister à la totalité de la conférence. Le problème des transports et du report modal commence avec cet exemple concret. La coordination associative est France Nature Environnement et la FNAUT que vous connaissez.

Nous allons répondre à deux questions d'un point de vue non-institutionnel et nous allons passer à la suite. Pour illustrer, voici un article paru dans le Midi Libre : Le Président de Région, suite à l'avis négatif du commissaire enquêteur dit qu'il faut continuer à faire de la route et nous, association disons : Non, il faut faire du transport public.

Nous avançons la thèse, sur l'agglomération de Montpellier, les hommes politiques sont désarmés. Ils se demandaient ce qu'était ce commissaire enquêteur, etc. Nous disons donc que l'homme politique moyen, par référence au français moyen, dit « Pour le rail, on réfléchit, pour la route, on élargit », il s'agit d'une remarque de Jean Sivardière de la FNAUT et j'aime cette expression. Nous, association des usagers de transports, disons : « Pour la route, on réfléchit – et

c'est bien le cas de ce débat d'aujourd'hui –, mais pour les transports publics, on agit », et nous pouvons agir.

Hier, nous avons constaté toujours plus d'autos, plus de routes, de parkings et toujours plus de congestions. C'est bien ce qui nous a été dit par l'Etat tout à l'heure. Aujourd'hui, le monde est en désarroi, perplexe, il s'interroge, preuve de ce débat, et demain nous déciderons, parce que, nous l'espérons, priorité affirmée au transport public et aux modes doux de déplacement, et nous changeons de diapositive. Nous avons 7 minutes.

Notre position : Oui, les collectivités territoriales disposent des « marges de manœuvre pour réduire la congestion annoncée », à court terme comme à long terme, malgré de fortes contraintes financières, en agissant exclusivement sur les transports publics et les modes doux de déplacement. La preuve, je roule en vélo et je fais une trentaine de kilomètres par jour.

Je vais très rapidement vous parler d'un certain nombre de mesures qui sont mises en œuvre. Tout ce qui est déplacement de proximité inférieur à 3 kilomètres, nous avons la marche, la bicyclette ou l'autobus. Pour les déplacements dans le bassin de vie, vous avez l'autocar, vous avez le tramway, vous avez le train TER. S'agissant de déplacements régionaux, vous avez le train TER, le tram-train va apparaître d'ici deux ou trois ans.

De ce côté-ci, les mesures prises à court terme : en matière de déplacement de proximité, vous avez les couloirs pour bus et ce qu'il faut : large amplitude, fréquence élevée du matin au soir, etc. S'agissant du bassin de vie, nous avons sur la ville une étoile ferroviaire qui stagne, mais il suffit d'augmenter les allers-retours de trains, ce n'est pas compliqué, c'est rapide à faire, il suffit simplement que le Conseil régional le décide. En même temps, vous n'avez pas que le train, vous avez aussi l'autocar et des départements ont proposé des prix forfaitaires, le car est à 2 euros dans le Finistère. Maintenant sur les déplacements régionaux, nous proposons une desserte cadencée TER, c'est une desserte qui partirait du Gard rhodanien jusqu'en Catalogne. Nous avons fait un document de 50 pages que vous pouvez télécharger sur le site de la Commission particulière du débat public. J'ai vérifié, vous pouvez télécharger, c'est gratuit. Bien évidemment, avec cette desserte cadencée c'est-à-dire un train TER toutes les heures de bout en bout, c'est aussi une desserte locale (*inaudible*) de Montpellier parce que nous sommes association héraultaise, mais c'est aussi l'acquisition de nouvelles automotrices à deux niveaux, lesquelles permettent par leur modularité de passer progressivement en ajoutant des modules de 200 à 500 places.

Maintenant, à plus long terme, vous avez différentes possibilités par la construction d'infrastructures. Nous avons ici le Bus à haut niveau de service (BHNS) qui peut remplacer le tramway et coûte 4 à 5 fois moins cher. C'est le cas de la communauté urbaine de Nantes qui pour éviter une quatrième ligne de tramway très coûteuse a préféré le Bus à haut niveau de service. Cela s'appelle BusWay chez Transdev, et Métronome Keolis qui est une filiale de la SNCF ici présente. Vous avez aussi, lorsque les trafics sont plus importants, que les déplacements à faire sont plus grands, les lignes tramways urbains, périurbain, voire régionaux et nous en avons un exemple magnifique en Allemagne, dans la ville de Karlsruhe et de sa région. S'agissant du trafic régional, lorsque la nouvelle ligne ferroviaire sera conçue, je ne l'appelle pas ligne TGV, mais ligne nouvelle parce que c'est une ligne qui doit assurer un trafic mixte c'est-à-dire pas uniquement des trains de longue distance ou des trains de fret longue distance, mais elle doit également assurer une desserte ferroviaire voyageurs de moyenne distance. C'est une des conclusions qui a eu lieu après le débat public sur la ligne nouvelle de PACA : il fallait des automotrices aptes à 250 km/h, ce qui fonctionne déjà en région Nord-pas de Calais. Cette région a demandé des automotrices capables de

rouler sur lignes nouvelles comme sur lignes classiques, c'est déjà en fonction en Italie depuis une vingtaine d'année, le Fiat Pendolino.

Mais pour mettre en œuvre ces différentes mesures qui touchent aussi bien le réseau local, départemental et régional, il nous paraît nécessaire de disposer d'une sorte de chef d'orchestre. C'est un peu ce comité de partenaires qui existe dans la loi SRU.

Nous allons rapidement passer sur les quelques diapositives qui arrivent du fait du temps très limité. Nous disons que nous pouvons mieux utiliser les infrastructures existantes.

Passons à la question 2. Lorsque nous utilisons l'automobile, nous n'avons aucun effet frontière, lorsque nous voulons utiliser le transport public, nous en avons sur le périmètre de déplacement urbain le département, la région. Trois autorités organisatrices et des tarifications, des modes de transport différents et parfois déconnexion.

Il y a trois moyens de gommer ces différences :

- La mutualisation des moyens des collectivités territoriales au sein d'un syndicat pour élargir le périmètre de transport, en particulier le transport urbain avec une tarification homogène à l'intérieur ;
- une coopération conventionnelle, c'est le cas présent de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriand qui va être rouverte et sur laquelle circulera un tramway ;
- la coopération tarifaire, la carte Orange en région Île-de-France, Modalis en Gironde, valable à la fois pour le réseau départemental et le réseau de la communauté urbaine de Bordeaux et le réseau TER, Penn Ar Penn en Finistère qui est à la fois à la communauté urbaine de Brest et au Conseil général du Finistère.

Voilà pour nous le précurseur de la dynamisation du transport public. Et c'est terminé.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces trois présentations. Je vous propose de continuer dans l'échange avec le public pour connaître vos réactions par rapport aux présentations qui ont été faites. Ce sont d'ailleurs des propositions que nous retrouvons dans la quarantaine de mesures proposées par l'Etat.

Echanges avec le public

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen

Merci, Monsieur le Président, de me permettre de m'exprimer. Je précise que je m'exprime à titre personnel. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les interventions des trois invités, notamment des représentants du Conseil général de la Drôme et de la Communauté d'agglomérations du Grand Avignon. Je voudrais au passage, si vous le permettez, féliciter Monsieur Boisseau pour son brillant exposé que j'ai beaucoup apprécié.

Je voudrais répondre point par point aux réflexions des représentants de la Drôme et du Grand Avignon. Tout d'abord, en ce qui concerne ce qui a été dit à propos du département de la Drôme, je vous signale qu'en matière de tarification le Conseil général des Alpes-Maritimes a une tarification qui s'applique sur l'ensemble du réseau de bus du département. Le succès est tellement grand que nous nous posons évidemment des questions concernant le réseau ferroviaire départemental. Je pense que des discussions sont en train de s'ouvrir à ce sujet pour tenter d'étendre cette tarification aux transports ferroviaires. D'autre part, je voudrais également répondre à ce qu'a dit le représentant du Grand Avignon. Une réunion assez chaude est prévue début juillet et je voudrais signaler que vous avez oublié un projet que les associations défendent bec et ongles depuis plusieurs années, je veux parler de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras et du projet de raccordement ferroviaire entre Avignon-centre et la gare TGV d'Avignon, où je passe beaucoup de temps actuellement. Je déplore cet oubli parce que ce sont des projets qui permettraient de réduire le trafic routier particulièrement important dans et autour d'Avignon, surtout dans le secteur Avignon-Carpentras où il y a une circulation routière impossible. Je sais que Madame le maire d'Avignon est opposée au projet au projet de raccordement ferroviaire...

Philippe MARZOLF

Ne rentrez pas trop dans les détails locaux, essayez de généraliser.

Jean-Paul MENARD

D'accord. Je voudrais dire un mot sur un autre point en ce qui concerne la nécessité de la coordination administrative. Dans mon département, une agence de déplacement des Alpes-Maritimes a été créée pour assurer la coordination des différentes autorités de transport, il n'y en avait pas moins de 10 à une époque. Nous les avons donc regroupées en une seule autorité, ce qui fait qu'il va y avoir beaucoup d'avantages. Nous allons instaurer une tarification unique, un titre de transport unique et cela va également améliorer l'harmonisation des différents moyens de transports. Je pense donc que l'on pourrait faire à peu près la même chose pour le département de la Drôme.

Dernière chose et je m'en tiendrais là si vous le permettez, j'approuve tout à fait ce qu'a dit Monsieur à propos de l'A51. C'est une décision particulièrement scandaleuse qui a été prise au mépris de ce qui a été dit lors du débat public que je n'ai malheureusement pas suivi personnellement. Je précise que cette décision a été prise entre deux ministres, c'est-à-dire entre Monsieur Dominique Perben, ministre des Transports et Monsieur Christian Estrosi qui est

également Président du Conseil général des Alpes-Maritimes et que je connais personnellement. Voilà ce que je tenais à vous dire.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur Ménard. Qui veut réagir sur la coordination des autorités organisatrices, sujet qui semble important.

Monsieur MATHERON, Conseiller général de la Drôme

Rapidement par rapport au transport ferré et au car, nous sommes en train d'y travailler, laissez-nous simplement le temps. Je pense que nous avons déjà fait, en deux ans, un grand pas. Nous en ferons d'autres.

Philippe MARZOLF

Et s'agissant de la coordination des autorités organisatrices ?

Monsieur MATHERON

Nous y travaillons en parfaite coordination avec la région Rhône-Alpes puisque nous sommes très concernés sur le plan des TER et avec les PDU, là où ils sont extrêmement organisateurs sur Valence, sur Romans et sur Montélimar. Avec une carte unique, avec l'avantage actuel des cartes à puces qui permettent de répartir avec un seul titre de transport sur les différents bénéficiaires, ce qui est tout de même relativement pratique, mais assez coûteux parce qu'il faut équiper toutes les puces.

Philippe MARZOLF

Monsieur Dupont, sur Avignon, pas forcément sur les projets locaux, mais sur la coordination.

Yves DUPONT, agglomération d'Avignon

Je voulais simplement répondre que Monsieur a parlé d'une réunion chaude au mois de juillet. C'est normal à cette époque-là, je le souhaite en tout cas. En dehors de cela, pour être plus sérieux, je pense que la liaison Avignon-Carpentras est souhaitée par tout le monde. Par contre, elle n'est pas de notre compétence car nous sommes autorité organisatrice d'Avignon, donc sur l'aire de la communauté. Il y a cependant des réflexions, ce que j'évoquais tout à l'heure, entre la communauté d'agglomération de Carpentras qui est une autre communauté d'agglomération qui est séparée de celle d'Avignon par une communauté de communes et je dois recevoir très prochainement les responsables de Carpentras pour réfléchir, mais nous ne sommes pas compétents. La compétence est à la Région qui devra financer. Et lorsque nous évoquons, comme tout à l'heure, et j'ai apprécié que vous évoquiez le problème des automotrices, parce que j'ai eu la même réflexion pendant les quelques jours de congés que j'ai pris au mois de mars. Je suis allé sur la côte, j'ai pris les TER, les bus locaux à un euro, c'est tout à fait exact, et le transport en bus à un euro est beaucoup moins cher que le transport en train que l'on prend pour faire la même distance qui est dix fois plus cher. Par

contre, la qualité des outils de transports, les wagons n'étaient pas de première jeunesse et la locomotive nous a laissé en panne lors des premiers kilomètres. Je pense donc qu'il y a un effort à faire du point de vue des outils à mettre en place à ce niveau-là, c'est fondamental. Lorsque vous évoquez le problème de la virgule de la gare TGV à la gare TER et à la gare routière, je ne suis pas du tout favorable à ce projet qui coûte la peau des fesses, pardonnez-moi cette expression un peu vulgaire, mais cela n'en vaut pas la chandelle. Il y a une structure très efficace aujourd'hui, qui est tout à fait adaptée aux déplacements de lieux d'actions parce que parfois les bouchons sur la route font que les transports doivent prendre le boulevard Eisenhower ou d'autres accès pour arriver et sont toujours à l'heure et repartent en fonction des retards de la SNCF. Il y a véritablement un transport presque à la demande des usagers du TGV de la gare extérieure d'Avignon pour les amener dans le centre. Je pense qu'il y a un indice de satisfaction clair, car nous avons fait une enquête et tout le monde est très satisfait de ce qui est à la disposition des usagers.

Philippe MARZOLF

C'est ce qui était ressorti au cours du débat mené sur la LGV PACA, l'interconnexion directe avec les TER.

Yves DUPONT

Il s'agit en deux mots d'une réflexion appartenant à la ville d'Avignon et un peu aussi au Conseil général parce que le bâtiment devait théoriquement être pris par le Conseil général pour la gare routière. Mais il faut effectivement qu'il y ait autour de la gare TER, autour de la gare routière qui sont dans un espace géographique extrêmement étroit, une réflexion sur la façon de décider comment échanger du piétonnier au véhicule. Il y a véritablement une réflexion d'inter-modalité autour d'un espace de vie qui est autour de la rue de la République à Avignon, devant la gare, et qui nécessite effectivement que les différentes autorités se mettent en relation pour travailler ce dossier.

Philippe MARZOLF

Merci. Noël voulait dire quelque chose.

Noël LEBEL, CPDP

Oui, sur l'interrogation qui va effectivement vers les transports des villes, notamment d'Avignon, dans certains pays qui ont réussi leur politique de transport public, nous entendons dire que la seule façon d'induire un réel changement de comportement des usagers et des personnes, de la voiture individuelle au transport en commun, c'est de réduire de façon drastique les places de stationnement dans les centres-villes. Pensez-vous qu'il s'agisse d'une orientation politique susceptible d'être suivie ? Elle est déjà suivie dans les villes suisses où l'on ne peut stationner. Est-ce une orientation qui vous semble politiquement vendable dans notre douce France, en particulier dans les villes que vous connaissez ?

Yves DUPONT

A Avignon, je vous ai montré tout à l'heure les parties bleu, vert et rouge, c'est une politique qui essaie effectivement de ne pas faire rentrer les véhicules dans le centre-ville, mais c'est peut-être

uniquement par le prix de l'heure de stationnement que nous y arriverons. Or ce n'est pas la politique actuellement adoptée par la Ville, ce n'est pas tout à fait conforme à ce que nous souhaitons, mais je ne suis pas maire de la commune d'Avignon mais d'une commune voisine et dans les réflexions que nous avons, nous ne sommes pas toujours à 100 % en harmonie, même si nous partageons un certain nombre de choses. Nous devons avoir une réflexion à ce niveau, le PDU est en train d'être réécrit – encore une fois, il est dommage que mon collègue soit absent –. Dans cette réflexion l'accessibilité, nous n'irons peut-être pas jusqu'à ce qui se passe dans certains pays anglo-saxons où l'on fait payer l'entrée dans les villes, mais tout est ouvert à la réflexion. Je n'ai pas la solution miracle.

Philippe MARZOLF

Il ne s'agit pas de solution miracle, mais est-ce politiquement vendable et acceptable par la population ?

Yves DUPONT

Pour nous qui sommes élus, il est certain que, politiquement, restreindre l'entrée des villes, il faut le vouloir et taper parfois un peu sur la table. Il est vrai que ce n'est pas toujours évident, je pense que l'usager du véhicule particulier n'a peut-être pas la même vision qu'un élu qui le contrarie.

Philippe MARZOLF

Voulez-vous dire quelque chose, Monsieur Boisseau ?

Eric BOISSEAU, Coordination associative

Le citoyen n'est pas un obsédé de l'automobile. Il est très disposé, nous l'avons constaté lors d'une animation sur le tracé de la seconde ligne de tramway à Montpellier, à prendre d'autres formes de déplacements que l'automobile. Encore faut-il que ces autres formes de déplacements soient attractives. Si vous avez un tramway qui commence à 5 heures du matin et qui termine à 1 heure du matin, il est attractif. Si ce tramway passe toutes les 5 minutes, il est attractif. Lorsque vous avez un bus qui commence à 7 heures du matin, se termine à 20 heures et ne passe que toutes les 20 minutes, nous prenons notre voiture, surtout s'il n'y a pas de problème de parking. J'insiste donc sur cette notion de chef d'orchestre, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas prendre une mesure unilatéralement. Si nous supprimons le parking, il faut mettre en place une alternative telle que le stationnement des vélos, des heures de passage de bus, de tramway et de train suffisamment fréquents et sur une longue amplitude horaire et avec une tarification attractive.

Philippe MARZOLF

Il s'agit du transport collectif TCRam. Monsieur ?

Silvain PASTOR, conseiller municipal de la Ville de Nîmes

Bonsoir, je suis également conseiller régional Vert Languedoc-Roussillon, mais j'interviens surtout en tant qu'usager des transports et des voies publiques. J'ai envie d'intervenir au sujet de la congestion, sur un phénomène qui a été un peu illustré ce soir dans la présentation du représentant du ministère des Transports et qui se révèle aussi sur la problématique des transports urbains tels qu'ils nous ont été présentés tout à l'heure, qui est le phénomène des prévisions autoréalisatrices. Il s'agit également d'un terme utilisé en économie pour dire que lorsque l'on présente un phénomène qui doit arriver, qui a été prévu de manière soi-disant scientifique, nous nous apercevons que cette manière de le prévoir, de le faire entrer dans les esprits, celui des décideurs, des citoyens et que nous y allons par une certaine forme d'inertie dans la manière de voir les choses. Nous savons très bien aujourd'hui, que la solution de facilité est le déplacement individuel et la voiture individuelle. Pour inverser la tendance, il faut arriver à faire des prévisions qui, comme cela vient d'être dit par le représentant des fédérations d'associations, qui aillent dans le sens d'une volonté politique. Je crois que le débat qui est organisé ici ce soir et d'une manière générale par la CNDP, est un débat qui doit permettre de mettre en perspective la nécessité d'une action politique forte.

Je veux simplement donner un exemple à cela : il y a notamment la question de l'augmentation presque irrépressible et sur laquelle nous ne pourrions pas revenir des déplacements dans la vallée du Rhône, mais nous allons prendre un exemple plus local puisque nous sommes ce soir à Nîmes, celui qui concerne à la fois les déplacements à l'échelle d'une agglomération, mais aussi à l'échelle du Département et de la Région, qui est celui de la création de nouvelles routes. Nous savons que le Conseil général est maître d'ouvrage pour les routes départementales. Un mauvais exemple est en préparation à Nîmes, qui va être décidé, qui mérite également débat et qui s'intègre dans un contexte plus large : le projet de rocade au nord de Nîmes dont l'objectif est de soi-disant désengorger, c'est pour cela que je rebondis sur la notion de congestion, des flux, des déplacements en centre-ville. Là dessus, aucune sérieuse n'a été faite, qui soit présentable au public et permette de dire que cette route éviterait des déplacements entre l'extérieur et l'intérieur de la ville. Je voulais donc préciser ici, et cela a été dit tout à l'heure par Eric Boisseau, que lorsque nous sommes dans une logique d'organisation des transports, il y a effectivement nécessité d'une autorité qui coordonne tout cela pour faire en sorte que nous ne nous retrouvions pas avec des décisions de maître d'ouvrage, le Conseil général, se retrouvant à décider d'une manière assez solitaire que la bonne solution serait de créer une nouvelle route. Nous savons donc très bien que soi-disant pour désengorger et faire en sorte de déplacer des flux de l'extérieur à l'intérieur de la ville, soi-disant à l'extérieur, nous sommes dans une situation qui va créer encore plus de déplacements individuels en voiture parce que nous savons que chaque fois que nous créons une route, il y a un phénomène d'appel d'air qui amène en nombre ces voitures à s'y déplacer. Nous sommes encore dans ce domaine de prévision autoréalisatrice : en disant que nous allons résoudre un problème, nous l'aggravons en fait. Je voulais apporter cette petite réflexion au débat de ce soir.

Philippe MARZOLF

Un témoignage en tout cas.

Yves DUPONT

Je voudrais intervenir parce qu'il s'agit d'un débat extrêmement intéressant et nous l'avons autour de la LEO dont j'ai parlé tout à l'heure. Toute voirie nouvelle induit une urbanisation autour. Mais peut-être y a-t-il une réflexion à avoir au niveau des élus : ne sommes-nous pas susceptibles d'écrire

des limites à l'urbanisation et faire un rapport intelligent entre les axes de transports qui ne seraient pas urbanisés, qui n'auraient pas les risques des grandes voies qui traversent les agglomérations, ce qui est toujours a contrario un problème que nous n'arrivons jamais à surmonter, mais peut-être de réfléchir réellement à l'urbanisation, à l'occupation réelle du poste autour de ces grands axes. Je pense que cette question est extrêmement importante et doit être soumise aux élus dans la réflexion de la culture des flux. C'est peut-être le SCOT justement, qui est l'outil de référence et de coordination... Je ne l'ai pas évoqué tout à l'heure, mais c'est extrêmement important : entre le SCOT d'Avignon et le SCOT du Gard et même un peu plus loin dans l'Hérault, il y a des réunions.

Philippe MARZOLF

Des inter SCOT, oui.

Yves DUPONT

Je pense que c'est capital, car c'est là que nous nous rencontrons et que nous pouvons écrire ensemble et améliorer les perspectives dans les divers domaines de la compétence des SCOT.

Philippe MARZOLF

Monsieur voulait prendre la parole.

Christophe LAFONT

Je vais rebondir un peu sur ce que vient de dire Monsieur et je voudrais apporter quelques points. La solution au travers de ce que vous avez dit est peut-être d'imaginer que les villes ne sont pas une solution durable et que leur extension n'est certainement pas la solution.

Je voulais vous faire par d'une anecdote. Lorsque j'étais adolescent, j'habitais dans le sud-ouest et lorsque je venais voir mes grand parents dans l'Ardèche, je prenais le train, je ne changeais pas, je faisais Pau-Pierrelatte en un seul trajet et en 10 heures environ. Pour faire le même trajet en voiture, il fallait à l'époque 11 à 12 heures. Actuellement, pour faire à peu près le même trajet en train, il faut à peu près le même temps qu'avant en changeant trois fois ou deux fois en choisissant ses horaires. En voiture, nous faisons le même trajet en 5 heures 30 ou 6 heures. Il y a donc le problème de la mobilité mais aussi le problème des choix offerts. Et, comme le disait Monsieur Bovy, nous avons bien vu qu'à partir de Montpellier et en particulier de Nîmes, il n'y a plus de solutions pour le train. Le train est peut-être une solution, mais je vous rappelle que j'habite en Ardèche, le seul département français où il n'y a pas de train de voyageurs. Il y a un projet au niveau du Conseil régional Rhône-Alpes pour remettre en service la ligne Alès-Lyon...

Philippe MARZOLF

Sur la rive droite du Rhône.

Christophe LAFONT

Exactement, la rive droite du Rhône qui n'est actuellement utilisée que pour du fret. Vous avez donc bien compris que le train est pour moi une solution intéressante, mais ma formation m'oblige à être rationnel : Monsieur Bovy parlait tout à l'heure de 1 200 par jour en TGV, si nous voulions remplacer tous les transferts de véhicules dans la vallée du Rhône, même en diminuant d'un facteur 2 le trafic voyageur ou véhicule, ce qui revient à peu près à la même chose, il faudra multiplier le nombre de lignes TGV, si ces chiffres sont exacts, entre 50 et 100 et c'est donc à mon avis d'une impossibilité matérielle complète. Il faut voir toutes les solutions.

Philippe MARZOLF

En transport total ?

Christophe LAFONT

Oui, en transport total. Donc, il faudra forcément réfléchir à d'autres solutions et probablement que les solutions, si nous ne les mettons pas en place, elles tomberont, pardonnez-moi l'expression, en pleine figure, en pleine gueule, de nos enfants et de nos petits-enfants du fait des problèmes énergétiques ou des problèmes de pollution.

Philippe MARZOLF

Et quelles propositions faites-vous ?

Christophe LAFONT

Mes propositions sont de voir toutes les solutions et probablement commencer à réfléchir à ne plus mettre des grandes villes partout, à tenter de les réduire. Je sais qu'il ne s'agit pas d'une tendance naturelle, mais pour rebondir un peu sur ce qui a été évoqué précédemment, heureusement que je prends, pour me rendre à Paris, les lignes du côté de la Drôme qui fait des efforts pour pouvoir se connecter. Je salue également l'effort que ce département a fait en faveur des enfants, des parents d'élèves pour favoriser le déplacement, mais les choix politiques faits par notre pays en termes de fermeture de classe et de regroupement pédagogique, reviennent à ajouter encore du transport et forcément cela devient un problème global auquel nous devons réfléchir. Ce n'est pas en faisant des petites économies à l'échelle locale que nous ferons des économies globalement, en termes de transports à l'échelle nationale. Evidemment la vallée du Rhône et Languedoc-Roussillon sont directement concernés.

Philippe MARZOLF

Merci de votre témoignage. Nous prenons une dernière question et nous passons à la table ronde suivante.

Xavier VACHEZ, Société de protection de la nature du Gard et Commission de transports du CLAPE

Je voulais intervenir au sujet de la rive droite du Rhône qui serait à ouvrir aux voyageurs étant donné l'importance des agglomérations qui s'y trouvent, le nombre d'entreprises, de scolaires, d'étudiants qui fréquentent Nîmes, Montpellier et surtout Avignon. C'est une motion que nous avons votée à l'Assemblée générale du Gard pour la réouverture de cette ligne.

En second lieu, nous venons incidemment de parler de financement. J'ai également pensé, lorsque Monsieur Boisseau a parlé de cette desserte cadencée entre la Catalogne et la rive droite du Rhône, qu'en attendant que les financements soient réunis pour faire ce magnifique projet, je pense qu'il serait utile de la part de la CPDP de consacrer une séance entière, du moins une partie de séance, à la question du financement. Tout vient de là, nous savons que l'Etat est pauvre, nous cherchons des financements du côté du privé, mais cela ne nous a jamais été clairement expliqué. J'aurais souhaité, avec France nature environnement, que quelques parties du débat soient consacrées au sujet du financement sans lequel nous ne pouvons pas grand-chose.

Philippe MARZOLF

Des financements en général, d'infrastructures ?

Xavier VACHEZ

Des infrastructures et la modernisation du réseau. D'autant plus que les gestionnaires du rail ne semblent pas toujours d'accord entre eux sur la destination du financement. Les uns veulent les concentrer sur les grandes infrastructures, les autres et la Région bien entendu souhaitent une plus grande capillarité de la desserte de façon à travailler pour l'aménagement du territoire. Cela coûte cependant et j'aimerais donc que ces questions soient discutées dans une séance ou une autre. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci, nous prenons en note. Un dernier mot, Messieurs, avant de passer à la table ronde suivante ?

Yves DUPONT

Une remarque sur la précédente intervention qui m'a paru intéressante. Pour diminuer l'augmentation des agglomérations, le problème des réseaux de villes que j'ai évoqués tout à l'heure à travers l'étoile qui représentait bien les différentes communes qui existent autour d'Avignon, peut-être qu'un vrai réseau de ville avec des échanges économiques d'emplois, etc. et même d'enseignements, mériterait une réflexion plutôt que de tout agglomérer sur une seule grande ville.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur Boisseau ?

Eric BOISSEAU

Oui, pour ce que nous appelons la dorsale TER, c'est-à-dire le Gard rhodanien, Pont-Saint-Esprit, Bagnols, Villeneuve-lès-Avignon, Nîmes jusqu'en Catalogne nord, notre dossier de 50 pages qui est téléchargeable sur le site de la Commission particulière du débat public vous apportera toutes les informations sur son coût. Son coût est très faible au regard du coût de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire puisque la ligne de la rive droite du Rhône est une ligne déjà électrifiée permettant du 140 km/h. Il n'y a qu'à, je m'exprime de cette manière, réaliser des quais aux normes. Les gares de Bagnols, de Pont-Saint-Esprit vendent déjà des billets et depuis fort longtemps et ont un volume de chiffre d'affaires très intéressant, il suffit d'interroger Monsieur Vidal, conseiller général de Bagnols-sur-Cèze qui connaît très bien ce dossier.

Philippe MARZOLF

Merci. Il ne faut cependant pas oublier que cette ligne est pour le fret marchandises et que s'il y a transfert modal, voyageurs plus fret, nous parlons d'autoroute ferroviaire avec des navettes toutes les demi-heures, toutes les heures.

Eric BOISSEAU

Cela fait 20 trains par heure, mais pour la robustesse trafic, il ne faut prendre que 75 % de la capacité et actuellement il ne passe que 60 trains par jour à Nîmes. La marge de manœuvre est donc large, malgré les dires de la SNCF dans les années 90 auprès du Conseil régional de l'époque.

Philippe MARZOLF

Il y a de toute façon une étude en cours. Merci, Messieurs, je vous propose de passer à la table ronde suivante, Philippe ?

Philippe BOVY, CPDP

Voilà, s'il vous plaît, Mesdames et Messieurs troisième table ronde. La Commission ne tient absolument pas à ce que vous vous endormiez. J'appelle donc à la table cinq personnes, Monsieur Michel Lamalle, Yves Greffin, Chantal Duchêne, Françoise Potier, et Pascale Poblet, une majorité féminine. Cette troisième table ronde a un titre un peu bizarre, il s'agit plutôt de la maîtrise des différentes mobilités et je dirais des outils imaginés ou mis en œuvre. Il n'y a pas qu'en France que ces problèmes de long terme sont rencontrés. Nous allons commencer par la première présentation, 10 minutes, toutes les autres 7, Monsieur Michel Lamalle du ministère des Transports. Quelle réduction des déplacements peut-on escompter ? Quel report maximal sur les transports collectifs peut-on envisager ? A quelles conditions ? Monsieur Lamalle, vous avez la parole.

Que faire pour inciter les particuliers à réduire les déplacements et à diminuer l'utilisation de la voiture au profit des transports collectifs ?

Table ronde

.I Quelle réduction des déplacements peut-on escompter, et quel report modal maximal sur les transports collectifs peut-on envisager ? A quelles conditions ?

Michel LAMALLE, DGMT, ministère des Transports

Merci. Je vais m'appuyer, pour cette double présentation, sur une étude qui a été annoncée par le Conseil général des Ponts et Chaussées et qui porte sur l'horizon 2050. Nous ne sommes pas tout à fait dans le cercle de l'étude VRAL, mais nous considérons que les études sont largement utilisables pour la question qui est posée ici. Cette étude a élaboré un certain nombre de scénarios. Cette étude est disponible sur le site du VRAL. Je vous demande de vous y reporter dans la série des études socioéconomiques, vous la trouverez.

Elle aborde un certain nombre de scénarios en fonction d'un texte de l'évolution du contexte mondial et européen, de la démographie, le vieillissement des populations, du type de croissance économique envisageable et des conditions énergétiques, du prix du développement durable. La première diapositive : avant de faire une rétrospective, nous pouvons commencer par présenter notre ville, revenir en arrière. La constatation est que depuis 30 ans, les Français se déplacent plus souvent et surtout plus loin, que ce soit au quotidien ou pour les week-ends, pour des raisons de vacances.

Un chiffre simple : en 1973, chaque Français se déplaçait en moyenne 16,3 km par jour. En 1994, il en parcourt 35,5. Les premières raisons de cette évolution sont simples : la première raison est la généralisation de la possession d'une automobile. La motorisation des ménages est passée de 65 % en 1975 à 80 % en 2002. Cette évolution semble se stabiliser depuis quelques années, à commencer par les grandes agglomérations. Même s'il y a des évolutions, nous assistons à une multi motorisation des ménages. C'est l'un des facteurs.

Le deuxième facteur est le développement de la vitesse sur quasiment tous les modes de transport et pratiquement sur tous les réseaux. C'est le cas par exemple des développements des voies rapides urbaines pour automobiles, mais aussi des trains du type RER. C'est le cas aussi pour les développements d'autoroutes, avec le TGV et pour les longues distances avec le développement de la RN. Cette augmentation de vitesse a ainsi compensé largement l'augmentation des distances ; ce qui fait qu'en fait, le temps moyen consacré aux déplacements est resté à peu près constant.

Un autre élément qui concourt à cette évolution est l'augmentation forte des outils de déplacement. Les déplacements pour motif de loisirs sont de plus en plus des déplacements choisis et ce n'est pas des déplacements domicile-travail. Ceux-ci sont dus à l'augmentation du temps libre en général, au nombre de retraités.

Dernier élément : la relative diminution du prix des transports. Je citerai quelques exemples : le prix de la voiture, le prix du carburant avec des soubresauts, mais en général, cela a diminué. Si nous regardons l'exemple de la billetterie, il y a une diminution forte – je cite par exemple les low cost, mais ils ont une influence aussi en tant que concurrents sur les TGV –, donc il y a une diminution du prix des transports de manière générale. Cela a plusieurs conséquences, mais une des conséquences qui est évoquée ici est le développement de l'habitat périurbain qui se trouve de plus en plus éloigné des principaux centres d'activité.

Après ce regard rétrospectif. Maintenant, que pouvons-nous en tirer pour l'avenir ? Je vous l'ai dit, la motorisation des ménages est arrivée à maturité. Nous atteignons 80 % de motorisation. Nous pouvons encore évoluer. Nous pouvons penser que nous avons atteint quand même un seuil, un plafond en ce qui concerne cette motorisation des ménages.

Deuxième élément par contraste avec ce que j'ai exposé tout à l'heure, c'est que les vitesses atteintes vont probablement stagner, voire diminuer. Mais en tout cas, nous pouvons dire que les gains en termes de vitesse sont plutôt derrière nous. Nous assisterons certes à un déploiement du TGV, mais cela restera marginal par rapport aux gains que nous avons connus par le passé. Donc l'effet de vitesse jouera moins que par le passé pour compenser l'effet distance. D'une manière générale, nous pouvons estimer que le temps moyen consacré aux transports pour tout un chacun a à peu près atteint ses limites, notamment au niveau des déplacements quotidiens.

En revanche, autre élément de contraste par rapport au passé, le prix des transports a augmenté pour plusieurs raisons, donc nous avons tous en tête le prix des ressources énergétiques. Mais il faut penser aussi à la législation plus sévère en matière de sécurité, qui pourrait renchérir le prix de l'automobile en général. Donc nous pouvons penser que le prix des déplacements va augmenter parallèlement à une diminution probable relative de la croissance annuelle du revenu des ménages. Deuxième élément de contraste par rapport au passé. Un élément nouveau qui, certes, peut être plus valide à l'horizon 2050 et qui pointera certainement son nez à l'horizon 2020, l'émergence du télétravail, du travail à distance, mais aussi de généralisation de services à distance qui vont diminuer probablement une partie des déplacements locaux en matière de e-commerce, de billetterie ou par Internet, c'est l'émergence des nouvelles technologies.

Quelle est notre évolution prévisible ? Nous prévoyons, dans les 50 ans qui viennent, un rythme de croissance atténué unique par rapport à la période passée. C'est le constat des raisons que je vous ai soulignées, notamment pour la mobilité courte distance, un peu moins pour la moyenne distance. En revanche, la mobilité longue distance augmenterait. Cela ne veut pas dire que la mobilité va diminuer, elle va continuer de croître, mais à un rythme moins important que les 30 ans qui précèdent. Est-ce que la mobilité est une mobilité à courte distance, donc inférieure à 50 km ? Ce que nous pouvons dire, c'est que la part dans les déplacements va diminuer. Elle était de 74 % en 1975, en 2002, elle est de 68 %. Nous pouvons estimer qu'elle tombera à 64 %. Elle va diminuer, néanmoins elle restera prédominante, c'est-à-dire que la mobilité courte distance reste importante.

Dans les déplacements locaux, le potentiel de croissance des transports collectifs est extrêmement important. Il peut varier selon les scénarios entre 15 % et le nombre du trafic, en particulier dans les grandes agglomérations. Donc, les transports collectifs vont croître, mais également le transport en véhicule particulier par la route. Il est probable que les déplacements en véhicule particulier vont croître dans une proportion moindre que les transports collectifs, mais ils vont aussi croître en même temps que l'ensemble des déplacements. Donc, nous pouvons penser que la croissance des transports collectifs ne parviendra pas à inverser de manière significative la tendance de dominance claire des transports collectifs. Alors, je mets un bémol : sauf rupture, ce qui est très important

puisque les scénarios qui ont été élaborés ont plutôt été élaborés sur des hypothèses tendancielles mais sans rupture. Qu'est-ce que pourrait être une rupture ? Bien sûr, cela pourrait être une crise énergétique grave, cela pourrait être également une prise de conscience de la part de la population de l'effet de serre et une volonté de se reporter vers les transports collectifs. C'est difficilement réalisable, ce qui explique les résultats que je vous ai donnés.

Mais les transports qu'il faut maintenir, ce sont les transports collectifs. C'est vrai sur la courte distance, c'est aussi vrai sur la moyenne distance qui va croître de façon plus importante que la courte distance, mais les transports collectifs sont également très importants. Je pense notamment au TGV qui, lui, a un potentiel de croissance et qui va croître de fait avec les développements qui sont prévus.

Philippe MARZOLF

Une minute, encore.

Michel LAMALLE

Merci. Les conditions d'un report, c'est le plus important, mais je vais aller vite. Le report dépendra d'abord de la qualité de l'offre des transports collectifs en quantité et en qualité. En quantité, c'est au niveau des fréquences, des plages horaires, le soir, les week-ends, nous pouvons imaginer beaucoup de choses. En qualité, nous pensons au confort, à la régularité, je ne développe pas tout cela, cela va de soi. Je passe également sur le développement du transport ferroviaire rapide et des TER. Simplement, je signale que cette amélioration des transports est entre les mains de différents acteurs puisque vous savez que les compétences, en matière d'organisation, sont réparties en France suivant les communes, les inspections des transports collectifs, les départements responsables des transports départementaux, les régions en ce qui concerne le TER ou le ferroviaire et les transports régionaux. Il y a donc une multitude d'intervenants.

Les conditions d'un report passent – nous l'avons dit tout à l'heure – par la maîtrise du développement urbain. Il est clair que l'extension, l'étalement urbain, va créer des problèmes puisque les habitants des zones périphériques ont notamment une mobilité plus importante alors que l'offre de transport est souvent insuffisante sur les bords. Des instruments existent, des leviers d'action existent pour les collectivités locales qui peuvent agir sur la répartition spatiale. Ce sont les documents d'urbanisme, c'est l'habitat.

La gestion de la congestion : bien évidemment, elle aura une influence sur les transports collectifs. Je passe rapidement. Nous pouvons penser à une politique restrictive de l'usage des véhicules particuliers en ville. Vous avez un certain nombre de mesures qui sont exposées dans le document et c'est la raison de ce débat, c'est de tester la sensibilité avec les mesures qui ne sont pas nécessairement populaires, sur le stationnement, la réglementation du stationnement, sur le péage urbain, vous avez eu exposé sur la question. Un des leviers est la politique restrictive de l'usage des véhicules particuliers en ville. Un autre élément que je vous donne : c'est la crise énergétique éventuelle. C'est la rupture dont je parlais tout à l'heure.

Philippe MARZOLF

Il va falloir conclure. Vous avez parlé dix minutes de plus que les autres et vous vous en attribuez une de plus. Ce n'est pas équitable de ce point de vue-là.

Michel LAMALLE

Je termine en deux minutes. Les éléments sont évidemment un certain nombre de mesures prises au niveau français, de rendre compte des mesures énergiques et coordonner le niveau européen, au mieux au niveau mondial, en tout cas au niveau européen. Enfin, je cite simplement une nécessaire politique en recherche et développement. Vous avez le nombre de recherches en développement. Vous avez également des axes d'action qui sont présentés, sur lesquels nous sollicitons l'avis d'un débat public. Merci.

Philippe BOVY

Merci Monsieur Lamalle. Il y a une complexité des pistes absolument étonnante dans cette façon de voir le futur et l'une des trajectoires est celle qui va être évoquée par Yves Geffrin. Yves Geffrin a écrit, il y a 15 ou 18 ans, un principe de la recherche pour le futur et qui était très étonnant. Je lui avais demandé d'ailleurs de présenter son travail à l'Ecole Polytechnique de Lausanne. Il l'avait fait. Maintenant, il y a 15 ans environ de maturité sur cette question des péages et j'aimerais bien – je pense qu'il va le faire – présenter, actualiser un peu l'état de la question avec des expériences assez récentes et pas seulement faire un journal qui nous intéresse. C'est également, le péage des poids-lourds sur autoroute, ou peut-être des péages sur des véhicules qui ne sont pas assez écologiques. Il y a toute une série de mesures qui pouvaient être prises. Je passe donc la parole à Yves, le compteur est à zéro.

Quelles conditions pour amorcer la réduction des déplacements et le report de la voiture particulière vers les transports collectifs ?

I Expériences de péages urbains et autres formes de péages

Yves GEFFRIN, mission stratégique du Ministère

Je ne sais pas s'il s'agit d'un mûrissement en 15 ou 20 ans ou si c'est de l'encroûtement. En préparant cette communication, je dirais que cela m'a rappelé le bon temps où j'étais avec Chantal et que nous préparions cela ensemble. Nous étions sans doute moins matures, mais nous osions peut être un peu mieux dire les choses. L'outil de la communication à l'époque s'inspirait de Woody Allen et s'appelait : « Péage urbain : La réponse est certainement oui, mais rappelez-moi donc la question ! »

Ce que je vais essayer de faire ici, c'est de vous introduire assez simplement dans la diversité des péages urbains. Il paraît que nous ne pouvons faire passer qu'une idée par exposé. J'ai la prétention d'en faire passer deux. Comme ces deux idées, vous les partagez déjà a priori, je n'aurai pas de mal à les faire partager à la fin. Simplement, je les ai appliquées au péage.

Trois diapositives pour vous montrer le côté pratique, deux diapositives pour vous montrer le côté théorique. A la fin, j'espère vous montrer un outil à chacun pour essayer de décrypter un peu ce péage. Nous avons cinq thèmes de questions. Décrypter le péage, ce n'est pas forcément se demander ce que nous faisons de l'argent du péage, c'est de se demander ce que nous cherchons au départ. Simplement, en matière de péage, je l'ai encore dit tout à l'heure avec les interventions précédentes, nous passons très facilement de l'idée initiale d'un outil, nous changeons d'outil et nous croyons que nous suivons l'idée initiale alors qu'en fait, nous avons changé d'objectif.

Vous savez, Philippe et l'expérience CIO sont personnalisés. Nous pouvons penser par exemple aux deux pays finalistes dans l'attribution des derniers JO. Il y a le même constat des deux côtés : trop de voitures en centre ville. Nous pensons au péage. Nous le pensons plus ou moins, nous ne le disons pas. D'un côté, nous mettons du péage, de l'autre côté, nous mettons des stationnements payants. Ce sont des mesures qui ont été adoptées pour Avignon. Au passage, nous déplaçons des stationnements payants vers la voiture. Nous disons simplement qu'en théorie du stationnement payant, nous augmentons le taux de rotation de trois à dix et au niveau du taux du stationnement payant, à la fin, nous avons dix fois plus de voitures à la fin qu'au début sauf si un petit malin dit : « C'est marrant, ce truc-là : je distingue les résidentiels et je vais faire deux tarifs. Je vais faire des voitures ventouses avec les résidents qui vont être très contents et qui vont squatter un certain nombre de places. Puis, je vais monter les tarifs de l'autre côté et je vais faire une sorte de rotation. »

Dans les deux cas, nous sommes partis un peu de la même idée. Nous avons travaillé sur les outils et nous arrivons à des résultats. Nous avons une baisse de la circulation à Londres et à Paris, pour ne pas les citer. Mais il faut continuer l'analyse. J'en suis à trois minutes.

Sur ces cinq sujets, sans rentrer encore dans le détail des familles de réponses, je dirais que je ne suis pas sûr que le financement ait été total, partiel, si c'était du préfinancement ou du post-financement. En passant par l'affectation, nous trouvons des choses auxquelles nous ne pensons pas spontanément, un timing par exemple dans le cas de l'Estonie comme tout le monde sait : ils ont mis un péage en centre-ville et l'argent du péage sert à la restauration des monuments historiques dans le périmètre de ce péage.

Nous pouvons partir d'un pourtour ou nous pouvons faire différentes choses comme cela. Simplement, en prenant ces cinq questions basiques pour dire ce qu'est un péage, en prenant simplement des grandes familles de réponses, vous avez une combinatoire je vous garantis de tous les cas possibles. Il n'y a aucune case vide. Vous avez 162 types de péage. Donc, nous, pauvres Français, nous avons un seul mot pour parler de péage, les Anglais sont un peu plus malins, je ne dis pas que c'est pour cela qu'ils ont les JO, loin de là. Mais ils ont plusieurs mots et nous pouvons qualifier un peu mieux les choses.

J'ai parlé de maires liés aux Jeux Olympiques, mais nous pourrions parler de maire lié à la Coupe de l'America pour rester dans le milieu sportif. C'est Marseille, pour ceux qui seraient intéressés. « J'ai fait aussi le constat que j'ai trop de voitures dans la ville. Qu'est-ce que je vais faire ? Il y a plein de gens qui n'ont rien à faire. je vais leur offrir une alternative payante en souterrain. » Alors je débarrasse le centre-ville avec une construction conçue par le privé, financée par le privé et payée comme cela. Voilà pour la pratique. Mettez-vous cinq lignes et il y a un certain nombre de colonnes où vous avez un péage, vous y mettez des croix et à la fin, vous vous demandez ce qui se passe.

Sur la théorie, vous verrez là une courbe, je m'en excuse pour les économistes, je m'en excuse pour les autres. Entre le coût marginal et le coût moyen, c'est un peu abstrait. Si vous voulez toucher du doigt le coût marginal et le coût moyen, vous vous imaginez un RER pour les Parisiens, un TER

pour les provinciaux. Le dernier arrivé qui empêche la porte de se fermer, qui ne l'ouvre que 15 secondes pour monter dedans, sachant que le RER d'après est à 2 minutes ou le TER cadencé à 10 ou 15 minutes, où il a gagné de 2 à 10 minutes, il a oublié qu'il y avait 1 000 personnes dans le train, ces 1 000 personnes ont perdu chacune 15 secondes, soit 250 minutes. Donc, pour gagner sa dizaine de minutes, il a fait perdre 4 heures à la collectivité.

Sans vouloir pousser plus loin, 4 heures à 10 euros, ce n'est pas cher payé, donc 40 euros ; nous arrivons environ à environ 60 euros. J'ai oublié qu'il avait aussi décalé les 5 trains qui sont derrière ; donc j'ai mes 300 euros d'amende pour avoir coincé la porte. Donc, je ne parle pas d'un signal d'alarme tiré. Donc, avec cela, vous comprenez qu'un papier jeté par terre dans un parc américain coûte 2 000 dollars. Ce n'est pas exagéré, c'est beaucoup.

Ce que proposent les économistes, c'est de passer du coût moyen que vous vous imposez personnellement au coût marginal que vous imposez aux autres.

Philippe MARZOLF

7 minutes, Monsieur.

Yves GREFFIN

C'est fini. En réalité, une infrastructure fonctionne un peu différemment de ce point de vue-là. La courbe est suffisamment fautive pour être présumée juste. Quand vous êtes tout seul sur une infrastructure, vous devez en payer le coût à vous tout seul. Vous l'avez à gauche de la courbe, cela descend. Vous divisez par deux et vous arrivez dans une zone que j'ai appelée A où il y a un des coûts qui augmente, cela s'appelle la pollution. Vous continuez. Vous arrivez vers un minimum B où là, vous arrivez à faire passer le maximum de gens au niveau adopté, cela va bien. Après, vous arrivez dans une zone marginale.

Donc vous voyez : il y a trois logiques, trois approches, l'environnement, l'ingénieur trafic et l'économiste. Ces trois sont totalement et irréductiblement inconciliables, ils ne vont jamais se mettre d'accord. Ils ne cherchent pas le coût optimum, ils ne cherchent pas la même chose.

En conclusion, il y a toujours une autre solution. Je vous ai parlé du maire de Londres, celui de Paris et celui de Marseille. Ici, ce sont les Italiens, Besançon et des cellules de circulation. Tous les maires italiens, en 1970, ont dit « tel acheminement, nous avons la solution de circulation en centre-ville. » Mais je ne suis pas un fanatique. Si cela peut apporter des solutions, je voudrais simplement rappeler pour la fin que ce n'est pas un concept, c'est simplement une famille de pratiques. Comme les déplacements ont trois caractéristiques qui sont – nous pourrions y revenir dans la discussion si vous le voulez – loin d'être temporalisées – ce qui fait que les situations ne sont jamais stables –, une solution par péage n'est jamais parfaite.

Philippe BOVY

Merci Yves. Nous allons passer la parole à Chantal Duchêne, la grande dame du GART. Elle va présenter elle-même le GART évidemment. Nous avons cherché deux ou trois fois le bon titre qui n'est pas meilleur de toute façon. Chantal réinvente le sujet à chaque exposé, je vous passe la parole.

.II Enjeux de développement des transports publics en France : les villes et le reste du territoire

Chantal DUCHENE, GART

Merci. En deux mots, le GART est une association d'élus, tous les élus qui s'occupent de transports publics, donc les agglomérations qui sont responsables des transports urbains, les départements qui sont responsables des transports routiers départementaux comme l'a dit Monsieur Matheron tout à l'heure et notamment des transports scolaires, et les régions qui sont responsables des transports régionaux et notamment des transports ferrés.

Donc, c'est une association. A peu près toutes les agglomérations, dans le transport urbain, sont adhérentes chez nous, plus de la moitié du département, c'est-à-dire tous ceux qui ont réellement une politique de transport et 19 régions sur 22, donc ce sont tous les élus quelle que soit leur couleur politique. Je passe sur les missions du GART. J'en viens donc au débat qui nous occupe ce soir. Sur le dossier qui est présenté par les services de l'Etat, nous parlons beaucoup – et je reconnais la main du Ministère de l'Ecologie – de toutes les questions environnementales. C'est vrai que ces questions sont extrêmement contraignantes. Donc je ne vais pas y revenir, vous avez tout dans le dossier avec des présentations tout à fait excellentes.

Par contre, je voudrais appuyer sur deux autres éléments qui font une politique de développement durable et qui ont beaucoup à voir avec ce que nous disons ce soir. Premièrement, il y a les questions économiques. Sur les questions économiques, quand nous regardons la place des agglomérations françaises dans la compétition européenne et mondiale, nous sommes tout de suite frappés par une chose, c'est que nous avons des agglomérations de trop petite taille pour pouvoir compter dans la compétition mondiale. Donc nous avons besoin, dans la compétition économique, d'avoir des territoires qui soient capables de s'affronter avec des territoires, des bassins de vie et d'emploi qui sont beaucoup plus importants ailleurs dans le monde, mais aussi ailleurs en Europe, d'où l'importance chez nous de pouvoir fonctionner en réseau de villes, c'est-à-dire ce qu'a dit Monsieur Dupont tout à l'heure en nous présentant le cas de la ville.

Le problème est que les réseaux de ville, c'est un peu aussi ce qui fonctionne. D'ailleurs, dans tout cet axe de la vallée du Rhône et de l'Arc languedocien, nous avons des villes de taille humaine qui sont donc des villes agréables à vivre, mais qui, pour pouvoir être dans la compétition mondiale, doivent travailler ensemble en réseau de villes. Si ce réseau de villes fonctionne sur la base de la voiture particulière, le problème est que cela devient invivable du point de vue environnemental. C'est la congestion complète et donc nous perdons à la fois la qualité de vie et l'efficacité économique. Donc il faut faire fonctionner des réseaux de ville, mais les faire fonctionner autrement qu'avec la voiture particulière.

Deuxièmement, nous avons la question du pilier de la solidarité. Elle est extrêmement importante aussi. Je veux le souligner. Aujourd'hui, le prix du baril est à 75 dollars. Tout le monde dit que ce prix va encore continuer à augmenter. Or pour les familles, cela devient absolument insupportable et nous avons eu une diffusion du logement sur le périurbain. Les familles payent très cher pour se développer. Nous avons fait une étude en Seine-et-Marne. Les ménages payent autant pour leurs déplacements qu'ils payent pour le remboursement de leur pavillon. Nous voyons bien que ce n'est pas une question qui est tenable. Donc que faire ici ? Alors, je passe sur les résultats du sondage que vous pouvez voir dans le dossier pour avoir un peu plus de temps pour passer aux solutions.

Je ne parlerai pas des solutions urbaines. Monsieur Dupont en a parlé tout à l'heure. Mais je vais plutôt parler de comment faire fonctionner ces réseaux de villes et notamment sur le territoire qui nous intéresse. Premièrement, il faut absolument renforcer la desserte ferrée. Pour renforcer la desserte ferrée, il faut améliorer les fréquences, améliorer les vitesses commerciales - il y a un certain nombre de moyens -, améliorer la vitesse commerciale avec les comforts ; il y a la question du TGV dont a parlé tout à l'heure Eric Boisseau. C'est certainement une solution qui serait aussi intéressante sur cet axe. Il y a l'articulation avec les réseaux urbains et départementaux. Cela a aussi été cité tout à l'heure, mais c'est extrêmement important.

Il y a la question de la tarification intégrée, mais il y a aussi l'harmonisation des horaires et les correspondances faciles du point de vue physique. Pour développer les dessertes ferrées, il y a le problème de l'encombrement des sillons et il y a aussi - nous savons que nous pouvons faire beaucoup mieux, quelqu'un en a déjà parlé tout à l'heure - toutes les perspectives qui sont offertes par le cadencement. Philippe Bovy connaît bien cela. En Suisse, nous savons cadencer les trains et nous le faisons par ces bus. Reste que le bât blesse parce que pour tous ces transports, qu'ils soient régionaux, départementaux ou urbains, le coût est supporté par les collectivités. L'Etat a supprimé toutes ses subventions aux collectivités.

Donc si nous voulons transférer le trafic des routes gérées par l'Etat aux transports collectifs gérés par les collectivités sans leur donner un surplus, cela veut dire que sur la fiscalité locale, cela risque de faire très mal ou alors ce sont des usagers qui devront voir leur tarif fortement augmenter. Les usagers payent environ 25 % du coût du transport de proximité. Donc nous voyons bien qu'il y a un problème financier qui, aujourd'hui, n'est pas résolu, qui n'est pas du tout évoqué dans le dossier qui est présenté par l'Etat.

Sur cet axe, je crois qu'il ne faut pas penser uniquement à faire, nous avons aussi à gérer l'existant, améliorer l'existant et faire des choses avec les dessertes par autocar. C'est très peu utilisé en France, mais c'est très bien utilisé ailleurs ; je pense notamment à l'Espagne dont nous parlions tout à l'heure. En France, nous avons des bons exemples. Je pense par exemple à la ligne Aix-en-Provence/Marseille qui est cadencée aux 5 minutes et qui marche très bien. Nous pouvons faire des voies réservées sur autoroute, notamment à l'entrée des villes. C'est en ce moment une expérimentation entre Voiron et Grenoble qui est là aussi un succès. Donc nous voyons bien que nous avons des solutions techniques pour faire mieux. Sur une capacité routière, transporter les gens par autocar, c'est mieux que un par voiture avec des voitures qui sont conçues pour avoir cinq personnes.

Nous pouvons aussi avoir des parkings sur les aires d'autoroutes. Là, ce sont des choses que nous savons faire, mais auxquelles nous ne pensons pas beaucoup. Les gares, c'est bien. Une question aussi extrêmement importante est d'organiser le rabattement sur les gares pour donner toute son efficacité au transport ferré parce que nous sommes une organisation qui est extrêmement développée, surtout dans cette région. Donc, il faut absolument penser à ce rabattement. Cela peut se faire par le transport collectif. Nous sommes souvent avec une urbanisation très difficile. Nous pouvons avoir le transport à la demande, mais nous pouvons avoir aussi des parcs de vélos. Le vélo est quand même un mode tout à fait utilisable pour une distance pas trop importante. Puis, nous pouvons aussi avoir un certain nombre de parcs relais pour les voitures et aussi en favorisant le covoiturage avec des places réservées pour ceux qui se mettent à plusieurs dans les voitures.

Je termine pour vous dire que tous cela, ce sont des solutions de transport collectif ; mais il faut absolument articuler des politiques de transport alternatif à la voiture particulière - c'est le terme que nous employons ici en France, Philippe - avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme.

Tant que nous continuerons à laisser construire absolument n'importe où, nous n'arriverons pas à résoudre le problème parce que le seul mode efficace sera la voiture, efficace pour chacun, mais aussi sur le plan économique. Donc il faut absolument changer nos politiques d'urbanisme avec des bourgs compacts et des liaisons en transport collectif entre ces bourgs qui permettent là de mettre du transport collectif qui ait une efficacité aussi sur le plan économique. Je ne vous en dirai pas plus, vous avez un exposé complet sur le site. Merci.

Philippe BOVY

Merci Chantal. Comme disaient d'autres, une politique des transports en elle-même n'a aucun sens. Cela ne sert à rien, nous perdons notre temps. C'est une politique des transports et de développement de l'aménagement du territoire. Dans des pays en Europe – je ne vais pas parler uniquement du mien –, les Pays-Bas ou l'Autriche, il y a 20 ou 30 ans de liaison. Comment vit-on le territoire ? Comment l'aménageons-nous et comment faisons-nous les transports ? Mais une politique des transports en l'air ne sert à rien. Contrairement au programme, Mesdames et Messieurs, nous n'allons pas faire l'échange avec le public pour en faire plus après. Nous allons passer immédiatement aux derniers exposés. Nous allons vous imposer ces exposés. Ensuite, nous aurons le débat jusqu'à tard dans la nuit. Françoise Poitier, tu as la parole pour la mobilité des loisirs et du temps libre.

.III Mobilité des loisirs et du temps libre en 2025

Françoise POTIER, INRETS

Merci. En sept minutes, je me dépêche. En fait, le tourisme est un peu la non-Arlésienne. Nous le voyons partout, mais nous n'en parlons jamais. C'est un peu dur. C'est vrai ce que disait Philippe, il n'y a pas du tout de tourisme en général. Quelle est l'ampleur du tourisme dans les trois régions ? Quel est l'impact sur les transports et sur l'économie en général ? Quelle évolution pouvons-nous prévoir à l'horizon 2025 ?

Pour aller très vite, ce sont 89 millions de touristes qui viennent dans les trois régions en 2005 ; c'est-à-dire cinq fois plus qu'en 1975. A cela, il faut ajouter aussi les flux des excursionnistes qui représentent 80 millions par an. Je rappelle la différence entre excursionnistes et touristes, c'est le problème des séjours, le premier se déroulant sur une seule journée. Le Languedoc-Roussillon a connu récemment la plus forte croissance touristique avec les touristes français et surtout étrangers. Comme le soulignait aussi Philippe Bovy, c'est dû aux résidents espagnols avec l'Espagne qui a 45 millions d'habitants et qui a connu la plus forte croissance économique, ce qui est un facteur fondamental de l'évolution touristique.

Je voudrais insister là-dessus. Michel Lamalle a quand même oublié le facteur fondamental de l'évolution du tourisme, des loisirs et de mobilité en général. C'est le revenu. Je crois qu'il ne faut pas chercher.

Philippe BOVY

Le revenu ?

Françoise POTIER

Le revenu, oui ! Cet ensemble de séjours touristiques représente, dans les trois régions, 455 millions de nuitées, dont 30 % seulement en hébergement marchand, c'est-à-dire qu'il y a une importance fondamentale pour la résidence familiale ou les amis. J'y reviendrai, mais je voudrais quand même juste dire que tout nouveau habitant et résident des trois régions est le principal précurseur du tourisme. C'est important à retenir pour l'évolution.

Enfin, l'emploi dans le tourisme représente environ entre 8 à 9 % de l'emploi régional, ce qui n'est effectivement pas négligeable. La voiture domine largement les déplacements touristiques puisque c'est près de 90 % des Français qui utilisent la VP, notamment pour venir en Languedoc-Roussillon. Mais nous voyons que c'est un peu moins pour les touristes étrangers et elle représente de toute façon une part très importante. Donc, en gros, la voiture est utilisée à 82 % par les Français et à 62 % par les étrangers, le train ne représentant que 13 %.

Là, je l'ai dit autrement pour le montrer : nous avons en fait 25 millions de Français qui arrivent en voiture en Rhône-Alpes. Nous en avons à peu près 14 millions qui arrivent en Languedoc Roussillon et 19 millions qui arrivent en PACA. Je ne vais pas vous étourdir avec des chiffres. Pendant la période estivale, nous voyons que la part de la voiture est encore plus grande et que la voiture gagne des parts puisqu'elle atteint presque 90 % dans certains cas. Que représente la surpopulation chaque jour de l'année ou en moyenne estivale – vous m'excuserez, ce sont les problèmes entre les PC et le Mac ; il y a donc un décalage – dans les différentes régions ?

Entre Rhône-Alpes, en moyenne annuelle et par jour, vous avez 483 000 touristes en plus de la population résidente qui représente 8 %. Dans le Languedoc Roussillon, cela représente 15 % ; en PACA, cela représente une surpopulation de 12 %. Pendant la période estivale, vous voyez qu'en Languedoc, cela représente une surpopulation de 50 %. Pendant cette période estivale, vous allez me dire « De toute façon, les gens s'en vont. » Pas du tout ! Ce sont les trois régions où les Français sont les plus casaniers pour leur départ en vacances, c'est-à-dire qu'ils passent leurs vacances dans leur propre région.

Les excursions ne sont pas réservées aux samedis-dimanches, aux week-ends comme nous pourrions le penser ; mais elles se déroulent maintenant toute la semaine. Le changement est assez différent. Elles se déroulent aussi toute l'année. Là, je ne parle que d'excursions et notamment au printemps et en automne. Les pics de trafic : je ne sais pas si nous les voyons très bien. En fait, ce sont les arrivées chaque jour de l'année, je ne suis pas sûre que cela soit très lisible, je ne suis pas très bonne pour faire ce genre de transparent. En Rhône-Alpes, vous voyez que vous avez un pic le 13 février, ce sont les vacances de ski et le 15 août aussi en Rhône-Alpes. En fait, il y a un entonnoir, un goulot d'étranglement qui se passe et nous voyons bien apparaître la région Rhône-Alpes. Il y a aussi cette périodicité des week-ends.

Je me dépêche. En Languedoc Roussillon et en PACA, nous avons plus de quarante nuitées par habitant. Ce sont à peu près les plus fortes en France. La capacité d'hébergement, que cela soit en hôtellerie de plein air, c'est-à-dire en camping tout simplement ou en résidence secondaire, est assez forte actuellement. Que pouvons-nous penser – et j'en arriverai à cette conclusion – sur les hypothèses d'évolution ? Les hypothèses d'évolution : avec un pic d'à peu près 1,8, une croissance démographique dans les trois régions plus forte que celle de la France qui est d'à peu près – ce sont les projections de l'INSEE – de l'ordre de 0,4 % par an alors qu'en France, elle est plutôt de la valeur de 0,3 % par an.

Il y a une attraction, d'après l'hypothèse, toujours forte des trois régions, mais une croissance moins forte de la mobilité touristique. Qu'est-ce que cela donne en prévisions ? En 2025, nous prévoyons qu'il y aura 114 millions de touristes français et étrangers. Nous prévoyons effectivement une légère diminution de la voiture avec 72 % simplement – c'est une très légère évolution –, une augmentation légère aussi du train et de l'avion. Nous aurons un tourisme qui s'étale dans l'arrière pays, mais surtout une surcapacité, une surpopulation dans les zones urbaines. C'est là-dessus – je crois – qu'il faut réfléchir. Merci.

Philippe BOVY

Merci Françoise. Pour finir sur le Mac, l'autre informatique ne marchait pas si mal. Nous allons terminer la soirée. Nous avons assez parlé de loisirs et de temps libre. Nous allons parler de travail de nouveau avec l'intervention de Pascale Poblet sur le Plan de Déplacement d'Entreprise de ST Microelectronics.

.IV Le PDE de ST Microelectronics

Pascale POBLET

Bonsoir. Je vais vous faire le dernier exposé. ST Microelectronics, c'est Grenoble : une démarche de Plan Déplacement d'Entreprise que vous commencez à connaître à divers points des médias. Nous avons commencé notre plan en 2000. Nous avons donc déjà une expérience de 6 ans dans ce genre d'opérations et aujourd'hui un succès franc que nous essayons de faire partager avec les administrations et les collectivités qui nous le demandent.

Rapidement, puisque nous avons sept minutes : un exposé sur notre démarche. D'abord, quelle était la problématique ? Un site coincé entre deux rivières et une croissance d'effectifs très importante, donc quand nous embauchions un ingénieur, nous lui donnions deux mètres carrés de bureau et vingt mètres carrés pour sa voiture. Cela nous a fait réfléchir et nous nous sommes dit : « Il faut entreprendre quelque chose parce que les parkings, nous n'allons pas les agrandir. »

De ce fait, nous nous sommes donné une ligne d'action qui était liée à trois critères : d'abord une consommation d'énergie du site qui était surtout utilisée dans les transports puisque nous ne sommes pas un site de production, mais un site d'ingénierie. Trois salariés sur quatre venaient en voiture seuls au travail et 60 % de nos salariés habitent la région grenobloise. Nous sommes à 1,2 km du centre ville.

Suite à cette problématique, nous avons donc démarré un Plan de Déplacement d'Entreprise avec un groupe de travail qui existe toujours, avec 80 réunions à son actif, une enquête de transport alternatif pour savoir comment se déplaçaient les gens, comment ils pourraient se déplacer avec d'autres solutions. Nous avons des orientations et une vision 2005. La vision 2005 voulait que 50 % de nos salariés – soit plus de 1 000 personnes puisqu'aujourd'hui, nous sommes 2 200 – viennent, en 2005, autrement que tous seuls dans leur voiture. C'était notre objectif, notre but, nous allons voir où nous en sommes aujourd'hui.

Comment avons-nous procédé ? Nous avons adopté ce que nous appelons le 4x4 alternatif. Nous ne rions plus quand nous voyons cette image maintenant chez nous parce que nous avons un salarié qui a un vélo comme cela. Avant, je disais « C'est vrai, cette histoire. » Mais maintenant, cela existe

vraiment. Toute la famille va venir travailler avec son vélo et il arrive à la fin, vide avec son vélo comme cela. Donc ce n'est plus de l'imagination, c'est du vrai.

Des actions : pour le transport en commun, il y a une aide considérable au niveau des abonnements, l'abonnement 80 % payé par l'entreprise. Nous avons une navette gratuite. Je passe rapidement sur la participation sur les bus, les TER, les trains et une aide largement appréciée de nos salariés. Le développement des transports verts : nous avons largement parlé tout à l'heure du vélo. Donc c'est un petit joker qui permet aux personnes d'être protégées de la pluie et d'avoir une sécurité maximale. Nous avons une aide pour les GPL et GNV. D'ailleurs, je suis venue avec une voiture GNV et je ne sais pas si je vais pouvoir rentrer parce que la station la plus proche est à Aix-en-Provence. Donc il va falloir que j'avise ce soir. Cela, c'est pour montrer les vélos : entre 300 et 350 vélos sur notre site tous les jours.

Les arrêts de proximité sont là pour éviter les déplacements inutiles : la Poste, la petite restauration, les opérations de vélo pour que les gens se déplacent le moins possible avec leurs voitures le matin, entre midi et deux ou le soir s'ils veulent se déplacer. Enfin, il s'agit d'améliorer les petits déplacements entre les sites. Là, cela a été hyper simple. Nous avons trois sites satellite et nous avons tout rapatrié sur notre site unifié ; comme cela, nous avons tous des déplacements sur les sites. C'est radical !

Les résultats en 2005 : en mai 2005 de l'année dernière, nous avons atteint nos 50 %. Cela veut dire qu'en 2025, 1 100 personnes viendront tous les matins soit en vélo, soit en covoiturage, soit en bus, soit en train, soit à pied, soit en trottinette, soit en n'importe quoi, mais pas tout seuls dans la voiture. Donc nous avons un report modal de plus de 30 % en cinq ans. C'est un réel succès avec une répartition assez classique des transports : 300 à 350 vélos et 600 à 650 personnes qui utilisent le transport en commun, du covoiturage et d'autres systèmes qui font les 50 %.

Le partenariat dans la cité est très important. Nous avons parlé depuis tout à l'heure du travail que nous devons faire ensemble, entre les collectivités, entre les communes, entre les particuliers. Il y a un réel travail à faire et nous nous sommes rendu compte que si nous faisons quelque chose seuls, cela ne marcherait pas. Donc nous travaillons la main dans la main avec les administrations, les collectivités. C'est hyper important et nous sommes très souvent sur place à discuter de l'aménagement des routes, des pistes cyclables, des horaires des bus. Enfin, nous sommes vraiment intégrés dans le travail local de la ville et de la communauté.

En 2005, nous sommes passés à la phase deux, une phase deux qui devra s'étendre jusqu'en 2010. Nous avons donc relooké un peu notre Plan de Déplacement et bien sûr, nous avons revu à la hausse notre objectif un peu moins ambitieux parce qu'aujourd'hui, il va falloir convaincre les irréductibles, les Gaulois de chez nous. Nous avons fait le plus facile, c'est-à-dire que nous avons travaillé sur le coût, nous avons travaillé sur le confort des lignes de transport en commun, nous avons travaillé sur le temps avec le vélo. Maintenant, il faut travailler avec les gens pour leur donner une idée de ce qu'est le transport alternatif.

Il faut savoir – et vous en avez largement parlé – qu'une personne qui a envie de prendre toujours sa voiture, elle prendra sa voiture et rien ne fera qu'elle ne la prendra pas. Donc il faut lui faire essayer autre chose ; il faut lui montrer qu'il y a d'autres solutions, lui en parler, lui donner l'étiquette gratuite, qu'elle essaye. En général, quand nous essayons, souvent, nous y sommes conquis parce que nous sommes moins stressés, parce que nous gagnons du temps. Donc 60 % en 2010 !

Pour ce faire, nous avons développé du covoiturage avec une société extérieure, nous avons amélioré des surchausses imperméables. Nous avons assoupli nos modes de transport, c'est-à-dire

que nous aidons les personnes si elles font du vélo, du train et de la voiture. Nous ne sommes pas rigides. Il faut ouvrir ! Il faut que les personnes se trouvent bien dans leur transport.

Puis, nous faisons une forte publicité aux deux roues électriques qui permettent de donner un mode alternatif au vélo lorsque nous sommes un peu plus loin et que nous n'avons pas envie de passer sous la douche derrière. Donc le vélo électrique et le scooter électrique est quelque chose qui est très sympa et qui marche très bien à Grenoble surtout parce que c'est une ville qui est très plate ; donc cela marche bien.

Les bons plans pour réussir un bon déplacement : il faut d'abord beaucoup d'énergie. J'espère que je vous fais la démonstration ce soir, c'est à toute heure, à tout moment et il faut se battre pour conserver un mode de transport alternatif pour la plupart de nos salariés, des partenariats intéressants, des interlocuteurs privilégiés, de la souplesse, du suivi et beaucoup d'aide de la Direction des entreprises. Pas mal de sociétés font intervenir leur CE pour travailler, pour nous, c'est la Direction qui a donné cet élan et je crois qu'il est important que les entreprises lui donnent cet élan aussi. Merci !

Chantal DUCHENE

Un mot pour compléter cet exposé : le problème aujourd'hui est que ce que donne une entreprise comme avantage à son salarié va être considéré comme un avantage en nature et imposé ; du point de vue de l'entreprise, elle va payer des charges et au GART, avec le club des villes cyclables d'ailleurs, nous nous battons pour la mise en œuvre d'un chef de déplacement qui serait comme le chef de restaurant et qui favoriserait la mise en place de ces plans d'entreprises et l'administration alors que de l'autre côté, pour la voiture, vous pouvez déduire de vos revenus vos kilomètres. Plus vous en faites, moins vous payez d'impôts !

Philippe BOVY

Pour cette intervention de Pascale Poblet, quelques mots aussi : depuis dix ans, les principaux progrès sur une autre forme de mobilité en Californie, c'est l'imposition à toute entreprise de plus de 100 employés ou du secteur public ou privé, dans l'entreprise, obligatoire avec à la clé également une réduction de la production de CO₂ c'est lié dans le plan.

Deuxième chose : Dans le cas de la Suisse, les plans d'entreprises sont très fréquents et même certaines entreprises qui veulent développer leur entreprise, mais qui n'ont pas les mètres carrés pour le faire, elles peuvent avoir des dérogations dans la densité de construction avec un bon plan d'entreprise, des dérogations d'urbanisme, vu que la mobilité résultant de cette entreprise est une mobilité qui est compatible avec la ville et la cité. Merci.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Beaucoup d'idées et de propositions, merci. Des réactions ? L'échange ? Monsieur ?

Eric BOISSEAU

Je voudrais intervenir sur deux points. Le premier point concerne le financement. Il existait il y a 25 ans un fonds spécial grands travaux qui était assis sur 10 centimes de francs. Cette mesure a été fichue en l'air par le gouvernement suivant, c'est-à-dire celui de Jacques Chirac. Depuis 1986, il n'y a jamais eu de retour de ce fonds spécial grands travaux et je dirai qu'il s'agit quelque part d'un scandale car il y a de l'argent pour la route mais pas pour le transport public.

Une légère correction sur ce qu'a dit Chantal Duchêne. L'Etat ne finance pas le fonctionnement des transports publics à l'exception du TER, mais pour le TER, train express régional, avec la régionalisation du secteur, c'est dans la dotation globale décentralisation. Par contre, l'Etat a diminué la subvention pour la construction de nouvelles infrastructures collectives en particulier le tramway et ceci est également scandaleux parce que l'Etat doit intervenir pour favoriser les transports publics. Nous avons vu parmi les intervenants précédents qu'en créant des infrastructures à péages, nous arrivions à trouver facilement des ressources pour les infrastructures routières. Nous devons donc retrouver une source financière durable et actuellement celle qui serait assise sur le carburant serait la meilleure solution, le gaz pouvant compléter.

Ma seconde intervention concerne ce débat. Cela me rappelle un débat qui a eu lieu en 1992 et qui s'appelait Objectif transports 2002, animé par le préfet Carrère, suscité par le ministre des Transports de l'époque Jean-Louis Bianco, suite à un fort mouvement de protestation associatif contre le projet ligne nouvelle TGV Méditerranée. Il me semble que 14 ans après, nous n'avons pas du tout évolué sur la politique des transports, nous avons fait 14 ans de sur-place.

Philippe MARZOLF

Une réaction sur ces questions de financement ? Egalement de Madame Duchêne du GART.

Michel LAMALLE

S'agissant du financement, je voulais simplement dire que l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de France est un moyen de financement important pour les transports collectif. En 2006, je vais citer les chiffres du CIADT de mars 2006, l'Etat a décidé de mettre 680 000 millions d'euros sur les contrats de plan Etat/Région hors routier. C'est donc quelque chose qui permettra d'accélérer les travaux en cours et c'est tout à fait considérable. Nous ne pouvons donc pas dire que l'Etat ne finance plus les transports collectifs.

D'autre part, le même CIADT de mars 2006 a décidé de lancer une nouvelle génération de contrat de plan Etat/Région prévoyant un financement des transports collectifs.

Yves GEFFRIN

Juste sur ce point, si je puis me permettre un tout petit complément. Vous savez qu'il y a un ministère des Finances et des ministères techniques. De toute éternité dans ce pays, il y a eu d'un côté les tenants d'une part la globalité du CIADT et d'autre part la globalité budgétaire. Il y a des ministères techniques qui cherchent à dépasser l'annualité parce que cela pose un petit problème par rapport à la globalité, et à stabiliser les ressources. Depuis 20 ou 30 ans, nous avons alterné entre des fonds spéciaux qui ne sont pas au budget et hors annualité et des remises dans l'ordre du côté

du ministère des Finances. Il me semble que ce combat est un peu permanent. Il est sans doute plus facile de constituer des budgets annexes lorsque l'on est bénéficiaire comme les télécoms ou l'aviation civile, que lorsque l'on est déficitaire. Mais je crois que par rapport aux personnes voulant penser à 20 ou 30 ans comme nous tentons de le faire ici, si nous devons actuellement avoir une idée du budget que nous aurions dans 30 ans, je pense que nous aurons des difficultés à l'avoir.

Philippe MARZOLF

Le GART par rapport à cette question.

Chantal DUCHENE

Par rapport à cette question qui est une question extrêmement importante parce qu'il ne suffit pas de dire qu'il faut transférer sur les transports collectifs, encore faut-il pouvoir payer ces transports collectifs. Aujourd'hui, les transports représentent le deuxième budget des régions et la dotation de décentralisation ne suffit bien évidemment pas à payer cela puisque la dotation de décentralisation a été calculée sur le temps t0 lorsque l'Etat a transféré les transports ferroviaires régionaux aux régions. Depuis ces dernières se sont développées et d'ailleurs l'usage a extrêmement bien progressé, la demande a répondu à l'offre nouvelle qui a été mise en place par les régions, mais je dirai que tout ce que les régions mettent en plus, c'est pour elles. De plus, l'Etat a depuis augmenté les péages que la SNCF, ou les exploitants ferroviaires puisque cela s'est maintenant ouvert, paient à RFF et l'augmentation la plus forte a porté sur les lignes TER. Avec d'ailleurs une nouvelle invention de RFF qui est le droit d'arrêt en gare, que l'on paie très cher et lorsque nous voulons faire un réseau de ville, ce TER doit s'arrêter en gare et lorsque c'est cela qui coûte le plus cher, cela a bien évidemment d'importantes répercussions financières.

Philippe MARZOLF

Que proposez-vous donc ?

Chantal DUCHENE

Nous proposons effectivement le rétablissement d'un fonds pour les transports collectifs, alimenté par une partie de la TIPP, c'est ce que demande le GART toute tendance politique confondue. J'aimerais également dire s'agissant des transports urbains que la suppression des subventions pour la construction des tramways, des BHNS, etc., depuis le budget 2004 a privé les collectivités de certaines ressources et le problème actuel est que chaque année les agglomérations mettent sur le budget propre des sommes de plus en plus importantes. Nous sommes dans un système financier absolument insoutenable. Je parlais ce matin avec le premier Vice-président de la région Rhône-Alpes qui est également Vice-président en charge des transports, il me disait qu'avec la hausse du prix du pétrole, il y a quand de plus en plus de gens qui se reportent sur les transports collectifs pour des raisons économiques, je dirais qu'il s'agit d'un bienfait de cette crise. Aujourd'hui, nous en sommes à la saturation aux heures de pointe. Le problème est que lorsque nous avons une saturation aux heures de pointes des trains, des autobus et des tramways, c'est tout de même de l'impôt supplémentaire, cela coûte « la peau des fesses » comme disait Monsieur Dupont tout à l'heure. Donc, créer des alternatives dans la situation financière actuelle des collectivités est une chose très

difficile. S'il s'agit vraiment d'une priorité nationale comme nous disons, nous devons à ce moment-là nous donner les moyens de sa politique et l'Etat doit aider les collectivités.

Philippe MARZOLF

Monsieur au fond.

Jean-Marc PHILIBERT, Nîmois

Je voulais simplement demander combien y a-t-il d'élus nîmois dans la salle ? J'ai vu Silvain Pastor, il m'a semblé entrevoir Monsieur Clary, mais je n'en ai pas vu beaucoup intéressés par le sujet du transport et de l'aménagement du territoire. Pour moi, c'est assez scandaleux de leur part, alors qu'ils ont cette problématique en gestion, de ne pas s'informer sur les alternatives qu'ils pourraient mettre en place immédiatement. Ensuite, toujours s'agissant des élus, élus aussi bien ceux du Conseil général, ont 3 500 employés et 2 500 au niveau de la mairie de Nîmes. Aucun plan de déplacement d'entreprise n'a été évoqué par eux, leur PDU, leur plan de déplacement urbain. Je pense qu'il s'agit là encore d'une de leurs carences. Je ne veux pas faire de l'antipolitique, mais je pense que ces gens feraient bien de s'informer sur ce qui se fait ailleurs. Il s'y fait de très, très bonnes choses, ne serait-ce qu'à Grenoble, à Avignon, beaucoup de villes sont inscrites dans un club de villes cyclables et beaucoup d'idées ressortent de là et mettent en avant des coûts réduits pour promouvoir les déplacements.

Je pense également qu'il faut mettre en priorité l'approche environnementale. Dans le développement durable, il y a le triptyque économique, social, environnement et nous allons bientôt subir ce triptyque au niveau de l'économie. Bien sûr le prix du baril va bientôt arriver à 100 dollars, ce qui nous fera 1,60 euro le litre, et plus assez rapidement étant donné les nombreux conflits planétaires qui sont en train de se mettre en place. Au niveau social, la répercussion va être flagrante puisqu'encore une fois de plus, les foyers à faibles revenus ne vont plus pouvoir se déplacer à leur guise. Donc qui dit déplacements dit obligatoirement déplacement travail et encore plus de difficultés pour aller chercher du travail. Nous sommes dans un cercle où nous nous mordons la queue. Au niveau environnemental, il va bien sûr y avoir des conséquences dramatiques puisque nous n'aurons pas mis en place les infrastructures nécessaires pour pallier les problèmes économiques ou sociaux. Nous allons donc continuer bon gré, mal gré à nous servir de l'automobile, malgré les accords que nous avons signés au niveau national et international comme l'accord de Kyoto. Je pense qu'il faut véritablement ouvrir les yeux des élus en charge de l'aménagement et du déplacement.

Philippe MARZOLF

Merci. Une question : y a-t-il des plans de déplacements pour les collectivités, y a-t-il des plans de déplacement pour l'administration, pour les ministères, par exemple ?

Chantal DUCHENE

Il y en a pour les collectivités puisque dans un certain nombre d'agglomérations, je ne sais pas comment cela se passe à Nîmes, les collectivités ont voulu donner l'exemple. A Grenoble bien sûr, mais je dirais qu'il s'agit là-bas d'une culture avec ST Microelectronics et plus de 50 % des

employés se trouvant dans le bassin grenoblois sont couvert par les plans de déplacement des entreprises. A Nantes, toutes les administrations, l'hôpital ont des plans de déplacement des administrations. Nous avons donc un mouvement qui prend et il est vrai qu'il revient aux collectivités publiques de donner l'exemple.

Philippe MARZOLF

Voulez vous ajouter quelque chose s'agissant du plan de déplacement des administrations ? Non ?

Jean TOURNECUILLERT

Je pense que la DDE de Nîmes a fait un plan de déplacement. Je pense qu'il s'agit d'un seul exemple Nîmois.

Je représente l'association pour les dessertes ferroviaires du Gard. J'aime autant vous dire que nous rêvons d'être Suisses. Si mes informations sont exactes, la Suisse est le seul pays qui a réussi à faire baisser de 10 % le nombre de poids-lourds sur son sol.

Pour rester dans la thématique du sillon rhodanien et de l'arc languedocien, cela a été évoqué par Monsieur Boisseau tout à l'heure, Nîmes est au centre d'une étoile ferroviaire et le but de notre association est que précisément le ferroviaire prenne toute sa place pour les transports régionaux, départementaux et pour la desserte suburbaine de Nîmes. Je regrette comme l'intervenant précédent que les élus Nîmois ne se soient pas manifestés. Nous avons entendu parler d'Avignon, de Valence. Je voudrais signaler à la dame du GART que les régions mettent beaucoup d'argent dans le matériel roulant, font des efforts sur les tarifs sociaux, développent effectivement les transports collectifs et en particulier le transport ferroviaire. Depuis qu'elles sont autorités organisatrices. Je voudrais cependant attirer l'attention de la commission sur l'état du réseau classique ferroviaire qui, à mon avis, a plutôt été désarmé depuis plusieurs décennies. Les lignes affluentes de Nîmes, hormis la dorsale languedocienne, fonctionnent moins bien qu'il y a un demi-siècle. Par exemple, entre Nîmes et Alès, il y a 50 ans, un train pouvait être envoyé tous les 10 km, les trains pouvaient se succéder à 10 km. Aujourd'hui, pour avoir l'autorisation d'en expédier un second, il faut que le train ait fait la moitié du parcours et en fin de journée, il faut que le premier train soit arrivé à Alès pour expédier un second train. Voilà où nous en sommes, nous n'avons pas remplacé la réduction du nombre de cheminots par des moyens technologiques performants de façon à conserver au moins les mêmes qualités du réseau qu'il y a plusieurs décennies. Un gros effort est donc à faire sur les infrastructures ferroviaires et mon inquiétude est : qui va payer ? Les régions n'ont pas les moyens d'après ce qui a été dit précédemment, RFF a surtout hérité d'une dette de l'outil ferroviaire et n'a pas non plus les moyens d'investir. Or si nous voulons un report modal significatif, même s'il est insuffisant pour résoudre la problématique des transports, si nous voulons un report sur le ferroviaire, il faudra un effort très important pour améliorer les infrastructures ferroviaires. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. RFF est justement présent et va pouvoir vous répondre directement.

Jean-Marie LAROSE, Directeur-adjoint de la stratégie du développement durable, RFF

Je me permets simplement de rebondir et peut-être de passer quelques compléments pour la contribution au débat sur le ferroviaire. Vous parlez de l'étoile ferroviaire de Nîmes et vous avez raison de la citer comme un peu emblématique de l'évolution du réseau ferroviaire français. Il est exact qu'en France, nous avons 30 000 kilomètres de lignes dont 15 000 sont parfaitement bien entretenues, modernes et parmi les plus modernes de l'Europe et du monde, avec le Japon. Il est également exact que les 15 000 autres km sont aujourd'hui globalement peu circulés. L'audit que la SNCF et RFF ont commandité avec l'intervention de nos amis suisses, a montré que le réseau français avait une caractéristique : les 15 000 km en retard sont globalement peu circulés et très étendus par rapport aux populations du territoire. Ce n'est pas pour dire qu'il n'y a pas de problème, il y en a un sur un certain nombre de lignes et ce problème montre qu'il faut plus de trains pour tenter de contribuer à une meilleure économie ferroviaire. Là où cela est pertinent, bien sûr. Le problème général repose globalement, et Chantal Duchêne l'évoquait, sur la ressource du système ferroviaire. Mon propos ne va pas jusqu'à traiter le problème des suites de l'audit, puisque RFF et la SNCF proposent au gouvernement un plan d'action pour les suites.

Je voudrais simplement rebondir sur l'étoile ferroviaire de Nîmes, si vous le permettez, pour dire qu'au cœur des contrats de projets, Michel Lamalle l'évoquait tout à l'heure, nous sommes en train de préparer des contrats de projets, nous les collectivités, les régions, l'Etat. Les propositions qui sont faites au titre du contrat de projet porteront notamment sur l'étoile ferroviaire de Nîmes et les réponses dont je ne peux préjuger seront en discussion le moment venu. Nous espérons, notamment sur Nîmes-Alès, avec le viaduc de raccordement, que nous pourrions développer la ligne pour répondre en partie à vos préoccupations.

Je me permets simplement de rebondir et de déborder quelque peu pour tenter d'illustrer l'apport du ferroviaire. D'abord avec la carte qui nous a été projetée très rapidement pour rappeler, comme Philippe Bovy l'a fait, qu'il ne faut pas penser le ferroviaire uniquement à l'échelle de la France, mais à celle de l'Europe. Voyez la carte des principaux axes et grands corridors. Je voudrais insister plus particulièrement sur les jonctions avec l'Espagne. Il y a effectivement un enjeu très fort pour nous gestionnaires d'infrastructures, à 20 ans, de structurer cet arc Méditerranéen latin depuis Barcelone, nous avons de très fortes attentes de nos amis espagnols, jusqu'aux frontières de l'Italie avec la LGV PACA qui est inscrite depuis le débat public dans le CIADT, mais aussi complétée par le sillon manquant dans une certaine mesure, sous réserve de débat public à venir, entre Montpellier et Perpignan.

Je ne vais pas plus loin là-dessus, mon intervention portera simplement sur un certain nombre de mesures portées par RFF. Nous avons déjà parlé de la lisibilité et la fiabilité par le cadencement généralisé en réseau mais j'y reviens. Il y a une réserve de capacité, et Chantal Duchêne l'évoquait, 10 à 15 %, mais aussi plus de lisibilité. C'est-à-dire que d'avoir, comme nos amis suisses, une correspondance régulière à toutes les heures, fixe, apporte de l'efficacité au transport collectif. Les capacités supplémentaires, dans le périmètre qui nous concerne, mais aussi dans le ferroviaire lyonnais et au nord de Lyon, la grande vitesse ouverte au service voyageur, cela a été dit, repris et la grande infrastructure que nous sommes mise beaucoup sur la grande vitesse ferroviaire pour les transports ferroviaires régionaux. Je ne dis pas que cela sera gratuit, il y a des questions de coût, d'économie, mais l'économie doit également être au service du développement durable. Permettez-moi de rappeler au passage la nécessité du transport collectif accessible à tous, c'est l'enjeu pour les personnes à mobilité réduite et il y a des enjeux économiques relativement lourds. Mais, attention, je reviens sur la question des pointes, il y a là aussi des enjeux relativement lourds pour les personnes à mobilité réduite.

Attention, et nous l'avons évoqué à plusieurs reprises, le ferroviaire comme les transports collectifs en règle générale, ne peut traiter les problèmes de pointe, les pointes touristiques, saisonnières, etc.

Je livre cette carte à la méditation dans le cadre du débat public. Il s'agit d'une simulation, et non pas d'une prévision modélisée, de ce que peut apporter le ferroviaire en mobilisant les capacités existantes ou projetées, notamment avec la contribution supplémentaire d'un prolongement d'une ligne nouvelle au-delà de Montpellier. Nous pouvons apporter, au-delà de la situation actuelle, 2004, des aides de l'effet CIADT, donc de lignes nouvelles prévues dans le cadre que je viens de citer, qui permettrait de dire en gros que le ferroviaire, hors pointe, pourrait apporter environ 60 %, sous réserve bien sûr du volontarisme des autorités organisatrices, qu'elles soient les agglomérations ou qu'elles soient les régions. Ces 60 % correspondent à peu près à un équivalent de 20 000 véhicules sur un total de croissance de 30 000 véhicules. Je rappelle que nous devons être prudents par rapport à ces chiffres, il s'agit de simulation, et donnent l'ordre de grandeur possible de la contribution du ferroviaire. Dans tous les cas, il reste une part pour le mode routier et reste le problème des pointes à traiter.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette précision. Monsieur Badré et je prendrai ensuite une dernière intervention.

Michel BADRE

Mon intervention vient dans la suite de ce que vient de dire Monsieur Larose. Je me réfère également à un chiffre, et un seul, qu'avait également cité Monsieur Danzanvilliers dans son exposé tout au début. Je dois d'abord dire que l'Etat s'autorise à poser des questions, sans vouloir monopoliser le débat, mais c'est bien lui qui a provoqué ce débat. Pourquoi a-t-il provoqué ce débat ? Jean-Didier Blanchet l'a rappelé au début, parce que nous nous posons un grave problème avec à la fois une situation de congestion et une situation très difficile du point de vue environnemental à échéance de 20 ans. Pardonnez-moi, je parle ici en mon nom personnel, qu'ai-je entendu au cours des deux dernières réunions ? Nous avons parlé de fret marchandises dans la région précédente, et nous avons entendu à la suite de l'exposé de RFF et de celui d'ASF sur les autoroutes ferroviaires, plus quelques d'autres interventions, que nous pouvions espérer, sous réserve d'un certain nombre de conditions, absorber la croissance du trafic prévue à l'échéance de 20 ans par le mode ferroviaire et le mode fluvial. Le trafic de base reste donc.

Monsieur Larose vient de nous dire, et Monsieur Danzanvilliers nous avait dit à peu près la même chose, si j'ai bien compris avec un seul chiffre qui a été cité dans son exposé sur le report modal voyageurs, que nous pouvions espérer cette fois-ci sur le sujet d'aujourd'hui, mobilité des personnes, absorber sensiblement moins, mais j'ai compris qu'il y avait beaucoup d'incertitudes à ce sujet, que cela dépend des décisions des collectivités, etc., mais nous sommes plutôt en dessous de l'absorption de la croissance du trafic. Cela veut dire que nous sommes toujours très mal par rapport à notre problématique de départ, nous ne l'avons pas résolue, il faut le dire clairement.

Monsieur Bovy nous avait dit tout au début, et nous ne pouvons qu'approuver et acquiescer ce qu'il a dit : la maîtrise de la mobilité est complexe, peu de gens ont su le faire jusqu'ici. Il est en outre également compliqué de faire du changement de comportement. Nous en sommes absolument convaincus, mais il semble tout de même que ce soient les deux seules voies à notre disposition pour résoudre le problème. Nous en avons eu un exemple, que j'ai personnellement trouvé remarquable, et je ne pense pas être le seul dans la salle à avoir beaucoup apprécié l'exposé de

Madame Poblet, c'est un exemple concret qui montre que nous pouvons pratiquement faire des choses, mais la question qui est derrière, qui est une question collective, à l'échéance de 20 ans, c'est : pouvons-nous, en multipliant les attitudes d'expériences de ce genre, arriver à régler le problème au-delà de ce qui est dit sur le report modal possible, aussi bien sur les marchandises que sur les voyageurs. Je ne veux pas fâcher tout le monde, mais il me semble que tout ce que nous disons laisse soigneusement caché le fait que nous ne sommes pas à la hauteur de la résolution du problème, mais cela m'aurait gêné de ne pas le dire.

Philippe MARZOLF

Très bien.

Chantal DUCHENE

Je crois personnellement, nous l'avons dit tout à l'heure, que si nous n'agissons que sur les politiques de transports sans agir dans le même temps sur les politiques d'aménagement de l'espace, nous avons perdu. Aujourd'hui, l'action sur les politiques d'aménagement de l'espace n'est pas réellement en œuvre. Nous avons un véritable problème. Nous avons fait des transports collectifs performants dans les centres-villes, mais aujourd'hui le coût du foncier y est tel que les ménages vont habiter dans le périurbain où nous avons beaucoup de mal à les desservir correctement et de façon attractive en transport collectif. Donc, un des ressorts de la politique est bien la politique de l'aménagement et la politique du foncier et cela fait partie du débat et nous devons le dire.

Yves GEFFRIN

Sans vouloir polémiquer, nous ne devons pas non plus en même temps chercher à maîtriser le foncier, les autorités organisatrices en charge des transports fassent du tarif unique, du transport à un ou deux euros, laissant croire aux gens qu'ils peuvent aller habiter n'importe où et que cela n'a aucune conséquence sur le prix des transports. Je dirais donc qu'il faut certes aider l'usager mais lui faire sentir que s'il habite loin, il doit en supporter le coût en matière de transport.

Michel LAMALLE

J'ai été frappé dans le sondage qu'une très grande majorité de personnes interrogées, 90 %, qui sont conscientes que l'utilisation de l'automobile a une conséquence sur la production de gaz à effet de serre. Les comportements individuels ne changent pourtant pas et je pense qu'il y a cette dimension d'attente de la part des politiques. Je pense cependant qu'il faut un passage à l'acte par rapport à cette opinion exprimée, 90 % de prise de conscience. Lorsque nous parlons de ressources, elles sont absolument indispensables et il faut savoir que le développement du transport collectif coûte cher. Ceci sera d'autant mieux accepté par la collectivité qu'il y aura une prise de conscience réelle des enjeux en termes de développement durable.

Philippe MARZOLF

Je donne la parole à Monsieur et ensuite vous pourrez intervenir, Monsieur Blanchet.

Jean-Claude BERARD, Mouvement National de lutte pour l'environnement du Gard

Je dois remercier toute la vie associative, puisque nous avons remarqué l'absence de certains élus. La vie associative est très riche à Nîmes. Je voulais faire mon devoir de mémoire : nos anciens avaient fait, dans le cadre du service public, le rail Alès-Nîmes, et Nîmes-Beaucaire avec le fluvial. Je crois que nous devons rappeler cela et dire ici que le rail a ses lettres de noblesse du point de vue historique. Il y a le côté culturel, culturel, festif, tourisme et jumelage et il me semble qu'en développant le service public, nous nous étions également développés. Par exemple La Poste qui ferme actuellement et nous voyons que cela amène des problèmes de service public.

Donc, dans la prospective de Kyoto, du facteur 4, nous avons parlé, j'interviens souvent sur ce problème, de la pollution liée au problème de santé publique. Il faut que nous mesurons les pics d'ozone, les morts, et nous devons donc régler ce problème de suite et pas dans 20 ans.

S'agissant du problème de la biodiversité, puisque la garrigue est unique en France, un endroit vraiment remarquable qui ne peut pas se retrouver ailleurs. Il s'agit donc d'une chose très importante du cadre de vie à prendre en compte par rapport aux gaz à effet de serre.

Par contre, je suis très heureux que nous ayons abordé le problème des accidents dans le monde du travail. Je souhaite également que nous prenions ce côté humain par rapport aux accidents de la sinistralité de l'autoroutier et cela est quelque chose de très important à prendre en compte par rapport à l'hypovigilance. Vous avez également un peu abordé cette proposition, mais je voulais souligner que nous sommes ici pionniers sur le problème du réseau fibre optique, c'est-à-dire de comportements. Avec les vidéoconférences, nous supprimons le problème des distances et des déplacements. Je pense que cela doit être développé dans notre région parce que le monde est en train de le développer. C'est à mon avis quelque chose de très important à prendre en compte, c'est de l'innovation.

Dans le cadre des transports et de la communication, c'est l'aménagement du territoire et je dois dire aussi que nous devons bien prendre en compte les problèmes des catastrophes puisque nous avons chaque année des inondations et autres. Comme nous avons abordé le problème de l'espace, des collègues sont intervenus par rapport au vélo, il est important que tout le monde trouve sa place, que ce soit les piétons, le vélo, et cette intermodalité se voit sur le plan européen, sur le plan mondial, mais aussi sur le plan local.

Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir fait cette réunion à Nîmes parce qu'à mon avis, par rapport à toutes les réunions auxquelles j'ai participé, je sens que nous sommes tout de même en train de faire des choses très importantes et très intéressantes sur le problème de l'environnement, dans le cadre du développement durable, l'économie, le social et l'environnement. Je tiens à vous remercier.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur. Il est vrai que nous n'avons pas beaucoup parlé du télétravail, est-ce une solution ou pas, cela restera avec un point d'interrogation. Dernière intervention, il est déjà 21 heures 30. Monsieur Blanchet.

Jean-Didier BLANCHET

Je voudrais revenir sur les chiffres qui avaient été indiqués en début de réunion, en commençant par rappeler les conclusions de l'étude à 2050 que nous avons faites il y a quelque temps. Si nous augmentons, avec toutes les mesures qui ont été proposées et qui sont toutes très bonnes, aussi bien l'urbanisme bien que nous mettrons un certain temps à le faire, le développement des modes doux, faire le maximum sur les transports collectifs, nous sommes arrivés au fait que nous augmenterions peut-être de 20 % la part du transport collectif par rapport au transport individuel. Cela veut dire que nous passerons la part du transport collectif de 10 à 12 %. Le transport individuel restera prédominant, tout le monde l'affirme, et comme l'a suggéré Michel Badré tout à l'heure, nous ne sommes pas au bout du compte, nous n'avons pas 23 000 véhicules, ce n'est pas vrai, avec les personnes qui sont dedans à raison de 2,5 personnes par véhicules, sur les transports collectifs. Donc, les solutions sont celles que nous avons échafaudées dans le dossier, certainement aussi de limiter la mobilité, mais surtout faire confiance au progrès technologique pour améliorer considérablement la consommation des véhicules. Pour cela, il faut normaliser, réglementer, avoir probablement des contrats avec les constructeurs pour arriver à ce que les véhicules consomment beaucoup moins, et à taxer la consommation de carburant comme nous le proposons avec la taxe carbone, car il s'agit de la seule manière d'obtenir une volonté de diminuer les consommations et les émissions de gaz à effet de serre. Car c'est bien cela le problème : nous n'arrivons pas, au bout du compte, à l'objectif. Avec ce qui est actuellement prévu, nous arrivons à des croissances d'ici 20 ans alors que nous devrions arriver à une décroissance et comme nous n'arriverons pas à changer considérablement les méthodes de déplacement des personnes, puisque 60 % des déplacements sont locaux et que nous n'allons pas faire de miracle dans ce domaine avec les transports collectifs. Par conséquent, la seule solution est de mettre le paquet sur la réduction des consommations, des émissions des véhicules, c'est-à-dire taxer davantage le carburant et mettre au point des véhicules hybrides rechargeables en électricité la nuit.

Philippe MARZOLF

Merci, je vous propose d'arrêter ce soir.

Myriam BOUARD, CODETEL (Collectif de défense du territoire languedocien)

Pardonnez-moi, Monsieur Marzolf, je voulais juste apporter une précision à ce qu'a dit Monsieur Michel Lamalle au sujet des 680 millions d'euros consacrés au volet modes alternatifs à la route en 2006, le volet contrat de plan Etat/Région. Sur ces 680 millions d'euros, il y a 254 millions, soit près de 37 %, qui vont au programme 2006 de transports collectifs Île-de-France. Il y a donc tout de même une structure en Île-de-France, avec un Président qui est le préfet de région.

Philippe MARZOLF

Non, cela a changé dernièrement.

Myriam BOUARD

Le Président du Conseil régional, ne pourrions-nous donc pas avoir dans la région Languedoc-Roussillon une instance comme celle-ci avec l'Etat coordinateur ?

Philippe MARZOLF

Justement, l'Etat ne coordonne plus dans le STIF au niveau Île-de-France.

Myriam BOUARD

L'Etat ou le Conseil régional.

Philippe MARZOLF

C'est comme ailleurs.

Myriam BOUARD

Il y a tout de même 254 millions d'euros sur les 680...

Philippe MARZOLF

Il y a du monde...

Myriam BOUARD

Oui, il y a du monde, mais nous sommes là aussi et je pense que l'Etat devrait participer un peu aussi dans les régions comme le Languedoc-Roussillon ou PACA.

Je voulais aussi dire par rapport à ce que vient de dire Monsieur RFF, que nous pouvons parler de Nîmes-Beaucaire, mais il y a aussi Béziers-Clermont-Ferrand, je ne reviendrai pas sur cette ligne, mais il vient récemment d'être décidé de ralentir la cadence sur Béziers-Clermont-Ferrand par mesure de sécurité parce que la ligne n'est en fait plus sécurisée, si j'ai bien compris. Il ne s'agit pas ici d'un public qui vient sur cette ligne uniquement pendant l'été, c'est un public qui est sur cette ligne, je peux en parler parce que j'ai un enfant qui prend régulièrement cette ligne deux fois par semaine et il met 5 heures pour faire Montpellier-Saint(*inaudible*). Je crois donc qu'il faut peut-être revoir les choses.

Philippe MARZOLF

D'accord, je vous remercie. Je veux bien prendre une dernière intervention, mais il est 21 heures 40. Vous voulez reprendre la parole, avez-vous quelque chose de nouveau à apporter ? Vous aviez levé la main. Une dernière intervention, mais rapide, s'il vous plaît.

Edmond LUCA

J'avais deux petites observations. D'abord sur la capacité des lignes ferroviaires. Autant que je sache, une ligne TGV peut permettre le passage d'au moins 100 TGV par sens et par jour. Un TGV a une capacité minimale de 1000 personnes et si je ne me trompe pas trop, nous arrivons à 200 000 personnes par jour transportées avec le TGV. Ou alors, il y a une erreur quelque part. 200 000 personnes correspondent à 140 000 voitures sur une moyenne de 1,4 personne par voiture.

En ce qui concerne le financement, une petite question à Monsieur Bovy qui pourrait peut-être nous expliquer ce qui se passe en Suisse au niveau financement. Un petit calcul avec 1/6 des coûts externes comme cela est pratiqué en Suisse, c'est-à-dire 1,7 centime d'euros par t/km. Si nous faisons ce calcul pour la France, cela nous rapporterait non pas comme l'a dit Monsieur Lamalle quelques 600 millions d'euros, mais 5 milliards d'euros par an qui pourraient par exemple être utilisés pour les transports publics.

Philippe MARZOLF

Une taxe sur les poids-lourds comme la RPLP en Suisse.

Edmond LUCA

Voilà, l'équivalent de la RPLP, 1,7 centime par t/km. Cela correspond à 5 milliards compte tenu que nous avons 250 milliards de t/km par an en France.

Claude LEROI

Cette taxe serait-elle applicable aux véhicules français ou aux véhicules traversant la France ? N'oubliez pas que vous êtes dans une économie ouverte. C'est pour cette raison que je vous pose cette question.

Edmond LUCA

Autant que je sache, en Suisse, c'est pour tous les véhicules internes ou externes, sur les routes et autoroutes, sur tous les véhicules qui bougent à travers la Suisse. Lorsque je vous ai parlé de 250 milliards de t/km, il s'agit bien évidemment de tous les transports français de marchandises.

Philippe MARZOLF

Merci, je vous propose de clôturer la soirée. La semaine prochaine, nous aurons une réunion importante le 10 mai à Avignon pour faire la synthèse des différentes thématiques qui se sont déroulées depuis un mois. Merci de votre participation, bonne soirée.