

# Synthèse de l'audition publique de Montpellier

**Philippe MARZOLF, président de la CPDP**, invite Marcienne Martin 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 auditionné 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. Il rappelle qu'une audition publique est une forme particulière de réunion publique qui permet un dialogue particulier entre un acteur qui présente son avis, la Commission et le public.

## Présentation du cahier d'acteur de l'atelier citoyen

**Marcienne MARTIN, membre de l'atelier citoyen**<sup>1</sup>, retient d'ores et déjà plusieurs signaux d'alarme qui auront des répercussions sur les générations futures en matière de pollution, de réchauffement climatique et de croissance économique. Elle cite notamment la pollution locale et globale et les nuisances sonores.

Concernant les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, l'atelier citoyen constate une augmentation constante du trafic, la saturation, le désengorgement inefficace des centre-villes, la dépendance à la voiture individuelle pour les campagnes et la prédominance des transports autoroutiers pour les marchandises.

L'atelier citoyen fait plusieurs propositions pour 2026 comme la conservation et l'amélioration de l'existant pour la route (passage à trois voies sur les portions à deux voies, voies dédiées aux camions, limitation des vitesses) ; la préservation des lignes de la rive droite du Rhône pour le fret et le prolongement de la ligne à grande vitesse Nîmes-Perpignan, pour le ferroviaire ; le développement des lignes *short sea*, pour le maritime ; la reprise de la jonction Rhin-Rhône, pour le fluvial et enfin l'utilisation de transports propres (ballons dirigeables), pour le transport aérien.

S'agissant de la mobilité des personnes en milieu urbain et périurbain, l'atelier citoyen recommande la création de parkings à connexion multimodale, la location de véhicules non polluants et des véhicules électriques pour les petites livraisons.

S'agissant du transport des marchandises, il recommande la mise en place de sillons dédiés au fret et la création d'infrastructures de transfert modal. Madame Martin cite les études sur la raréfaction des énergies fossiles et préconise un changement de paradigme sociétal et des habitudes de consommation. L'atelier citoyen recommande des programmes éducatifs pour les plus jeunes, la sensibilisation des citoyens et la concertation pour les prises de décisions.

**Hélène BODIN** regrette que les parkings manquent près du tramway et qu'il n'y ait pas assez de bus qui permettent d'y accéder.

---

1 Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur [www.debatpublic-transport-vral.org](http://www.debatpublic-transport-vral.org)

**Michel FAUCHERRE**, association contre le doublement de l'A9, apprécie que les membres de l'atelier citoyen aient souhaité le développement des transports en commun.

**Maurice DOLADILLE**, président de l'Association baillarguoise pour un urbanisme maîtrisé (ABUM), revient sur tous les projets prévus sur sa commune, vecteurs de nuisances importantes (contournement ferroviaire, doublement A9, station d'épuration, usine Profil System...) et demande à l'Etat qu'un calendrier des travaux et un examen des priorités soit fait. Il se plaint que 6 enquêtes publiques aient été menées pour la seule année 2005.

**Jean-Claude BERARD**, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement du Gard, cite la pollution à l'ozone qui est un problème de santé publique urgent, selon lui. Il parle également des nuisances sonores qui doivent être prises en compte dès la conception des infrastructures.

### Conseil économique et social régional

**Jean-Claude BOUSQUET**, CESR, se prononce pour l'intermodalité, qui suppose de véritables plates-formes intermodales, tant pour les marchandises, que pour les voyageurs. Pour ce faire, il est favorable à la concentration des financements publics sur les projets les plus significatifs. Il regrette que l'intitulé du débat soit réducteur (arc méditerranéen) et s'oppose à l'expression « corridor européen de transports » qui sous-entend que certains territoires de l'Europe ne sont bons qu'à être de simples couloirs dont la vocation première est de faciliter le passage des flux de circulation. Il rappelle que les populations qui y vivent doivent bénéficier de bonnes conditions d'accès domicile-travail, sans avoir à subir des nuisances environnementales insupportables.

Dans le domaine ferroviaire, il fait part de ses inquiétudes à propos des projets de contournement de Nîmes et Montpellier et du TGV mixte Montpellier-Espagne, tant pour le financement que pour les délais (il souhaite que tout soit terminé avant 2020). En effet, selon lui, ce projet conditionne le bon fonctionnement du réseau ferroviaire national et européen, et permettra l'amélioration du transport express régional.

Dans le domaine routier, il souhaite que ne soient pas tracés en Languedoc-Roussillon de nouveaux axes autoroutiers avant que toutes les solutions alternatives aient été épuisées (cf autoroute des piémonts). Une réflexion portant sur le rôle à moyen et à long terme assigné à la conurbation Montpellier-Nîmes lui paraît nécessaire. Il préconise la modernisation de la RN88 et souhaite que les axes alternatifs à l'A7 et l'A9 soient mieux utilisés grâce à des dispositions tarifaires incitatives qui permettraient une diffusion du trafic et une structuration dynamique de l'aménagement des territoires traversés. S'agissant du dédoublement de l'A9, il dénonce la tyrannie du *statu quo* et pense qu'il est indispensable de séparer les flux routiers de transit et de desserte locale.

Le CESR est favorable au report modal des poids-lourds de la route vers le mode maritime et fluvial, recommande une diversification de l'offre, la mise en place d'un titre unique de transports et l'amélioration de l'accessibilité aux gares. Il souhaite que ce débat public débouche sur des propositions concrètes, dans un souci d'efficacité économique, de développement durable et de cohérence territoriale. Il ajoute que le CESR prépare un cahier d'acteur et qu'un débat entre les CESR Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon se tiendra en septembre.

**Philippe MARZOLF** l'interroge sur les modes de financement à mettre en place.

Pour **Jean-Claude BOUSQUET** l'essentiel est que tous les moyens soient rassemblés.

Selon **Guillaume MARBACH, Réseau Ferré de France**, la section entre Perpignan et Figueras sera mise en service en 2009 ; le contournement de Nîmes et de Montpellier en 2013 au plus tard. La réorganisation de la ligne actuelle Montpellier-Perpignan permettra d'augmenter la capacité et de répondre à l'augmentation des trafics ferroviaires induits par ces deux projets. La date de saturation du tronçon entre Montpellier et Perpignan est estimée à 2020 et la question de la mixité sur la portion à réaliser reste ouverte.

**Jean-Claude BOUSQUET** s'interroge sur le financement du contournement de Nîmes et de Montpellier. Selon lui, « ne pas faire Montpellier-Perpignan dans la foulée est un défi à l'intelligence ». Pour le moment tout report modal lui paraît impossible.

**Guillaume MARBACH** lui rapporte que la question du financement du contournement de Nîmes et de Montpellier est aujourd'hui un sujet en discussion entre RFF et les collectivités et qu'il est prévu de mettre en place un partenariat public/privé.

**Jean-Claude BOUSQUET** précise que certaines collectivités territoriales mettent comme condition à leur financement un engagement formel sur le tronçon Montpellier-Perpignan.

**Daniel GAGNIER, association les Cévennes sans autoroute, collectif Cévennes-Garrigues des opposants à l'A79**, apprécie la position du CESR sur la RN88 qui permettra d'éviter l'A79 « balafre nord-est/sud-est » et demande à l'Etat le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN88.

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports**, rappelle que la réalisation de la RN88 à 2x2 voies jusqu'à l'A75 est inscrite au CIADT et **Jean-Pierre CABBILLARD, Direction générale des routes** lui répond que le coût de l'aménagement de la RN88, entre Saint-Etienne et l'A75, sera d'un milliard d'euros.

**Alain CASANOVA, association Alternative Citoyenne pour Valergues**, interroge RFF et la SNCF sur les problèmes de croisement entre un TGV et un train de marchandises.

**Pour Noël BELIN**, il n'y a pas de problème à condition qu'une entrevoie suffisamment large assure la sécurité.

**Alain VERBEKE** fait référence au dossier de l'Etat concernant la nécessaire diminution d'émissions polluantes par la route. Une augmentation du trafic routier ne lui paraît pas logique (même pour la RN88), il souhaite donc que RFF, la SNCF et l'Etat fassent des propositions sur ce qui est possible de faire avec le rail.

**Robert CLAVIJO, MNLE Béziers**, pense que l'engorgement est surtout un problème d'aménagement du territoire. L'habitat de plus en plus dispersé fait peser des coûts intolérables pour les collectivités, allonge les transports résidence-lieu de travail, selon lui. Il pense que le doublement des infrastructures routières n'est pas une solution (coût environnemental et sanitaire). Il s'oppose également à la concentration actuelle urbaine au détriment des villes moyennes.

**Jean-Claude BOUSQUET** précise que le Languedoc-Roussillon est une région à fort flux migratoire (12 000 habitants/mois dans l'Hérault) qui nécessite des logements et de l'emploi. De son côté, il ne constate pas une régression des villes moyennes (il cite Narbonne).

**Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie LR**  
**Chambre du Commerce et de l'Industrie de Montpellier**

**Michel FROMONT, Président de la CRCI de Languedoc-Roussillon**, rappelle que le Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique et que son dynamisme économique dépend de ses échanges. Cette région à vocation touristique et logistique connaît une grande vitalité démographique, une forte attractivité qui entretient et favorise le développement économique, selon lui. Il estime que ce potentiel se trouve aujourd'hui menacé par la congestion des modes de transport (surtout les véhicules légers près des agglomérations), alors que ceux-ci doivent être vecteurs de cohésion territoriale et de croissance. Il constate que les impacts en termes de nuisance sont évidents (émissions polluantes et saturation du réseau). Selon lui, la congestion est également ferroviaire (engorgements de Montpellier, de Nîmes, insuffisance des sillons disponibles et inadaptation à l'évolution de la demande de transport). Il remarque que l'accroissement de la demande de transports ne se dément pas et qu'une intervention volontariste est nécessaire pour redonner fluidité et fiabilité aux axes de transport. Il recommande de favoriser le développement des activités logistiques, de recourir prioritairement à des solutions alternatives qui préservent l'environnement et de mettre en œuvre une politique des transports cohérente dont les fondamentaux sont pragmatisme, efficacité et anticipation.

- Pragmatisme car le transport routier régional alimente pour 46 % un trafic d'échange interne aux trois régions en assurant une desserte fine des territoires, ce qui relativise d'autant la possibilité effective d'un report modal. Il préconise donc d'accompagner à court terme la croissance du mode routier pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité régionale.

- Efficacité en améliorant l'existant par une gestion rationnelle, une modernisation des infrastructures et une meilleure fonctionnalité des réseaux de transport. Il souhaite que soient développés le mode ferroviaire et le combiné rail-route, que les infrastructures ferroviaires soient mises à niveau pour permettre l'allongement des convois de marchandises. Pour les voyageurs, il préconise le développement d'une offre cadencée urbaine et interurbaine afin de limiter le recours systématique aux véhicules particuliers. Enfin, il juge nécessaire de valoriser le réseau fluvial et maritime et de développer les autoroutes de la mer.

- Anticipation : selon lui, il est urgent de réaliser les projets d'infrastructures inscrits au CIADT. Il souhaite une ligne mixte à grande vitesse Nîmes-Perpignan, l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9, l'augmentation des capacités de l'A7 et l'A9 et la création éventuelle d'une nouvelle autoroute du piémont. La CRCI souhaite la mise en place par l'Etat d'une coordination interrégionale associant les acteurs en charge des transports.

Selon lui, les progrès technologiques doivent être favorisés, la priorité doit être donnée au développement des transports en commun en site propre et des parkings relais doivent être proposés aux abords des agglomérations.

**Gérard BORRAS, Président de la CCI de Montpellier**, répond aux trois questions posées par le débat public :

- Perception du fonctionnement du système de transports : d'après lui, les conditions de circulation sont réellement problématiques et créent une incertitude permanente pour les entreprises, ce qui est un facteur pénalisant pour leur implantation sur le territoire. Il rappelle que l'agglomération de Montpellier a deux spécificités : son extraordinaire démographie et l'absence d'un système de rocade. Il considère que l'attractivité économique de l'agglomération est progressivement remise en cause et demande à ce que soient réalisés dans les plus brefs délais, les infrastructures inscrites au CIADT ainsi que le doublement de l'A9.

- Orientations souhaitables : il rappelle que les véhicules légers représentent 80 % du trafic et que la solution ne repose pas seulement sur les entreprises. Il propose de développer les modes alternatifs aux mode routier (ferroviaire et fluvial) et d'utiliser chaque moyen de transport selon sa pertinence. Sur l'agglomération montpelliéraine, il se félicite du développement du tramway, préconise le développement des parkings et de toutes solutions permettant de délaissier l'automobile.

- Mesures à mettre en œuvre : le progrès technologique, le report modal, l'augmentation des infrastructures routières (doublement des nationales parallèles à l'A7 et à l'A9), ainsi que la création d'une infrastructure routière en lien avec l'implantation d'une plate-forme multimodale port, aéroport, canal, voie ferrée et route à proximité de Montpellier et de Sète. Il souhaite également que des efforts soient faits en terme d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour lutter contre l'étalement urbain.

**Philippe MARZOLF** l'interroge sur les moyens de financement de ces différents projets.

Selon **Michel FROMONT**, la seule solution est le recours au privé (il cite le viaduc de Millau).

**Claude LEROI, CPDP**, interroge Jean-Claude Brunier sur les obstacles à lever pour un bon développement du transport combiné.

**Jean-Claude BRUNIER, président de la Commission transports, CRCI Languedoc-Roussillon**, rapporte que le transport combiné en France est en train de se redresser après trois années de baisse. Il ajoute que cette solution permet d'économiser 17 millions de litre de gazole et 60 tonnes de CO<sub>2</sub> par mois en France et de supprimer 4 000 camions sur les routes tout en offrant une qualité de service suffisante. Selon lui, le transport combiné est une alternative au transfert modal de la route sur le rail, voulue par les transporteurs routiers. Il considère que le transport combiné concerne les trajets au-delà de 500 kilomètres et qu'un prix du baril de pétrole élevé permettra de plus l'utiliser. Selon lui, le transport combiné est plus performant que l'autoroute ferroviaire (55 containers contre 38 semi-remorques). Il pense que l'avenir réside dans des trains de 1 000 mètres qui permettraient d'augmenter la productivité de 25 %.

**Marilu CARON-PHILIPPON, CVLM**, demande si les coûts payés par le ministère de la santé à cause de l'augmentation du CO<sub>2</sub> ont été chiffrés. Selon elle, il en va de l'intérêt général. Elle s'interroge ensuite sur la possibilité de faire passer dans un couloir si étroit le doublement de l'A9 et la ligne TGV.

Les représentants de l'Etat n'ont pas de réponse pour l'instant sur les coûts et **Nello CHAUVETIERE, DRE LR**, lui répond que le couloir est effectivement étroit, mais que cela passera.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA**, interroge la Chambre de commerce régionale locale et le CESR pour savoir s'ils ont leur mot à dire quant à l'implantation d'une usine ou d'une entreprise.

**Michel FROMONT** lui répond par la négative.

**Monsieur DULAC, vice-président du CODETEL**, regrette que le tramway ne desserve pas plus de communes et que peu de parkings existent à ses abords. Il demande à ce que des navettes soient assurées jusqu'aux gares des tramways. Il déplore que la rocade prévue ait été transformée en zone commerciale.

**Gérard BARRAS** soutient cette demande de parkings-relais aux arrivées et terminus des tramways, connectés aux bus départementaux.

**Selon Joaquim COELLO, Barcelone-Catalogne Centre Logistique**, la situation mondiale évolue dans la globalisation, ce qui permet de développer de la richesse, d'accroître nos économies et d'augmenter les niveaux de vie, mais les impacts sur les populations et l'environnement doivent être maîtrisés. Il présente le port de Barcelone, port global de trafic et premier port de la Méditerranée.

Selon lui, ce débat a une incidence directe sur les communications de la Catalogne et de la façade maritime de la Méditerranée. Il souhaite développer une vision globale du sud de l'Europe, sans confrontation territoriale protectionniste ni exclusivité du développement économique. Selon lui, le débat doit apporter une réponse aux engagements de l'économie globalisée, moyennant des actions territoriales qui favorisent et permettent le développement durable. Les axes rhodanien et languedocien doivent devenir un instrument de croissance économique régionale, européenne, un instrument d'articulation d'une façade maritime méditerranéenne pour attirer les trafics asiatiques et africains. Il pense que la délocalisation de la production est inéluctable et qu'elle entraînera une croissance des trafics. Mais il regrette qu'actuellement la plupart des marchandises rentrent par les ports du nord de l'Europe qui ont su développer autour une importante capacité industrielle et logistique. Il souhaite que l'arc méditerranéen et les 6 ports entre Barcelone et Marseille se coordonnent entre eux. Il considère que le cabotage entre les ports enlèvera des camions de la route et que des centres logistiques et industriels doivent être construits au plus près des ports. Il estime que la politique ferroviaire doit être efficace et agressive et permettre l'installation de noyaux intermodaux sur le territoire.

**Philippe MARZOLF** l'interroge sur les réactions des institutions et collectivités françaises à ses propos.

**Joaquim COELLO** regrette que la rivalité existe toujours entre les ports et souhaite qu'une coordination puisse permettre de construire cette façade méditerranéenne.

**Philippe MARZOLF** fait référence, dans leur cahier d'acteur, à leurs prévisions de croissance de trafic routier, plus basses que celle de l'Etat.

**Joaquim COELLO** pense que cette croissance routière n'est pas possible, ne serait ce qu'en terme de place. Il estime que l'intermodalité seule permettra la croissance, tout comme des améliorations ferroviaires (trains de 1000m, flexibilité, modernité).

**Pascal MIGNEREY, Ministère des Transports**, explique que l'Etat est en relation avec les autorités espagnoles pour un service d'autoroute de la mer en Atlantique et que des projets sont en cours avec les autorités espagnoles et italiennes pour la Méditerranée. Il lui demande s'il estime pertinent une liaison d'autoroute de la mer cadencée entre Barcelone et Marseille.

**Joaquim COELLO** pense que c'est tout à fait pertinent et propose même des échanges entre Lyon et Barcelone. Il estime que pour être efficaces, ces liaisons doivent être quotidiennes et bénéficier d'aides au démarrage. Il rapporte que les trafics *short sea* ont augmenté de 50 % l'année dernière à Barcelone. Selon lui, le trafic qui vient du Maroc et de l'Algérie devrait arriver à Sète au lieu de traverser l'Espagne par la route. Il ajoute que pour une meilleure efficacité du transport ferroviaire, il faut développer l'implantation d'opérateurs multimodaux. Il pense que des lignes ferroviaires doivent être dédiées pour les marchandises.

Considérant que le transport multimodal est plus pertinent quand il s'agit de marchandises conteneurisées, **Claude LEROI, CNDP**, lui demande quelle est leur part dans les marchandises reçues.

**Joaquim COELLO** l'estime à 80 % et il ajoute que cette tendance s'accroît.

### **Comité de liaison des associations pour l'environnement**

**Xavier VACHEZ, Comité de liaison des associations pour l'environnement (CLAPE)** demande que soit instituée une éco-redevance sur les poids lourds, dans la logique des engagements contre l'effet de serre et du renchérissement du coût du pétrole. Il rapporte que l'Union européenne encourage les Etats membres à développer des péages afin d'améliorer la gestion du trafic des transports commerciaux, de réduire la pollution et de rassembler des fonds en faveur des modes alternatifs. Il rappelle le principe de base de l'éco-redevance qui est la mise en œuvre d'une redevance kilométrique, prenant en compte les coûts des infrastructures ainsi que les coûts externes des transports routiers. Selon lui, les péages doivent être une redevance domaniale, permettant la facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés par celui qui utilise l'infrastructure. Cette éco-redevance serait payée par les chargeurs et reportée sur les consommateurs. Elle se traduirait par moins de camions circulant à vide. Il considère que la politique des transports doit être menée au niveau européen, ce qui permettrait d'harmoniser la législation et les pratiques du transport routier.

### **Comité de défense du territoire languedocien**

**Eric BOISSEAU, FNAUT et Comité de défense du territoire languedocien**, estime pour sa part que l'augmentation des infrastructures routières ne résout pas la congestion et va à l'encontre du protocole de Kyoto. Il s'oppose au culte de la vitesse tant pour le trafic fret à longue distance qui peut utiliser le réseau existant : « le chargeur et le client ont surtout besoin que la marchandise arrive à l'heure », que pour le déplacement de voyageurs : l'essentiel étant plus d'assurer des transports fréquents et réguliers qui irriguent les bassins de vie. Selon lui, en survalorisant le temps de parcours entre deux points, on dévalorise le territoire entre ces deux points. Il fait référence à la Charte de l'environnement qui donne à chacun le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

### **Coordination associative**

**Michel DUBROMEL**, responsable du réseau transports et mobilité durable de France Nature Environnement, apporte la contribution de l'ensemble de quarante associations. Selon lui, le débat public s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale des transports. Il se félicite des nombreux apports environnementaux tant au niveau des intervenants que du public. Il souhaite un changement des comportements des acteurs économiques, politiques et des citoyens. Il constate que parallèlement au débat public, le schéma directeur des routes persiste et que les chargeurs utilisent toujours les modes routiers, qui ont le meilleur coût apparent. Il regrette que l'on accuse les citoyens d'être responsables de l'étalement urbain, alors que l'aménagement du territoire se contente de suivre le mouvement.

Il demande un moratoire sur les projets du CIADT qui sont concurrents les uns les autres. Il se prononce pour des mesures immédiates de régulation, de gestion du trafic et une meilleure

coordination des transports collectifs. A terme, pour garantir le financement des modes alternatifs, il demande la mise en place sans étape d'une éco-redevance, applicable aux poids lourds sur tout le réseau autoroutier et les routes parallèles. Cette redevance s'inscrirait dans la réactualisation de la directive Eurovignette, pourrait stimuler le renouvellement du parc routier et réduire la congestion. Pour faire suite à une demande d'éclaircissement de **Philippe MARZOLF, CPDP**, entre taxe carbone et éco-redevance, il estime que l'éco-redevance prend en compte le coût de l'infrastructure (auquel FNE voudrait ajouter les coûts externes), alors que la taxe carbone, est établie selon l'offre et la demande et n'a d'intérêt que si elle est européenne (36% des poids lourds circulant en France ne s'approvisionnent pas en gazole sur le territoire).

**Pascal MIGNEREY** rappelle que d'autres ressources routières ont été émises en remplacement des ressources supprimées et sont affectées au mode alternatif (75 % des dépenses d'investissement).

**Michel DUBROMEL** constate néanmoins qu'il y a toujours de grandes difficultés à « boucler » les projets ferroviaires.

Pour répondre à une question de Noël BELIN, de la SNCF, **Michel DUBROMEL** se déclare favorable à l'extension de cette éco-redevance aux véhicules légers, dans un deuxième temps.

**Jean-Pierre MARCHAND, ASF**, constate que les véhicules légers sont responsables à 70% de la pollution, que la congestion pèse sur l'économie et est un frein à la libre circulation des personnes et des marchandises. Il préconise un accroissement de capacité de l'A7 et de l'A9 qui permettra d'améliorer la sécurité, de protéger l'environnement grâce à une remise aux normes.

**Michel DUBROMEL** constate que les autoroutes servent à assurer un trafic local alors même que l'Etat a supprimé les crédits alloués aux transports collectifs. Selon lui, la pollution de l'autoroute n'est pas liée uniquement aux phénomènes de bouchon, mais également au nombre de couloirs. Il fait référence aux contraintes économiques cités par les intervenants précédents et demande une estimation du coût, pour l'Etat, des décès liés à la pollution automobile.

**Jean-Didier BLANCHET** demande si FNE fait une distinction entre les autoroutes à péage, les autoroutes urbaines et les routes nationales pour l'application de l'éco-redevance.

**Michel DUBROMEL** considère que l'éco-redevance doit être appliquée à l'ensemble du réseau.

### **Groupement interdisciplinaire de réflexion Maralpin**

**Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du Gir Maralpin**, regrette que la réflexion ne prenne pas en compte l'ensemble de l'arc méditerranéen. Il rappelle que ce débat est avant tout un débat d'aménagement du territoire, que les ports méditerranéens doivent être pris en compte dans cette organisation, que l'arc méditerranéen est un espace de transit, de migration fragile, menacé et convoité. Il souhaite que des solutions non routières soient trouvées et préconise un transfert des marchandises sur le Lyon/Turin. Les déplacements périurbains entre les villes de l'arc méditerranéen doivent être nettement améliorés, selon lui. Il recommande de lutter contre la périurbanisation. Il propose d'en finir avec une politique de transport tendancielle qui accompagne la croissance des trafics et de lui préférer une politique rétroactive qui définirait la manière dont des objectifs futurs peuvent être atteints (Kyoto, après pétrole et moindre consommation d'espace).

Il cite l'exemple de l'agglomération grenobloise qui gère efficacement l'autoroute existante. Il fait appel aux compétences associatives et aux groupes de réflexion.

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie**, rappelle qu'il a beaucoup été question du port de Marseille dans ce débat, ce qui prouve que l'arc méditerranéen est bien pris en compte. Il constate également que l'Espagne qui n'est pas concernée par le cadre stricto sensu du débat apporte néanmoins une contribution très intéressante. Il estime que le débat a fait ressortir les mesures de report modal et de progrès technologiques, mais qu'il était clair qu'elles ne suffiraient pas à résoudre le problème et que le débat avait été recadré sur les mesures de maîtrise de la mobilité et les changements de comportement.

**Jacques MOLINARI** dénonce l'aménagement anarchique du territoire tant pour les zones commerciales que résidentielles. Il constate que la situation est très grave et que l'Etat n'en a plus la maîtrise à cause de la décentralisation. Il demande à l'Etat de contribuer à une meilleure cohérence des politiques de planification territoriale pour assurer une véritable coordination dans la politique d'aménagement du territoire (régulation par l'Observatoire de la métropolisation ? Une DATAR réhabilitée ?).

**Selon Alain VERBEKE** face à l'inutilité de construire de nouvelles routes, d'autres solutions doivent être trouvées (il cite l'exemple du tunnel sous la Manche).

**Jacques MOLINARI** estime que la France a enfin compris qu'en diminuant la vitesse sur l'autoroute, le débit et la sécurité augmentent, les nuisances, le bruit et la consommation de pétrole diminuent, ce qui pacifie la circulation et la fluidifie. Il espère qu'un système fort de taxation diminuera le nombre de camions en transit, favorisera le cabotage entre les villes et il souhaite que l'Etat ait le courage politique pour réaliser ce changement de cap.

**Michel BADRE** pense que pour régler le problème de la mobilité et le problème d'environnement, il faut jouer sur tous les facteurs à la fois. Aucune solution permet, à elle seule, de régler tout, selon lui. Il regrette que le grand public ne soit pas plus présent car les questions le concernent directement et le dossier de l'Etat propose des solutions concrètes et pragmatiques. Toutefois la dimension économique existe également et il ne lui paraît pas raisonnable et efficace de tout arrêter d'un seul coup.