

Synthèse de l'audition publique de Lyon

Présentation du cahier d'acteur de l'atelier citoyen

Philippe MARZOLF, président de la CPDP, invite Joëlle Viandier et Alain Bosc à présenter le cahier d'acteur de l'atelier citoyen. Il explique que l'atelier citoyen est une commande de la Commission particulière du débat public pour pallier le manque de grand public dans un débat de problématique générale. Il rappelle que cet atelier était composé d'un panel de 16 citoyens, sélectionnés par un institut de sondage, représentatifs de la diversité sociale et démographique des trois régions concernées. Un comité de pilotage d'experts a été mis en place pour préparer un programme d'information-formation qui a été proposé aux membres de l'atelier durant 3 week-ends. Lors d'une audition citoyenne le 22 avril à Avignon, ces derniers ont auditionnés experts, élus, institutionnels et ont rédigé, le lendemain, leur cahier d'acteur. Celui-ci répond aux questions que le débat public pose à tous au niveau du système de transport, des orientations et de l'acceptabilité des mesures.

Alain BOSC, atelier citoyen, explique que, lors des trois week-ends de formation, des interventions leur ont été proposées sur des sujets très divers dans le domaine des transports (organisation du travail, mobilité, impacts des transports sur l'environnement, sécurité, énergies, aménagement de l'espace urbain...) et que ces informations leur ont permis de prendre conscience que leur qualité de vie était menacée dans un très proche avenir. « Que faire au plus vite afin d'infléchir dans l'immédiat et d'inverser dans l'avenir ce processus de déchéance ? ». Il revient plus particulièrement sur le problème de la mondialisation de la production et des échanges. Il regrette que les décisions politiques ne soient pas suffisamment coordonnées.

Joëlle VIANDIER, atelier citoyen, revient plus précisément sur les actions préconisées : une information à destination des adultes et des enfants leur paraît tout à fait nécessaire afin que les citoyens prennent conscience de la gravité de l'état des transports et changent leurs comportements.

Alain BOSC s'interroge sur l'impact qu'auront les travaux de l'atelier citoyen et sur ce qu'en pense l'Etat.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP, impressionné par la rapidité de compréhension des enjeux du problème par l'atelier citoyen, les interroge pour savoir si une information permettrait au grand public de partager leur perception.

Alain BOSC en est persuadé. Pour lui, une campagne d'information doit être menée auprès des français qui comprendront et changeront leurs comportements.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer apprécie l'ardeur des membres de l'atelier qui ont compris la complexité du dossier et représentent le grand public. Toutefois, il regrette que les mesures incitatives pour réduire la mobilité et les mesures fiscales n'aient pas été assez abordées.

Alain BOSC répond qu'ils ne peuvent se prononcer sur ce qui est en préparation et sur ce qui serait bon. Il craint qu'un impôt carbone sur les poids-lourds engendre des grèves, surtout que le transport

routier paraît toujours le plus pratique et le plus économique. Il propose néanmoins des tarifs avantageux à pratiquer pour un transport ferroviaire autos + passager ainsi qu'une modulation des péages jours/heures creux/pleins.

Jean-Didier BLANCHET convient que le réchauffement climatique étant un problème planétaire, les mesures à prendre nécessitent une gouvernance mondiale. Quant aux mesures fiscales, un programme progressif et annoncé à l'avance doit être mis en place au niveau européen.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT, rapporte qu'en Suisse des milliards d'euros sont investis dans le ferroviaire pour le rendre performant et que, en France, sans remettre en question la notion de mobilité, il faut remettre en question les choix modaux donnés par cette mobilité. Il regrette que, pour l'instant, concernant les marchandises, il n'y ait pas d'autres réponses que la livraison par camion, que la recherche et le développement aient été abandonnés. Il préconise le changement de politique.

Laure TOURJANSKY, ministère de l'écologie et du développement durable, apprécie le travail de l'atelier citoyen, constate qu'ils ont réagi sur le diagnostic plutôt que sur les mesures et apprécie leur graduation dans le temps des choses à mettre en oeuvre.

Jean-Didier BLANCHET répond à Monsieur LHUILLIER que la politique qu'il appelle de ses vœux est prévue dans le CIADT de 2003, puisque 75 % de l'argent public prévu d'ici 2012 sera consacré aux modes non routiers.

Alain FEUGIER, premier adjoint à la Tour de Salvagny, association ALCALY, salue le travail fait par l'atelier citoyen, mais se déclare sceptique sur l'attitude de l'Etat. Selon lui, si d'un côté la démocratie participative permet aux citoyens de s'exprimer, de l'autre « le rouleau compresseur des services de l'Etat fonctionne, et fonctionne pour le tout routier. Qui aura le courage politique de tirer un trait sur la situation actuelle et de donner la priorité aux modes alternatifs que sont le ferroviaire et le fluvial ? ». Enfin, il s'oppose vivement au doublement de l'A7.

Alain BOSC explique que l'atelier citoyen a estimé la gêne connue par les automobilistes sur l'A7 à 15, 20 jours par an, d'où la proposition de tarifs préférentiels selon les heures et les jours. Il reproche au responsable ASF de surestimer les jours de gêne.

Jean-Pierre CABBILLARD, direction générale des routes, explique que des notions différentes (saturation et gêne) sont à l'origine de la confusion.

Luc BORGNA, directeur opérationnel d'exploitation à Valence, ASF, réfute les 20 jours par an et explique qu'ASF, en tant qu'exploitant, doit alerter l'Etat lorsque les conditions d'exploitation deviennent difficiles.

Le Conseil Général de la Drôme

Michel GREGOIRE, premier vice-Président du Conseil Général de la Drôme¹, rappelle que ce débat est un enjeu important pour la Drôme car les décisions qui seront prises auront des impacts directs sur le quotidien des Drômois. Selon lui, ce débat en engendre un autre, sur l'économie et les choix de vies.

1 Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur www.debatpublic-transport-vral.org

Il rappelle que la Drôme est un département qui a une très forte dynamique économique et démographique, qu'elle fait d'importants investissements dans le sillon alpin et qu'elle cherche à préserver son environnement naturel et culturel et protéger ses économies fragiles. Il considère que la vallée du Rhône ne doit pas être un mur, mais un dispositif qui irrigue.

Il constate que tout incident provoque le blocage des axes nationaux, que l'autoroute se reporte en cas de problème sur les routes départementales qui ne sont pas conçues pour accueillir ces trafics.

Il remarque que les nuisances vont croissant (bruit, pollution) et que la congestion perturbe la mobilité des Drômois. Selon lui, les solutions du passé sont caduques : les problèmes de congestion ne peuvent être traités en augmentant les capacités routières. Il s'oppose à l'élargissement de l'autoroute A7, de la RN7, à une liaison entre l'A49 et l'A7, mais est favorable à des solutions alternatives et à des décisions rapides dès l'issue du débat public.

La première chose que demande le conseil général est le respect des engagements du CIADT de 2003 (doublement et l'électrification du sillon alpin, déviations de Saint-Rambert, de Loriol et Livron sur la RN7, achèvement des routes par le massif central, mise à 2x2 voies de la RN75 par Lus la Croix Haute) et l'amélioration routière départementale (grâce à une redistribution des bénéfices des radars).

Il souhaite que l'effort sur le report modal soit intensifié tant pour les marchandises que pour les voyageurs (la création d'une gare TGV à Allan permettrait de libérer les voies classiques pour l'usage exclusif du trafic inter-cités, du TER et du trafic de fret). Il demande un doublement du trafic ferroviaire et une multiplication par cinq du transport fluvial, un développement des plates-formes, de gares multimodales comme à Portes-lès-Valence.

Il témoigne du fait que la Drôme développe les transports collectifs pour les trajets quotidiens et favorise les modes doux.

Selon lui, les solutions véritables sont dans un changement, socialement accompagné, de notre vie actuelle ; une meilleure prise en compte des coûts externes des transports marchandises et voyageurs ; le rééquilibrage des coûts du transport routier par rapport aux autres modes et une nouvelle façon d'occuper l'espace, de consommer et de travailler.

Il propose des solutions à court terme comme les limitations de vitesse, l'interdiction de doubler pour les poids-lourds, une meilleure gestion des vacances scolaires et une modulation des péages.

Philippe MARZOLF explique que la délibération du Conseil général sera présentée le 5 juillet à la réunion publique de Valence. Il l'interroge sur les solutions à mettre en oeuvre s'agissant du transit des véhicules légers en période estivale.

Michel GREGOIRE pense que la réalisation de l'A75 et de l'A51 ainsi que des tarifs incitatifs sur les péages seraient une bonne solution.

Paul VIALATTE lui demande si les habitants de la Drôme seraient prêts à accepter la modulation des péages ou la limitation de vitesse.

Michel GREGOIRE pense que des aménagements minimum sont nécessaires sur la N7 et que la limitation de vitesse permet de sécuriser et de fluidifier le trafic.

Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et communication du sud-est, estime que les acteurs économiques accepteraient également une réduction de vitesse les jours de forts trafic, mais en ce qui concerne la modulation des péages, s'il accepte une diminution des péages aux heures creuses, il s'oppose à son augmentation aux heures de pointe : il n'accepte pas que les transports soient surtaxés dans la vallée alors qu'ils sont gratuits dans l'agglomération lyonnaise.

Michel GREGOIRE constate qu'on ne trouve jamais une bonne solution qui ne soit pas une sanction économique. Il pense qu'il faut que des changements interviennent sur le trafic longue distance, ce qui permettrait de satisfaire le trafic local.

Jean-Didier BLANCHET précise que le Conseil d'Etat et l'Union européenne imposent l'équilibre du contrat de concession et que, par conséquent, la modulation ne peut se faire qu'à recettes constantes.

Michel GREGOIRE déclare qu'il faut améliorer le trafic voyageur, les TER, les liaisons inter-cités, utiliser au mieux les lignes classiques qui existent dans la vallée du Rhône côté Ardèche et Drôme, et vers Lyon et Marseille.

Guy CHOSSON, association de sauvegarde de l'Ouest lyonnais, constate que la plupart des camions qui circulent sur l'autoroute A7 vont en direction de l'Espagne. Aussi, il recommande de relier Roanne à l'autoroute A7 et Le Puy à l'autoroute Clermont-Ferrand-Roanne.

Michel GREGOIRE rappelle que le Conseil général est favorable à la liaison A7-autoroute Clermont-Roanne.

Jean-Didier BLANCHET expose les trois projets est-ouest développés dans le dossier : liaison Chalons-sur-Saône-Moulins, A89 qui permet de rejoindre Balbigny, et RN88 qui correspond au projet souhaité par Monsieur Chosson.

Philippe MARZOLF ajoute que RFF et la SNCF sont prêts à prendre deux tiers de la croissance routière d'ici 2020.

Jean-Didier BLANCHET fait remarquer qu'il restera néanmoins 10 000 véhicules de plus sur l'A7.

Edmond LUCA, association sauvegarde des coteaux du Lyonnais, estime que les solutions routières sont beaucoup évoquées et qu'il vaudrait mieux se polariser sur les dessertes ferroviaires, qui ont des capacités importantes.

Michel GREGOIRE rappelle que le Conseil Général s'oppose à l'élargissement de l'A7, mais considère que des aménagements sont nécessaires sur le réseau routier actuel. Parallèlement à cela, il préconise de reconquérir les lignes classiques de la SNCF dans la vallée du Rhône, pour développer, en PACA et en Rhône-Alpes, des liaisons inter-cités.

Jean-Paul LHUILLIER mentionne l'existence de l'association covoiturage qui réclame des parkings sur tous les échangeurs de la Drôme et demande à Michel Grégoire s'il serait prêt à les aider. Il déclare que la congestion n'est pas qu'autoroutière et cite les problèmes rencontrés par la SNCF et RFF à la Guillotière, notamment.

Michel GREGOIRE est favorable à l'idée de l'association covoiturage.

Luc BORGNA cite un parking actuellement fermé et demande au Conseil général ce que sera sa position s'il s'avère que les solutions de report modal fonctionnent et qu'il faut un nouvel axe ferroviaire parallèle à l'autoroute. En effet, 40 millions de tonnes de fret sont prévus à 20 ans et les trois infrastructures ne suffiront pas.

Michel GREGOIRE pense que la première des solutions passe par le changement de comportements. Ensuite, le Conseil général demande, au travers de ce débat public, que des études approfondies soient faites qui aboutissent sur des éléments réels, afin que des conclusions se dégagent (problèmes de certification...). Enfin, les perspectives ne doivent pas rester cantonnées dans un discours à pensée unique, selon lui.

Le Conseil régional Rhône-Alpes

Philippe MARZOLF informe la salle que Monsieur Queyranne ne pouvant se déplacer, Monsieur KOHLHAAS présentera les grandes lignes de la délibération du Conseil régional.

Jean-Charles KOHLHAAS, conseiller régional Rhône-Alpes, rappelle que cette délibération a été votée par cinq groupes politiques et qu'elle comportait 31 amendements. La région Rhône-Alpes indique dans un premier temps que la problématique des transports doit être placée dans une logique d'aménagement du territoire qui regroupe l'ensemble du grand sud-est (arc méditerranéen). Qui doit elle-même s'inscrire dans une politique de développement durable. C'est à dire prendre en compte les questions économiques, de qualité de vie des habitants, de santé publique, de sécurité des usagers, de qualité de l'environnement et des paysages, d'attractivité, ainsi que du devenir des activités agricoles.

La problématique des transports est envisagée dans les enjeux globaux d'environnement, afin de progresser vers le respect du protocole de Kyoto et l'application du Livre blanc de l'Union européenne sur les transports.

Pour le Conseil régional, il est devenu nécessaire de s'interroger sur le système économique : les flux tendus, l'éloignement des lieux de production et de consommation, la recherche des coûts de gestion toujours plus bas, sont autant de facteurs de déplacement de marchandises.

Le Conseil régional fait le choix d'une politique de report massif vers les modes moins polluants, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs. A ce titre, Monsieur Kohlhass rappelle les efforts de la région Rhône-Alpes : plates-formes intermodales fer, fluvial, route, développement des TER, systèmes de covoiturage...

Afin d'aménager au mieux le territoire, la desserte ferroviaire des itinéraires situés à l'est et à l'ouest de la vallée du Rhône (notamment Grenoble-Veynes-Sisteron) doit être mieux utilisée. La mise en place d'une politique tarifaire adaptée au mode routier à l'échelle européenne leur semble impérative ; il convient également d'équilibrer les arrière-pays et de faciliter le développement d'activité et donc d'améliorer les relations transversales perpendiculaires à la vallée du Rhône en optimisant les transports collectifs, les infrastructures routières et ferroviaires existantes (réouverture de la rive droite du Rhône aux voyageurs).

Concernant le dossier de l'Etat, la région Rhône-Alpes considère que la référence 2020 présentée par l'Etat est basée sur des hypothèses fausses qui ont pour conséquence la surestimation des simulations routières. La région Rhône-Alpes demande un projet collectif, une démarche commune conduite avec les régions PACA et Languedoc-Roussillon. Elle souhaite que de nouvelles recettes de financement soient dégagées, tant au niveau national qu'europpéen, et que celles-ci soient exclusivement affectées au mode non routiers.

Philippe MARZOLF remarque que lors d'une réunion thématique le Conseil général de l'Ardèche désirait un axe structurant plutôt autoroutier.

Jean-Charles KOHLHAAS l'informe que les groupes de la majorité sont tous opposés à ce projet autoroutier.

Philippe MARZOLF lui demande ce que peut faire un Conseil régional pour inciter à la relocalisation.

Jean-Charles KOHLHAAS pense que la mesure principale permettant la relocalisation de l'économie doit être obligatoirement internationale, mais que sans attendre la gouvernance mondiale il faut mettre en place une taxation du trafic routier basée sur son coût réel, ce qui permettra la relocalisation. Il n'est pas question pour lui de surtaxer les entreprises de transport, mais de leur faire payer le coût réel. Ainsi, les entreprises choisiront leurs modes de transport en fonction des coûts. « Nous ne pouvons pas être à la fois dans un système de marché, dans le libéralisme et dire que c'est à l'Etat, aux finances publiques, de payer une partie des coûts ».

Paul VIALATTE lui demande des informations sur le projet de canal entre la Saône et la Moselle.

Jean-Charles KOHLHAAS l'informe que la région Rhône-Alpes a voté le mois dernier la poursuite de l'étude d'opportunité sur ces canaux grands gabarit. Pour autant, si le grand gabarit est moins performant d'un point de vue économique et environnemental que le maritime ou le ferroviaire, il ne juge pas utile de se lancer dans des équipements très importants.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, lui rappelle que la réflexion qui a été faite pour construire le dossier était qu'au vu des perspectives, en 2020, en termes de trafic et d'émissions de gaz à effet de serre, le report modal et le progrès technologique ne suffisaient pas à atteindre les objectifs, notamment s'agissant du changement climatique. C'est pour cela que l'Etat préconise les mesures de maîtrise de la mobilité ou de changement de comportement. Concernant la croissance 2020, Michel Badré fait le constat d'une augmentation de 20% ces cinq dernières années, aussi 40% pour 2020 ne lui paraissent pas insensés. Il se déclare tout à fait d'accord sur le fait que cette croissance n'est pas tenable et qu'il faut faire quelque chose dès maintenant. Il s'interroge ensuite sur la sortie de ce dossier en termes de décision opérationnelle et demande comment un montage commun entre l'Etat, les trois régions, les départements, les agglomérations sera possible.

Jean-Charles KOHLHAAS constate qu'actuellement les trois régions ne sont pas d'accord. Il espère néanmoins que les conclusions de ce débat public permettront l'instauration d'un débat entre les différentes collectivités locales et l'Etat. Il mentionne l'ouverture de la conférence mondiale sur les effets de serre et le changement climatique et les prévisions catastrophiques qui provoquent une prise de conscience. Pour lui, la croissance du trafic, tant voyageurs que marchandises, n'est pas inéluctable si la population prend conscience de la situation. Il cite à titre d'exemple la baisse de trafic sur l'A47 grâce au développement d'une ligne ferroviaire performante Lyon-Saint-Étienne-Firminy.

La SNCF

Alain SERMET, directeur régional de la SNCF², rappelle les atouts environnementaux des transports ferroviaires : sécurité, faible consommation (moins de 4 % de l'énergie pour 15 % du trafic) et pollution atmosphérique négligeable. Il fait un état des lieux de la situation actuelle : 134 TGV et 7 trains voyageurs grande ligne circulent en vallée du Rhône; entre Lyon, Valence et Avignon, 104 TER par jour (= 4000 voitures). Pour les marchandises, 120 trains quotidiens de 15 millions de tonnes circulent en moyenne (= 3000 poids-lourds de 16 tonnes).

² Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur www.debatpublic-transport-vral.org

Les perspectives de développement sont l'ouverture de la ligne Perpignan-Figueras, le contournement Nîmes-Montpellier, la LGV PACA, la LGV Lyon-sillon alpin qui permettront un accroissement du trafic voyageurs d'environ 7 millions. La capacité qui existe aujourd'hui dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien peut être doublée (mais risque de saturation pour la LGV Paris-Lyon). D'autres leviers permettraient d'augmenter le trafic voyageurs, d'après lui : une bonne qualité de service, des prix compétitifs, les formules train plus location de voiture.

Il estime que s'agissant du trafic de proximité, le potentiel de développement est important (X2) grâce au cadencement du TER régional. Il cite le projet REAL qui permettra des échanges multimodaux dans la région lyonnaise.

Quant au fret ferroviaire, il pense qu'avec les capacités actuelles plus des améliorations sur la longueur, la charge des trains, il sera possible de transporter 20 à 25 millions de tonnes de marchandises supplémentaires. Il témoigne du fait que la SNCF, grâce au plan fret, a fait et doit encore faire des efforts pour améliorer sa productivité et sa qualité.

Enfin, il demande la mise en œuvre d'une politique volontariste de report modal pour faciliter et favoriser l'accès au fer de trafics aujourd'hui assurés par la route.

Paul VIALATTE considère que le travail de la SNCF concernant les voyageurs est remarquable, mais les résultats du fret, à cause d'une culture de la grève, du manque de réactivité, de fiabilité, sont mauvais.

Alain SERMET estime que le fret ferroviaire se portait mal il y a deux ans, à cause de la priorité donnée au trafic voyageur, au manque d'infrastructures dédiées au fret et que face à cela, la SNCF avait engagé un plan fret ambitieux grâce à l'Etat qui a permis de résorber la moitié du déficit en 2005. Il pense qu'il y a encore du travail, mais que la qualité s'améliore et qu'il faudra continuer dans cette voie avec l'ouverture de la concurrence sur les lignes intérieures.

Philippe BOVY, CPDP, remarque que l'aménagement est faible sur Avignon-Perpignan.

Alain SERMET rapporte que la ligne Nîmes-Montpellier est complètement saturée et que la continuité est absolument nécessaire.

Philippe DOMERGUE revient sur le canal Rhin-Rhône qui est, pour lui, un leurre géographique : « ce canal ne peut pas être alimenté en eau ». Il mentionne ensuite que Monsieur Longuet, Président de l'Agence française de financement des infrastructures souhaiterait voir affecter la redevance poids-lourds au budget de l'AFIT qui est insuffisant actuellement pour réaliser le programme du CIADT 2003. Monsieur Domergue annonce que le Conseil supérieur du service public ferroviaire a remis un avis sur l'audit des infrastructures à Monsieur Perben qui prévoit que sur les vingt prochaines années, les péages à venir pourraient payer les travaux de remise en état du réseau ferroviaire. Enfin, il incrimine la sous-tarification de la route et des discriminations sociales, fiscales, environnementales pour expliquer l'insuccès du fret.

Pierre-Yves TEYSSE, conseiller technique CCI Lyon, constate que le contournement ferroviaire de Lyon se fera en 2020 et que d'ici là les capacités seront très faibles.

Alain SERMET partage son avis et déclare que le cadencement pourrait améliorer les choses.

Jean-Louis PUCHOL, président de Fracture, constate que la mixité est un frein au développement du fret, or le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui normalement était dédié au fret, est devenu mixte et passe en zone urbaine. Il s'interroge sur la volonté d'une vraie politique de transport.

Alain SERMET estime que si l'idéal serait d'avoir une ligne pour les voyageurs et une ligne pour le fret, le coût des investissements ne le permet pas.

Monsieur LHUILLIER estime qu'une vraie politique des transports est possible à condition d'en avoir la volonté. Selon lui, la problématique du fret est le chargement-déchargement et qu'il s'agit donc plus d'un problème de matériel et d'infrastructures que de problèmes humains. Il demande à Monsieur SERMET ce que compte faire la SNCF en matière de technologie.

Alain SERMET pense que des efforts doivent être faits sur la technique ferroviaire. De même, des progrès dans les prévisions avec les chargeurs permettraient d'assurer une meilleure qualité dans l'acheminement.

Edmond LUCA demande des précisions sur le cadencement.

Alain SERMET lui répond que l'objectif est pour décembre 2007 et que ce projet, très ambitieux, nécessitera de changer les horaires sur Bourgogne-Franche-Comté, PACA et Languedoc-Roussillon.

Edmond LUCA rappelle ensuite les 100 sillons évoqués pour le fret ferroviaire et demande s'il serait possible de passer à 300 sillons qui, pourvus de trains de 1 500 mètres, permettraient d'assurer le trafic de 25 000 remorques par jour.

Alain SERMET pense que 250 sillons sont envisageables, mais que les trains de fret sont limités pour l'instant à 750 mètres (à cause des installations ferroviaires), bien que la possibilité d'augmenter la longueur des trains soit étudiée. Enfin s'agissant des nouvelles technologies, il estime que l'autoroute ferroviaire est une expérience extrêmement intéressante.

Jean MURARD, association déplacements citoyens, considère qu'avoir de grosses capacités suivies d'un entonnoir ne sert pas à grand-chose et se demande que faire sur les capacités qui ne sont pas excédentaires.

Pascal MIGNEREY, Direction générale de la Mer et des Transports, rapporte que l'Etat travaille actuellement avec RFF sur la partie nord du contournement lyonnais et qu'une concertation est prévue pour la partie sud. Il rappelle que le dossier prend comme postulat que les projets du CIADT 2003 ont été réalisés et qu'il faut réfléchir à ce qui doit se passer ensuite.

Philippe MARZOLF donne la parole à Madame EYBALLIN du Conseil régional PACA.

Michèle EYBALLIN, Conseil régional Rhône-Alpes, revient sur la délibération menée à propos du débat public considéré comme un enjeu très important pour la Région. Elle informe le public qu'un comité de suivi, si possible avec les autres régions et l'Etat, sera mis en place. Elle complète l'intervention de Monsieur Kolhlaas et réaffirme une vision large de l'aménagement du territoire (arc méditerranéen) et du développement durable ; un refus d'augmenter la capacité autoroutière et la volonté d'aller vers un report important vers d'autres modes ; une volonté de désenclaver

l'Ardèche (réouverture de la rive droite au voyageur) et des aménagements à faire sur la RN7. Elle se dit favorable à la mise en place de mesures telles que des modulations de péage et le développement du covoiturage.

L'office interconsulaire des transports et communication du sud-est

Pour **Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et communication du sud-est**³, le débat ne doit pas se résumer à un débat anti-route. Selon lui, les problèmes d'environnement doivent être abordés à l'échelle du temps et des progrès technologiques à venir. Il rappelle que le débat porte sur le trafic des axes et non sur le problème des transports urbains. Il constate que la vallée du Rhône est actuellement surchargée à cause des véhicules légers et des trafics internes (distance moyenne d'une voiture : 84 km, d'un camion : 111 km). Près de la moitié des poids lourds réalisent des trajets internes aux trois régions. Selon lui, il faut d'abord réorganiser le trafic local. Quant aux autres modes, ils sont loin d'être saturés ; des infrastructures doivent être réalisées sur le fleuve et sur le fer. Sa première réponse au débat est donc de mieux faire fonctionner ce qui existe déjà tant pour le fret (il cite les chiffres du fret ferroviaire d'autres pays d'Europe qui ont beaucoup crû grâce à la loi sur la libéralisation du trafic ferroviaire) que pour les voyageurs (TER).

Pour autant, selon lui, le fret ferroviaire ne répondra qu'à une petite partie de la problématique de la saturation autoroutière puisqu'il ne concerne que les trafics longue distance. Concernant le fleuve, il le trouve particulièrement adapté au trafic conteneur, mais la réorganisation et la paix sociale du port de Marseille lui paraît être une condition indispensable pour que celui-ci retrouve sa place dans le trafic maritime.

Aussi la croissance de la mobilité nécessite une augmentation de la capacité routière (mise à deux fois deux voies de la RN88, de la RN7, réalisation de l'A75 et A51), facteur de l'activité humaine, économique et touristique. Il préconise la réduction temporaire des vitesses, l'interdiction ponctuelle de doubler pour les poids-lourds, mais refuse des modulations de péages à la hausse. Il appelle les pouvoirs publics à développer des actions de sensibilisation de l'opinion pour une modification des comportements, afin que les consommateurs aient moins d'exigences.

Il déclare que les chargeurs ne sont pas plus attachés à un mode de transport qu'à un autre, mais qu'ils ont besoin d'une bonne qualité de service dans un contexte de concurrence totale, notamment à l'Est. Il s'étonne que la croissance économique déterminant tout le reste, la priorité à l'emploi ne ressorte pas plus dans le débat. Il lui paraît urgent de décider aujourd'hui des infrastructures nécessaires pour le développement. Il rappelle qu'en 1996, la route a généré plus de 48 milliards d'euros de recettes pour un coût de 17 milliards (investissements et fonctionnement), alors que sur le mode ferroviaire, l'utilisateur ne paye que 35 % des coûts et des dépenses d'exploitation. Enfin, il se prononce pour le péage urbain.

Bernard THIERRY veut lui aussi développer l'économie, mais dans des axes d'énergies renouvelables. Il rappelle que 60 % du pétrole est consommé par les transports routiers dans l'Union européenne et se demande ce qu'il y aura sur les autoroutes lorsqu'il n'y aura plus d'essence.

Pour **Jacques ESTOUR** le progrès technologique n'est pas arrivé à son terme. Il considère que le lobby des compagnies pétrolières, les profits de l'Etat, n'encouragent pas l'évolution technologique qui pourrait diminuer d'au moins de moitié la consommation de nos véhicules.

3 Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur www.debatpublic-transport-vral.org

Selon **Bernard THIERRY**, les progrès technologiques ne pourront jamais être à l'origine d'une diminution de 75 % de nos rejets de CO₂.

Guy PUYRICARD, président de l'association Saône-Rhin, voie d'eau 2010, rapporte que Marseille a des possibilités extraordinaires à partir de Fos 2XL, à condition que le Rhône puisse s'ouvrir grâce à une solution Saône-Moselle ou via la vallée du Doubs.

Jacques ESTOUR souhaite que le canal Saône-Moselle puisse se réaliser, mais se déclare pessimiste sur les délais.

Guy PUYRICARD l'informe qu'une étude est en cours, parallèlement à une étude via le Doubs. Il cite une intervention de Monsieur Estrosi qui parlait de délais relativement courts.

L'association Sauvegarde des coteaux du lyonnais

Maurice FISCH, association sauvegarde des coteaux du lyonnais, rapporte que son collectif d'associations s'oppose aux projets routiers et autoroutiers qui sont en désaccord avec le développement de l'agriculture de proximité de ce secteur. Son association s'intéresse de près au coût de l'urbanisme et cherche à sensibiliser les citoyens à l'amélioration de la qualité de vie. Il apprécie que ce débat public ne s'appuie pas sur un projet d'infrastructure précis et qu'il ait une orientation environnementaliste. Il regrette que, comme préambule, soit placée l'augmentation constante des déplacements. Il considère que les projets présentés dans le dossier sont trop souvent consommateurs d'espace et d'énergie et souhaite que les transports inutiles, facilités par des tarifications inférieures aux réalités économiques, cessent (meilleure prise en compte des transports polluants d'une part et moins polluants d'autre part). Il propose 50 % de part globale pour la route, 30 % pour le rail et 10 % pour la voie d'eau. Il préconise des réductions de vitesse, des conditions sociales acceptables pour les transporteurs routiers et cite les solutions du covoiturage et de l'autopartage. Il propose qu'un label distance parcourue soit apposé sur les produits mis en vente et cite l'idée de son association ALTRO qui envisage des transversales ferroviaires à grande vitesse pour les passagers comme pour les marchandises entre les Alpes et l'Atlantique.

Selon lui, les grandes distances, au-delà de 400 kilomètres, n'ont rien à faire sur la route. Il souhaite que soient mis en place des moyens alternatifs performants, raisonnables et respectueux de l'environnement.

Anne LASSMAN-TRAPPIER, les associations unies du Mont Blanc, s'adresse à l'Etat et dénonce la politique des transports actuelle du tout routier, malgré les discours en faveur du développement durable. Elle constate l'augmentation des nuisances, l'accélération des délocalisations depuis la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, la baisse de la fréquentation touristique, s'alarme d'un possible agrandissement du tunnel sous Fréjus et dénonce un débat public pipé pour l'A51. Elle s'oppose au discours de l'Etat qui déclare que les consommateurs n'accepteraient pas la hausse des prix engendrée par une redevance poids-lourds (74 % des Français considèrent que la protection de l'environnement doit être prioritaire à l'économique), qui affirme que le transport routier est un secteur créateur d'emplois en France. Elle demande à ce que l'opinion des citoyens ainsi que l'intérêt général soient au cœur de la politique des transports et souhaite que soit rétablie une concurrence saine entre les différents modes de transport.

Jean-Charles KOHLHAAS donne quelques informations sur les biocarburants qui nécessitent 0,5 litres de pétrole pour 1 litre, sans parler des espaces nécessaires. Il dénonce la fuite en avant du recours aux constructions autoroutières qui ne résolvent rien. Concernant la construction d'un canal à grand gabarit, il rapporte que la liaison Saône-Moselle existe déjà au gabarit Freycinet. Enfin, il se félicite de la qualité des intervenants du débat public (cf réunion du 19 avril).

Jacques ESTOUR rappelle que le propre d'un débat public est de permettre à différents porteurs d'opinion d'exprimer leur point de vue et que l'ensemble de ces points de vue permettent d'être confrontés pour arriver à une solution. En tant que représentant d'un milieu économique, son rôle est de favoriser la vitalité de l'économie et de l'emploi. Il regrette, à ce titre qu'en Ardèche, des entreprises s'en aillent à cause des problèmes de transport. Il reste des progrès à faire aussi bien dans les domaines scientifiques que dans les comportements, selon lui. Il évoque sa demande à la Commission de chiffres exacts des coûts et recettes des modes de transport et se déclare favorable au report modal. Il s'oppose à des conclusions sectaires.

Patrick REYNAUD, association Sauvegarde des coteaux du Jarez, demande à Monsieur Estour pourquoi tant de transporteurs espagnols viennent sur les routes françaises faire du cabotage.

Pour **Jacques ESTOUR**, c'est parce que l'économie espagnole se développe et qu'elle débouche vers le reste de l'Europe en passant par la France. Il rapporte les différents coûts des conducteurs en Europe : près de 3 000€ pour un français, 800€ pour un polonais et 300€ pour un roumain. Selon lui, la part du pavillon français diminue de plus en plus.