

Synthèse de la réunion de clôture d'Avignon 20 juillet

Les enseignements du débat public : réponses apportées aux 3 questions mises en débat

Philippe MARZOLF, président de la Commission, **Anne DEVAILLY**, **Dominique BOURG**, **Philippe BOVY**, **Claude LEROI** et **Paul VIALATTE**, membres de la Commission présentent, tour à tour les premières conclusions de la CPDP.

Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports, la commission juge que l'effet de ciseau «congestion croissante/dégradation de l'environnement» a été de mieux en mieux perçu au fil du débat. La congestion autoroutière paraît surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances. Les effets de gêne, de saturation, d'insécurité et de pollution sur autoroute sont attribués, avant tout, aux trafics poids lourds en transit et au mélange des trafics. La part du ferroviaire est jugée insuffisante. La croissance annoncée des trafics est vivement controversée. Si elle est jugée inéluctable et indissociable du développement économique pour certains, elle est inacceptable au regard des nuisances et de l'engagement de réduction des gaz à effet de serre, et incertaines compte tenu du coût croissant du pétrole, pour les autres.

Sur les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL, trois clarifications préalables sont demandées à l'Etat :

- sur le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire (concentration ou irrigation ?) : la politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable. Le report modal et l'irrigation des territoires sont jugés désormais prioritaires.
- sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO₂ dans la politique des transports : une liberté totale de la mobilité des personnes et des marchandises est en contradiction avec l'objectif d'une réduction par 4 des émissions de CO₂ en 2050, malgré les progrès technologiques indispensables.
- sur le financement des projets retenus au CIADT 2003. Faute de nouveaux financements, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable.

Aussi, la mobilité soutenable doit être prioritaire. La crainte d'impacts environnementaux irréversibles (climat, biodiversité...) et l'exaspération des populations riveraines face aux nuisances autoroutières conduisent à une demande prioritaire de mesures immédiates de maîtrise des déplacements. Le report modal doit lui aussi être prioritaire, de la route vers le rail et le fluvio-maritime, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Priorité enfin à l'aménagement du réseau routier existant en fonction des besoins des territoires. En effet, de fortes demandes s'expriment pour des projets routiers locaux utiles aux territoires, pour la requalification environnementale des autoroutes actuelles, avant tout nouveau projet d'agrandissement.

Sur l'acceptabilité des mesures de mobilité soutenable, les mesures d'économie d'énergies fossiles, de réduction d'émissions de CO₂, d'amélioration de la sécurité et de la fluidité des trafics, de réduction des mobilités inutiles sont majoritairement acceptées.

À l'échelle européenne et nationale, ce sont les mesures de taxation des transports routiers polluants et fortement consommateurs d'énergie (taxe carbone, taxation généralisée des poids lourds sur tout le réseau national) et les investissements à faire dans le progrès technologique (véhicules propres, biocarburants, primes pour le renouvellement du parc automobile) qui sont le plus citées.

À l'échelle des territoires, les mesures de maîtrise des déplacements dans les bassins de vie (densification urbaine autour des axes de transports collectifs, recours généralisé au vélo, plans de déplacements des entreprises, péages urbains, limitation du stationnement en ville) sont demandées. C'est également le cas des mesures de gestion des pointes de trafics sur autoroute (réduction de vitesse, interdiction de doubler pour les poids lourds, modulation des péages, information des usagers avant leur entrée sur l'autoroute sur les temps de parcours prévisibles) ; des mesures de développement de nouveaux usages de la voiture particulière (covoiturage facilité par la création de parkings aux échangeurs d'autoroute, autopartage). Des demandes de relocalisation volontariste de l'économie (rapprocher les lieux de production des lieux de consommation, étiquetage des produits indiquant les km parcourus, information sur les impacts des modes et délais de livraison, optimisation de la chaîne logistique) se sont fait jour.

Sur l'acceptabilité des mesures de report modal, des projets et des mesures acceptables pour offrir des alternatives à la route, attractives, économes en énergie et plus propres sont demandées.

Un accord de principe est donné à la réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant et à la remise en service de lignes ferroviaires secondaires ainsi qu'à l'ensemble des projets d'infrastructures permettant le report modal (Lyon-Turin, contournement de Lyon, LGV Paca, contournement de Nîmes-Montpellier et ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan, liaison ferrée par le Montgenèvre ; plates-formes intermodales sur le Rhône, étude d'une liaison fluviale Saône-Moselle ; aménagements des ports, extension des capacités conteneurs du port de Marseille).

Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des marchandises sont l'amélioration de la performance du transport ferroviaire (fiabilité du service et productivité) ; le développement des autoroutes ferroviaires, du transport combiné et des navettes fluviales conteneurs ; la promotion du cabotage maritime et des autoroutes de la mer ; le développement des interfaces entre modes (raccordement systématique des zones d'activité logistique à au moins deux modes) ; la rationalisation et la diminution du volume des transport de marchandises).

Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des voyageurs sont l'organisation et le financement des transports collectifs (soutien aux modes doux, péage urbain) ; le cadencement des dessertes ferroviaires TER ; l'intensification des offres TGV et le développement des interfaces entre modes.

Sur l'acceptabilité des mesures portant sur les infrastructures routières : les positions sont tranchées sur l'agrandissement des autoroutes. Les riverains, les milieux associatifs et la plupart des collectivités territoriales rejettent fortement toute infrastructure autoroutière nouvelle dans le corridor VRAL et en piémont des Cévennes. Par contre, les milieux économiques, les transporteurs et les exploitants d'autoroute souhaitent une augmentation de la capacité et de la sécurité dans les goulets d'étranglement autoroutiers.

Des demandes d'aménagement de certaines infrastructures existantes ou à créer sont énoncées par les populations riveraines (réhabilitation environnementale des autoroutes actuelles, acceptation de principe au réaménagement des routes nationales parallèles aux autoroutes). Pour les territoires excentrés, des demandes de projets routiers favorisant leur désenclavement sont faites.

La Commission particulière retient principalement quelques axes d'action prioritaires qui sont :

- la réponse aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transport concernés et notamment la mise progressive des infrastructures existantes aux normes les plus récentes
- l'évaluation de l'impact sur la santé et le bien-être des nuisances routières pour dimensionner les mesures à prendre
- le renforcement de la sécurité du transport des matières dangereuses
- l'organisation de la cohérence des territoires en matière de transports : faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transport à l'échelle des trois axes vallée du Rhône, arc languedocien et arc méditerranéen.
- la mise en place d'une autorité à l'échelle plurirégionale
- l'intégration des transports urbains et périurbains à la future politique des transports (les déplacements urbains et périurbains constituent 80% de la mobilité et donc l'essentiel de la congestion et de la pollution)
- le développement de PDU au niveau des bassins de vie (développement des transports collectifs et du vélo).
- le réalisme nécessaire concernant le financement de cette politique (difficultés des collectivités à financer leurs propres systèmes de transport, tout en cofinçant les projets d'intérêt national) : hiérarchiser les projets du CIADT en fonction de la future politique des transports, trouver des ressources nouvelles et pérennes pour financer les projets nationaux et régionaux : affectation aux transports collectifs locaux du produit des nouvelles taxes (redevance PL, taxe carbone, ...)
- une préparation large de l'opinion à un nécessaire changement des comportements (conséquences sur la mobilité individuelle et réflexion nationale sur le facteur 4).

Questions/réponses

Alain VERBEKE, Colère 26, regrette que la part du ferroviaire ne soit pas plus grande dans cette présentation. Il insiste à nouveau sur l'exaspération des populations qui doivent supporter les nuisances des infrastructures et déclarent que celles-ci se feront entendre si une nouvelle orientation n'est pas prise rapidement par l'Etat.

Jean-Claude BERARD, MNLE du Gard, souhaiterait, lui, que l'accent soit plus mis sur la santé publique, les véhicules propres, les émissions sonores, les risques naturels et industriels, les attentes des pays nordiques et latins, les matières dangereuses...

René PELISSON, conseiller municipal d'Avignon, indique que les prochaines expertises sur le réchauffement climatique, attendues en 2007, exigeront peut-être d'aller plus loin. Pour autant, ces objectifs ne lui paraissent pas insurmontables : une réduction de 30 km/h ferait immédiatement baisser (de 6 à 10%) les gaz à effet de serre, selon lui. Il constate que le débat présente des ébauches de solution. Il appelle les élus, qui doivent affronter les demandes locales de décongestion, à faire de la pédagogie et à informer leurs populations des enjeux climatiques. L'augmentation des infrastructures routières lui paraît totalement incompatible avec le facteur 4.

Henri FAUQUE, président d'une association d'élus de la vallée du Rhône, regrette que l'on n'ait pas parlé de la position de certains socio-économiques qui demandent la réduction forte du trafic routier (président Shell France et CCI de Paris). Il constate que peu d'habitants des régions ont participé au débat et en tant que représentant des élus et de leurs populations, il s'oppose fermement au doublement de l'autoroute A7. Pour lui, il faut absolument résoudre les problèmes avec une vision à long terme et non pas traiter l'urgence.

Nadine NOYER, atelier citoyen, insiste, elle, sur l'urgence des actions à mettre en œuvre : meilleure utilisation de l'existant, report modal maximum, aménagement du territoire, prise en compte des problèmes urbains et périurbains et élargissement du débat. Les représentants de l'atelier citoyen souhaitent que soit trouvé un nouvel équilibre entre volonté politique et changement de mentalité. Selon eux, il faut mettre en place un véritable travail d'éducation, d'incitation (programmes scolaires, informations localisées de la part des collectivités territoriales, subventions aux initiatives privées) et de concertation (ils demandent à ce que l'expérience de l'atelier citoyen soit être réitérée, tout en s'interrogeant sur les suites qui vont être données à leurs conclusions).

Benoît LECLAIR, conseiller régional Rhône-Alpes, remarque que la première question par l'Etat (congestion) a plus ou moins été écartée, semblant peu intéresser le public alors que les nuisances de l'activité routière prenaient de plus en plus de place. La partie territoriale présentée par la CPDP fait ressortir exagérément les demandes d'infrastructures alors qu'il garde le souvenir de réflexions beaucoup plus globales. Selon lui, l'opinion publique est prête pour de grands changements. Il souhaite inverser l'équation de départ : l'impératif est l'enjeu climatique (et non la congestion), qu'il faut résoudre en limitant les effets négatifs sur la mobilité. Selon lui, deux mesures peuvent répondre à cela : le développement massif des transports en commun et les mesures d'accompagnement fiscal et réglementaire en faveur du report modal.

Jean-Paul MENARD, amis du rail azuréen, se déclare satisfait de la prise en compte des demandes de la région PACA. Il se dit plus réservé sur les notions de relocalisations qui lui semblent parfois difficiles à mettre en œuvre. Enfin il pense que les changements nécessaires pour faire face au changement climatique doivent se faire en douceur, sans que les conditions de vie n'en pâtissent.

Eric BRUCKER, FARE Sud, ne comprend pas le consensus affiché sur l'A51 qu'il considère comme une « malhonnêteté intellectuelle ». Il regrette que l'on n'ait pas plus avancé sur des solutions nouvelles comme le ferroutage à partir de Portes-lès-Valence jusqu'à Perpignan ou une voie réservée aux poids lourds sur l'autoroute.

Xavier MOIROUX, agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, excuse Claude VALLETTE et mentionne les trois défis qui sont apparus au cours du débat :

- la métropolisation et les flux de proximité (40% des déplacements entre Valence et Orange sont des flux de proximité). L'arc méditerranéen est avant tout un arc métropolitain pour lequel une gouvernance des territoires reste à construire ;
- la reconnaissance de la fonction portuaire de Marseille et de sa logistique, les grands axes européens de fret ;
- les grands flux de voyageurs : entre doublement des autoroutes et LGV.

Pour faire face à ces trois défis, il propose trois réponses :

- un maillage durable de l'espace méditerranéen grâce à un schéma interrégional et interterritoires qui permette une irrigation du territoire autre qu'autoroutière (LGV, TER, intercités, TCSP) et favorise un urbanisme durable (politiques de stationnement, renouvellement urbain, gares en centres-villes, nouveaux outils fonciers, plates-formes embranchées fer). Des SCOT et des DTA devront fédérer cette nouvelle approche de l'aménagement du territoire ;

- le transport marchandises est un enjeu pour un développement économique durable : nécessaire dynamisme du port de Marseille ; mission nationale sur le canal Rhône-Saône pour un axe de fret performant ; gestion de la logistique est-ouest dans l'arc méditerranéen ;
- concernant les grands flux A7-A8-A9, il indique qu'il faut différer les aménagements et agir sur les comportements (tourisme sans voiture, auto-train, autoroutes apaisées).

Les principales conclusions des acteurs du débat

Bernard SOULAGE, premier vice-président aux transports et déplacements, Conseil régional Rhône-Alpes, renvoie le public à la délibération du Conseil régional. Il insiste sur l'importance de mesures concrètes en faveur du report modal (fiscales ou économiques). Il regrette que la question de l'articulation des territoires est-ouest n'ait pas été assez abordée et notamment le désenclavement nécessaire sans recours systématique à une autoroute. Enfin il alerte l'opinion sur le peu de moyens alloués par l'Etat pour la construction de nouvelles infrastructures et cite le chiffre de 40 millions d'euros sur 7 ans pour le volet transport dans le plan interrégional.

Michel GREGOIRE, premier vice-président du Conseil général de la Drôme, se félicite du débat passé, mais alerte les personnes présentes sur le peu de mobilisation des citoyens. Selon lui, la politique des transports qui a été menée jusque là ne peut plus se poursuivre. Une politique nationale de diversification des modes de transport est à mettre en œuvre. Il demande instamment que les CPER qui se terminent soient aboutis et que les projets prévus soient réalisés. Selon lui, des mesures immédiates de maîtrise de la mobilité doivent être mises en place. Enfin, il demande que le débat public soit respecté.

Questions/réponses

Anne PARLANGE, coordination inter-associative, rappelle qu'il serait dangereux de ne s'appuyer que sur les progrès technologique et les biocarburants pour régler les problèmes de changement climatique.

Jean-Pierre ESTELA, CERHE, regrette que les collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon et de PACA n'aient pas été là, car selon lui rien ne pourra être fait sans une cohérence d'ensemble. Une concertation doit amener à une décision publique acceptable et soutenable. Or ce qu'il a entendu au cours du débat ne lui paraît pas nouveau et il ne pense pas que les structures actuelles politiques donnent les moyens de mener une véritable concertation.

Luce ALAZAUD, association respirer la ville, alerte le public sur les destructions de forêt en Amérique du Sud et Indonésie pour planter des biocarburants. Elle appelle à ne pas réitérer les erreurs d'hier.

Claude CHARDON, OITC, au nom de Jacques ESTOUR renouvelle son regret que le débat n'ait pas abordé l'arc méditerranéen et les infrastructures nécessaires en PACA, telle que le Montgenèvre. Il regrette également que les utilisateurs des infrastructures aient été peu présents. Selon lui, les divers comptes-rendus du débat ne font pas assez ressortir la volonté des acteurs économiques de moderniser les réseaux de transport qu'ils jugent indispensables dans une économie mondialisée, pour assurer l'attractivité du territoire et la compétitivité des entreprises.

Pour les entreprises, l'enjeu de ce territoire est le fonctionnement en réseau des villes moyennes, les relations entre les grandes métropoles, le désenclavement de certains territoires, sa capacité à capter les flux touristiques, l'amélioration de l'hinterland du port de Marseille-Fos et la captation des flux internationaux économiques qui se décalent vers l'Est.

Il estime que les perspectives d'augmentation du trafic impliquent une politique volontariste de report modal, mais juge que cela ne sera pas suffisant : une augmentation de la capacité autoroutière de l'axe est nécessaire. Il considère que le débat a mélangé des problèmes d'environnement de niveau international avec l'organisation de l'espace territorial. Selon lui, les progrès technologiques devraient permettre que les véhicules n'émettent plus de CO₂.

Il reproche au débat de ne pas faire ressortir une vision d'avenir et souhaite raisonner sur un aménagement à long terme pour donner aux entreprises une lisibilité prospective. Il estime que sauf sur certains types de voirie, la route paie ses coûts et souhaite que le gouvernement affiche les conséquences financières de ses choix et l'origine des recettes. Enfin, pour l'OITC, la pire des solutions serait de ne rien faire.

Jean SIVARDIERE, FNAUT, revient sur les contraintes nouvelles et graves que sont le pétrole et l'effet de serre. Il recommande de ne pas se focaliser uniquement sur les progrès technologiques car ceux-ci sont incertains, peuvent présenter des effets pervers et sont annihilés par la croissance des trafics. Aussi, il lui paraît indispensable de provoquer des changements de comportements grâce à de nouvelles politiques publiques. Il s'oppose à tout nouveau projet autoroutier, car selon lui, les prévisions de trafics extrapolent les tendances passées, mais n'intègrent pas d'éventuelles ruptures. L'augmentation des capacités routières n'est pas une bonne réponse à la congestion ; les coûts externes de la route sont sous-estimés et pèsent lourd sur l'économie ; les projets autoroutiers sont incompatibles avec le facteur 4. Il préconise, au-delà d'une meilleure gestion des capacités routières existantes, un transfert massif du trafic routier sur les modes vertueux. Pour cela, les conditions de concurrence entre modes doivent être modifiées par des investissements, des initiatives commerciales, ou encore une évolution de la réglementation ou de la tarification (exemple du report avion sur TGV et voiture sur TER).

D'énormes possibilités, peu exploitées faute d'infrastructures de capacité suffisante ou d'adaptation de l'offre aux besoins des particuliers et des entreprises peuvent être développées :

- pour les voyageurs : développer les transports urbains et les transports par autocar et faire circuler davantage de trains grandes lignes et TER, car les agglomérations du VRAL sont sur un axe unique,
- pour les marchandises, le rail et la voie d'eau peuvent décharger massivement la route. La condition, pour le rail est de disposer d'infrastructures nouvelles performantes et d'un réseau existant moderne.

Pour optimiser ce transfert, Jean SIVARDIERE recommande de maîtriser la route (réduction des vitesses, lutte contre la fraude dans le transport de fret, concentration de l'argent disponible sur les investissements alternatifs à la route, taxation de l'automobile en ville (péage urbain) et du camion sur la route (RPLP).

Enfin pour réduire la mobilité, l'instauration d'une RPLP contribuerait à corriger la sous-tarification du transport routier. Pour les personnes, il pense qu'il faut lutter contre l'étalement urbain, en densifiant les villes et en créant une autorité politique unique pour chaque bassin de vie. Il appelle à une remise en cause fondamentale nécessaire et urgente.

Anne PARLANGE, coordination inter-associative VRAL, regrette que ce débat ait été à la fois trop général et trop restreint et ait souffert d'une absence de scénarios. Les enseignements qu'ils retirent du débat sont les conséquences catastrophiques des gaz à effets de serre, produit par 20% de l'humanité et qui mettent aujourd'hui toute la planète en danger. Le mode de développement et de

consommation actuelle paraît impossible à poursuivre pour les membres de la coordination. Ils attirent également l'attention sur le fait que les populations ne peuvent plus supporter la circulation et la congestion. Les mesures qu'ils souhaitent voir prises en priorité par l'Etat sont tout d'abord d'enlever une voie par sens aux autoroutes A7 et A9 et les transformer en site propre pour la circulation des transports collectifs (seule façon de faire face au facteur 4, de trouver des solutions nouvelles, de faire réellement du report modal). Une transformation de nos manières d'habiter, de travailler, de produire, de commercer et de consommer ; des mesures d'information et de sensibilisation du grand public pour l'accompagner et changer ses comportements leur semblent également nécessaires. Selon eux, l'Etat n'a pas saisi l'occasion de réduire le trafic routier (tunnel du Mont Blanc, A51). Par contre, son rôle est d'anticiper l'avenir, d'assurer les droits de chacun à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé. Ils reprochent à l'Etat un manque de courage politique, or ils considèrent que la responsabilité est trop grande et les risques trop graves.

François-Michel LAMBERT, consultant en logistique territoriale, membre de la coordination inter-associative, pense qu'il faut aller au-delà de la vision immédiate, passer peut-être par des moments difficiles pour mettre en place de nouveaux fondements durables. Il fait le pari de l'intelligence face à la contrainte et en appelle au courage politique.

Alain RODRIGUEZ, association mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse, estime que le débat a été mis en place justement pour que les prévisions de trafic annoncées par l'Etat ne se réalisent pas. Il pense que la mondialisation aujourd'hui, qui crée du dumping social, n'existe que grâce au coût faible des transports.

Pierre-Yves TESSE, CCI de Lyon, pense que l'économie c'est l'emploi. Pour qu'il y ait développement, il faut qu'il y ait des entreprises, de la mobilité et des transports. Il soulève le problème de la transition difficile à faire avant que les infrastructures de fret ferroviaire ne soient prêtes. Il demande à l'Etat ce qu'il compte faire de l'autoroute A6/A7 qui traverse Lyon, au vu de ses recommandations.

Pour **Claude CHARDON, OITC**, les déplacements ont toujours été créateurs de valeurs économique et sociale. Toutefois ceux-ci ne doivent pas créer des nuisances pour la société. Il pense que le moteur à explosion n'est plus d'actualité et qu'il faut trouver un autre mode, mais qu'il faut bien prendre en compte que la construction de nouvelles infrastructures est très longue.

Jean GONELLA, FARE Sud, rappelle que la France est le pays qui a le plus construit d'autoroute depuis un quart de siècle en Europe, or depuis 25 ans, elle est entrée dans la crise : « le développement frénétique du transport est-il vraiment un miracle économique ? ». Il demande, si un élargissement de l'autoroute est envisagé, que l'on prévoit tout de suite une nouvelle autoroute.

Christian ROSE, Association des usagers de transports de fret (AUTF), rapporte que, pour les chargeurs, l'essentiel est d'avoir le transport le plus performant possible par rapport à la logistique interne et aux modes de production. Selon lui, pénaliser la mobilité est mauvais pour l'économie. Le transport doit s'adapter à l'économie, et pas l'inverse. Il juge illusoire de vouloir freiner les exportations asiatiques. Au lieu de faire moins de transport, il préfère faire mieux et propose de s'orienter vers des camions de 44 T. Il se félicite du réalisme de la Commission européenne de scinder croissance des transports et croissance économique et de faire de l'équilibrage modal un objectif prioritaire. Concernant la taxation du transport, il se prononce pour une liberté de choix modal, chaque mode ayant son domaine de pertinence. Il rappelle que la distance moyenne d'un

transport routier est de 135 km et que l'augmentation du prix du baril n'a pas conduit les transporteurs à changer de mode. Concernant le fret ferroviaire, il recommande de sortir d'une logique exclusivement ferroviaire, d'affecter plus de sillons au fret et de développer le cadencement. Il croit au développement des autoroutes de la mer.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la stratégie et du développement durable, présente les mesures proposées par RFF à l'issue du débat. RFF compte capter, avec le fluviomaritime, l'équivalent de la totalité de la croissance des trafics marchandises. Afin de permettre plus de fiabilité et de productivité, RFF ouvrira son réseau grâce à l'interopérabilité ; équipera l'axe ferroviaire fret international aux standards européens ; permettra l'allongement des trains ; renforcera les connexions ferroviaires des ports maritimes et fluviaux et développera les services d'autoroute ferroviaire nord sud.

RFF compte également capter 40 à 60% de la croissance des trafics voyageurs. Pour ce faire, l'entreprise encouragera le recours aux transports collectifs via une chaîne intermodale intégrant le ferroviaire régional, national et international ; aménagera des pôles multimodaux ; intensifiera l'offre TER selon les demandes des Régions.

Afin que grande vitesse et grande capacité soient accessibles depuis tout le territoire VRAL, RFF mobilisera les acteurs pour la réalisation rapide des projets du CIADT et accompagnera le développement des lignes régionales. La réussite du développement du ferroviaire repose, selon Monsieur Larose, sur une modernisation constante du réseau et de sa gestion afin notamment de déployer le cadencement généralisé en réseau qui assurera la fiabilité pour le fret et le TER. Il estime que des mécanismes financiers adaptés doivent être trouvés (Eurovignette, taxe carbone...) afin d'équilibrer durablement la gestion financière du réseau ferroviaire (développement et renouvellement).

Noël BELIN, directeur délégué aux projets sud-européens, expose les conclusions de la SNCF

Il retient plus particulièrement de ce débat les contributions d'experts, l'obligation d'approfondir les positions de l'entreprise et se déclare satisfait de la mise en lumière des atouts du ferroviaire (sécurité, énergie, émission CO2...). Il témoigne de démarches récentes de la SNCF (biocarburants et sensibilisation dans les écoles). Pour que la SNCF puisse capter, avec le fluviomaritime, la totalité de la croissance des trafics fret, Fret SNCF doit être un acteur majeur en Europe et capter des marchés internationaux, portuaires, développer le combiné, les dessertes des hinterlands, contribuer aux autoroutes ferroviaires et favoriser les marchés émergents. Pour ce faire, Fret SNCF doit trouver un équilibre économique et assurer une garantie de qualité, investir dans des locomotives de traction et refondre son appareil industriel (augmentation de la longueur des trains). Pour capter 40 à 60 % de la croissance des trafics voyageurs, la SNCF doit intensifier son offre TGV en investissant dans des matériels roulants ; en réalisant des lignes nouvelles capacitaires (Perpignan-Montpellier) et en innovant dans les services. Elle doit également intensifier son offre TER grâce au cadencement, à l'intensification de l'offre, à l'intermodalité, l'accessibilité aux gares... Ses conditions de réussite viendront de sa capacité à investir, des coûts externes stabilisés (péages, énergie, taxes...) et d'une politique d'innovation pour se développer. Des infrastructures permettant la fluidité des trafics sont un gage d'un service de qualité (notamment projets du CIADT et ligne Perpignan-Montpellier) tout comme le maintien des conditions de capacité et de qualité des infrastructures ferroviaires. La politique de l'Etat doit être résolument tournée vers le report modal, selon Noël BELIN et elle doit prendre en compte les avantages du mode ferroviaire pour la collectivité.

Monsieur COUTY citoyen, rappelle qu'un récent audit révèle le très mauvais état des lignes ferroviaires.

Jean-Marie LAROSE indique que le ministre, suite à cet audit, a mis en place un plan d'action de rénovation du réseau.

Philippe DOMERGUE, chargé de mission au Conseil supérieur du service public ferroviaire, signale le flou sur l'échelle des temps dans ce débat : 2020/2030 est, selon lui, l'échelle des scénarios construits sur le passé. 2050 est l'échelle du facteur 4, pour lequel rien n'a encore été fait. Selon lui, une autre politique est nécessaire. Elle doit associer des mesures technologiques (attention aux biocarburants cf séminaire organisé à l'Assemblée Nationale par Nathalie Kosciusko-Morizet) ; des mesures de comportement ; des mesures de report modal et des mesures d'aménagement du territoire. Il pense que la France n'a pas besoin d'attendre un consensus européen ou mondial pour les mettre en place et cite l'expérience menée aujourd'hui en Alsace. Il recommande d'utiliser la taxe poids lourds pour financer le programme du CIADT. Il souhaite que ce débat soit utilisé au Parlement.

Eric BOISSEAU, FNAUT, demande quels sont les obstacles à l'utilisation de trains de 1500 mètres dès lors que tout le monde paraît d'accord. Il cite ensuite une intervention du président du réseau ferré suisse qui rapporte que lorsque le temps de parcours en train n'est supérieur que de 20% à celui de la voiture, le rail remporte 80% du marché alors qu'en France, la part n'est que de 5%, pour les voyageurs.

Jean GONELLA, FARE-Sud, insiste sur deux points établis : les taxes sur les transports, en Suisse et en Autriche montrent, depuis 10 ans, une baisse du trafic routier et une augmentation du transport ferroviaire. Enfin, l'impact de cette taxe sur les produits en consommation finale n'est que de +0,1%.

Pierre CALFAS, VNF, présente l'axe Rhône Saône, infrastructure silencieuse qui a d'énormes capacités. Il montre, carte à l'appui, que la France possède le plus long linéaire de voies navigables de l'Europe (25% pour seulement 8% du trafic fluvial européen). Cet axe Rhône-Saône est une ouverture vers la Méditerranée et le monde avec ses 550 km à grand gabarit, une navigation 24h/24h pour un bassin qui peut accueillir des convois fluviaux de 4 400 T. La navigation fluvio-maritime est de 3000 T jusqu'à Arles et de 1 500 T au-delà. Les capacités du bassin sont de 25 MT/an pour un trafic actuel de 6,7MT. Les débouchés du bassin sont pour l'instant nulles sur Marseille, de 4 400 T à Fos, de 1 000 T à Sète et de 350 T en direction du Nord. VNF, pour accompagner et faciliter le report modal, recommande l'amélioration des caractéristiques de la voie d'eau (grand gabarit pour la Saône, canal du Rhône à Sète, doublement des écluses sur le Rhône) ; la préservation des capacités des zones en bord de voie d'eau (ports et activités utilisant le fluvial) ; une compensation du handicap de l'enclavement du bassin en améliorant les débouchés du bassin (Sète, Fos, bassins est de Marseille) ; l'industrialisation de la chaîne de transport (sur les canaux petits gabarits vers le nord) et l'accroissement de l'offre de transport avec la cale et la sécurisation de la réparation navale.

Alain VERBEKE, Colère 26, mentionne l'histoire de l'inventeur du conteneur qui a dû faire face à un refus de l'Etat et s'est adapté intelligemment face aux contraintes.

Pour **Jean-Pierre BOULET des Autoroutes du sud de la France,** croissance économique, liberté de se déplacer et préservation de l'environnement sont compatibles. Il pense qu'il faut retenir plusieurs solutions pour assurer le fonctionnement du couloir rhodanien et languedocien. ASF croit au progrès technique et pense que la recherche sur des véhicules propres aura un impact sur la

consommation pétrolière, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances pour les riverains.

Les priorités d'ASF sont l'optimisation de l'exploitation de l'axe existant (régulation des vitesses, interdictions de doubler pour les poids lourds, information des usagers sur les temps de parcours, expérimentation de mesures nouvelles comme le contrôle d'accès et la modulation tarifaire) ; le report modal effectif des transports de marchandises (autoroute ferroviaire Perpignan/Luxembourg) et l'étude d'une augmentation de capacité routière de l'axe A7/A9 qui résoudrait le problème de la saturation routière, permettrait une gestion optimisée de l'écoulement des flux véhicules légers/poids lourds, améliorerait la sécurité, assurerait la possibilité d'une bonne maintenance de l'infrastructure et permettrait une réhabilitation d'envergure sur le plan de l'environnement.

Les suites du débat, vues par les représentants de l'Etat

Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, rappelle en préambule que ce débat de problématique a été souhaité par le gouvernement, et confié à la CNDP, dans une volonté d'infléchir durablement la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Sa problématique complexe a nécessité une préparation préalable avec tous les acteurs et a engendré une difficulté d'articulation des mesures dans l'espace et le temps. Il a nécessité une pédagogie permanente qui a permis des échanges sereins, une écoute réciproque et que des intérêts divergents puissent être débattus avec des bases communes.

Les représentants des ministères estiment que la participation et l'expression ont été variables : si les acteurs associatifs et les élus ont été très présents, cela est moins vrai pour les acteurs socio-économiques et le grand public (hormis l'atelier citoyen). Ce débat leur a semblé utile sur le fond parce qu'il a, à la fois, abordé des enjeux sociétaux (réchauffement climatique, énergie, santé, pollution, biodiversité) et a permis une prise de conscience collective sur le nécessaire report modal et la mobilité soutenable. Pour autant, ils considèrent que des échanges doivent être approfondis sur l'aménagement des territoires, le développement économique, la lutte contre l'effet de serre et le maintien de l'emploi local.

Michel BADRE, ministre de l'écologie et du développement durable, revient sur les consensus qui sont apparus au cours du débat sur la multimodalité, la prise en compte des grands enjeux sociétaux, les liens entre transport, urbanisme et aménagement du territoire, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et l'amélioration de l'existant.

D'autres sujets restent à approfondir comme la façon de changer les comportements, la réalisation ou non de nouvelles infrastructures routières, la meilleure manière d'améliorer la coordination entre les autorités organisatrices de transport, la mise en place ou non de mesures réglementaires et fiscales, la contribution que pourra apporter le progrès technologique. Pour poursuivre ce débat, une synthèse approfondie paraît nécessaire. Elle passera par une analyse fine des contributions écrites et des comptes-rendus des réunions publiques (juillet-août) ; une lecture attentive du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP (septembre-octobre), afin de retirer les enseignements et les orientations afin de faire des propositions aux deux ministres (octobre) pour la future politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Toutefois, il estime qu'après un débat aussi complexe, la solution ne serait être simpliste. Il estime que le plus grand risque est que cette complexité conduise à ne rien décider, ce qui juge pire que tout. Il estime, enfin, que le projet à bâtir ne peut être que collectif : c'est le rôle de l'Etat et des collectivités qui devront à la fois répondre aux exigences de Kyoto et à celles des citoyens. Enfin il remercie (très gentiment, ndlr) tous ceux qui ont travaillé dans l'ombre pour la réussite de ce débat.