

Synthèse de la réunion territoriale d'Avignon – 20 juin

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public, les questions portées au débat et les moyens d'information et de participation mis en place. Accompagné de Philippe Bovy et de Noël Lebel, il revient sur les enseignements de la première partie du débat.

Les constats

En premier lieu, les dix premières réunions thématiques ont montré un fort lien entre transports et aménagement du territoire. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé (à l'exemple du tunnel sous Fourvière à Lyon) et que la politique des transports future s'attachera à ne pas renouveler. De nombreux territoires (mais pas tous) se considèrent comme trop dépendants du transport routier et de la voiture particulière.

Un autre point saillant des réunions thématiques est le manque de coordination souvent déploré entre collectivités territoriales et Etat. Rappelant qu'une politique de transports ne concerne pas que les grands flux, des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les directives territoriales d'aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

Les projets attendus ou rejetés

Dans chaque région, un certain nombre de projets sont jugés prioritaires. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins génois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fait face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, les avis sont partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. La ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan semble très attendue, au contraire d'une autoroute de piémont pour laquelle aucune demande n'a été particulièrement exprimée.

Des impacts environnementaux préoccupants

Le public tient à ce que soient pris en compte les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardio-vasculaires, les transports seraient impliqués dans 18000

morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles ne correspondent pas aux nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Dès lors, il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées. Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

Modifier les grands équilibres entre les modes de transports

Le public ressent la congestion routière plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber toute la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis qu'aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité et fréquence sont deux impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

Les infrastructures routières

Il existe des craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés, les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique. C'est en ce sens que des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

A noter cependant une forte demande des élus ardéchois, qui réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

Le choix de société

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un changement de l'habitat et à son lien avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisants à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

Bilan et attentes de l'Etat

Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) revient en préambule sur l'augmentation prévue de 40% du trafic en 2020, chiffre qui a été fortement contesté par une partie des participants au cours des réunions précédentes. Il insiste sur le fait que ce chiffre ne traduit pas une volonté de l'Etat, mais qu'il représente au contraire une estimation raisonnable en l'état actuel des connaissances. C'est justement cette prévision qui a conduit l'Etat à poser la problématique en termes de « ciseau » congestion / impacts environnementaux.

Les mesures soumises par l'Etat au débat sont classées en 3 thèmes :

- le report de la route vers les autres modes, ceux-ci devant alors se révéler performants et bénéficier de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, pouvant satisfaire des besoins mais présentant des limites ;
- la mobilité soutenable, recherchée au moyen de progrès technologiques et d'actions sur la demande.

Le report modal

Cette orientation consensuelle a des possibilités réelles bien que limitées. Ces mesures permettraient de reporter sur le fer ou le fleuve :

- tout l'accroissement du trafic de marchandises ;
- 10 à 30% de l'accroissement du trafic de voyageurs.

Infrastructures routières

Les mesures en faveur des infrastructures routières (requalification ou créations) ont un impact aussi néfaste sur l'environnement qu'il peut être bénéfique sur la mobilité. On comprend donc que ce thème soit sujet à controverses.

Mobilité soutenable

D'effet nul sur la mobilité, le progrès technologique est par contre susceptible d'avoir des résultats intéressants sur les gaz à effet de serre : une division par 2 à 2,5 est attendue.

Ce chiffre ne suffisant pas à atteindre le « facteur 4 », c'est à dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre, des actions sur la demande de mobilité semblent impératives. Les possibilités dans ce domaine sont très diverses, mais il est indispensable que les mesures prises aient un fort impact.

Ces trois orientations étant définies, il reste à choisir l'importance à donner à chacune d'entre elles afin de sortir du « ciseau congestion / nuisances », à la fois en assurant les besoins de mobilité et en réduisant suffisamment les contraintes identifiées.

Echanges avec le public

Benoît Magnat, réclame la réouverture de la ligne ferroviaire Avignon-Carpentras. En effet, il est dommage que sur ce parcours la voiture reste le moyen de transport le plus attractif. La gare TGV d'Avignon attire ainsi un fort trafic de voitures en provenance de la région de Carpentras.

Selon lui, le manque de conducteurs de trains est à l'origine de nombreux retards, le remplacement des absents ne pouvant se faire.

Alain Blanchoz (SNCF) répond que la question de la ligne Carpentras-Avignon ne concerne plus son organisme mais plutôt l'autorité organisatrice (le Conseil régional), l'Etat et Réseau ferré de France.

Michel Croc (RFF) prévoit l'inscription de cette réouverture au prochain contrat de projet, rappelant à titre indicatif que 4 ans avaient été nécessaires à la mise en service de la ligne Cannes-Grasse.

Alain Budillon, Directeur régional de l'Équipement, confirme que le ferroviaire régional accuse un retard. Carpentras-Avignon est inscrite sur la liste complémentaire de l'actuel contrat de plan Etat-Région, les projets prioritaires concernant les liaisons Marseille-Aix, Marseille-Aubagne-Toulon, ainsi que la 3^e voie azurée.

Frédéric Meyer, Conseiller régional délégué aux transports, annonce que la Région est favorable à la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras. Des négociations sont en cours pour l'inscrire au contrat de projet.

Il regrette une certaine frilosité de l'Etat quant au transport fluvial : l'objectif annoncé est d'atteindre 7 à 8 millions de tonnes transportées sur le Rhône dans 20 ans, alors que l'année 2005 s'est déjà close sur un volume tout juste inférieur. De plus, les voies navigables de France ont pour but que « *le transport fluvial franchisse des caps importants dans cette région* ».

Jean-Didier Blanchet (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) convient que les prévisions annoncées par l'Etat seront prochainement dépassées. La capacité du fleuve en l'état actuel est de 23 à 25 millions de tonnes.

René Pélisson, ancien conseiller municipal d'Avignon, estime que le développement doit concilier une économie mondialisée avec une certaine relocalisation économique, ce qui implique de réellement tenir compte des coûts sociaux et environnementaux du transport. Il qualifie la Provence de « *véritable jardin qui peut nourrir tout le monde*. »

Avec une aide aux agriculteurs et le soutien à l'agriculture biologique, il serait possible de relocaliser la production et donc de faire diminuer le transport des produits agricoles sur des milliers de kilomètres.

Pour lui, la poursuite du déroulement actuel de la mondialisation ne serait pas compatible avec une politique de transports satisfaisante.

Luce Alazard (association Respirer la ville) est défavorable à une taxation supplémentaire des véhicules privés, qui s'avèrerait discriminatoire en réservant le droit de circuler aux seuls payeurs.

Une modification massive des comportements est préférable. Or, l'accroissement du prix du pétrole n'a pas pour l'instant entraîné une forte diminution de la circulation. Il est donc nécessaire qu'une inversion de tendance se produise dans les transports urbains, favorisant un retour aux modes doux au détriment de la voiture.

Les PDU doivent prendre en compte cette dimension et donc, d'après l'association, exclure tout développement de parkings en centre-ville. De même les transports en commun ne peuvent donner des résultats convenables qu'accompagnés de mesures décourageant l'usage de la voiture en centre-ville.

Louise Croveti, Conseillère municipale de Carpentras, s'interroge sur la volonté réelle de mettre en œuvre le report modal, compte tenu des nombreuses réserves émises sur son efficacité.

Plutôt que des doutes, les exposés de VNF et RFF ont surtout exposé les nombreuses conditions préalables à la mise en œuvre du report modal, précise **Michel Badré**.

Revenant sur le principe pollueur-payeur, **Louise Croveti** rappelle que sa valeur constitutionnelle rend son application inévitable, même si elle doit s'effectuer avec discernement. Il ne dispense pas non plus d'une action sur les transports en commun et l'urbanisme.

Marc Brudet (ATTAC) considère que la totale liberté de circulation prônée par l'Union européenne donne un mauvais exemple en matière de transports. Notant que plusieurs acteurs du débat souhaitent que « le marché ne décide pas seul », il demande la position de l'Etat à ce sujet.

Jean-Didier Blanchet déclare que l'appartenance au marché unique européen exclut toute entrave à la circulation. En revanche, des mesures de taxation telles que la taxe carbone peuvent tout à fait être employées pour réduire les transports inutiles.

S'il est impossible d'imposer des limites à la circulation, le gouvernement ne pourrait-il pas les soumettre à la négociation avec les partenaires sur des domaines précis, demande **Marc Brudet** ? Ainsi, pour la relocalisation des entreprises, la France pourrait proposer des partenariats.

Certes, mais la localisation des activités ne se décrète pas, répond **Jean-Didier Blanchet**. Seules les taxes et subventions peuvent être utilisées pour infléchir le choix des entreprises. **Philippe Marzolf** remarque que les représentants socio-économiques ne seraient pas contre de telles mesures, dans la mesure où il est possible de répercuter leur coût sur le prix de vente des produits.

Frédéric Meyer, Conseiller régional délégué au transport fluvial, souhaite que le véritable coût de chaque mode de transport soit payé. Les carburants détaxés ne doivent plus être proposés, et la législation sur le transport des matières dangereuses doit être revue dans un sens plus strict.

Jean-Didier Blanchet relie cette proposition à l'instauration de péages sur les routes nationales et les autoroutes urbaines, qui permettrait en effet de faire payer aux transporteurs leurs coûts externes. Quant au transport des matières dangereuses, il prend l'exemple des normes de sécurité dans les tunnels, dont le renforcement a entraîné un report du transport de ces marchandises sur d'autres modes.

Jacques Olivier, Président de la commission Agriculture du Conseil régional, regrette que le traité constitutionnel européen n'aborde plus les notions de préférence communautaire et de coopération entre Etats, qui figuraient pourtant dans le traité de Rome, pour n'en retenir que la concurrence libre et non faussée.

Benoît Magnat indique que l'agriculture vauclusienne consiste majoritairement en de petites ou moyennes exploitations. Il dénonce les aberrations constatées dans le passé dans les mécanismes de subventions, par exemple l'attribution d'aides à l'équipement frigorifique pour stocker et vendre des pommes toute l'année alors que dans le même temps des fruits en provenance du Chili étaient mis sur le marché à des prix très bas.

Acceptabilité des mesures et groupes de mesures présentées par l'Etat.

Jean-Didier Blanchet présente les mesures soumises au débat par l'Etat, classées en 3 grandes orientations.

5 constats président à l'élaboration de ces mesures :

- la congestion des transports ;
- les préoccupations liées à la sécurité routière ;
- la croissance annoncée de la mobilité ;
- le réchauffement climatique ;
- l'épuisement à terme des réserves pétrolières.

Il présente les 3 orientations (mobilité soutenable, report modal, optimisation et/ou création d'infrastructures routières). Dans le troisième thème, il détaille plus particulièrement la construction d'une autoroute de piémont cévenol : de nombreuses demandes ont été exprimées à ce sujet en Ardèche, tandis que le Conseil régional Rhône-Alpes veut, selon la citation de Jean-Didier Blanchet, « *un objet routier structurant* ». En revanche, les acteurs de Languedoc-Roussillon ont exprimé très peu d'attentes d'une telle autoroute.

Enjeux d'aménagement du territoire et des transports

Philippe Ledenvic, Directeur régional de l'Environnement, explique que la région PACA est directement concernée par le débat par la présence de deux axes majeurs Nord-Sud et Est-Ouest ainsi que du Port autonome. 65% de la population régionale habite une grande métropole. La région connaît des problématiques de maîtrise de l'urbanisation, de pression foncière et de conflits d'utilisation de l'espace. Elle doit assurer la desserte de ses pôles d'activités et pôles logistiques, ainsi que des zones de montagne. Enfin, son attractivité touristique est un élément fort de l'aménagement du territoire.

L'environnement de la région représente une grande richesse naturelle, conduisant à la protection d'un grand nombre de lieux : 30% du territoire régional sont inscrits au réseau Natura 2000 (ce chiffre monte à 40% pour les Bouches-du-Rhône). Bientôt, un troisième parc naturel régional sera créé (dans les Alpilles), rejoignant ceux de Camargue et du Luberon. La fragmentation de ces nombreux milieux remarquables est la principale menace.

Naissant autour de l'étang de Berre, la pollution à l'ozone se déplace, puis se renforce en fin de journée avec la pollution due aux transports, de sorte que les pics de pollution se rencontrent plutôt aux alentours de Cadarache.

Les risques naturels et industriels sont très forts dans la région.

Enfin, l'économie se développe, mais laisse apparaître des signes de fragilité.

Ainsi, les enjeux d'aménagement du territoire consistent en résumé à inscrire une démographie dynamique dans un cadre de vie remarquable.

Jean-Louis Perrin, Directeur départemental de l'Équipement, présente l'évolution démographique de la région, dont les zones de peuplement tendent depuis 20 ans à s'éloigner du Rhône.

Il considère que la Provence a vécu « *un demi-siècle d'étalement urbain* », comme le montre le quadruplement de la tâche urbaine dans cette période, quand la population ne faisait « que » doubler.

D'un point de vue plus local, le bassin de vie d'Avignon rassemble 400 000 habitants dans un rayon de 25 km. Le fait que l'agglomération se trouve aux confins de trois départements et deux régions pose un problème de gouvernance en matière d'aménagement du territoire.

Le Directeur départemental de l'Équipement fait ensuite le point sur quelques projets évoqués en Vaucluse. Dans le domaine ferroviaire, la ligne Avignon-Carpentras fait l'objet d'une discussion en vue des prochains contrats de projet. Des projets de plates-formes intermodales sont également à l'étude, tandis que la « virgule » ferroviaire reliant les deux gares d'Avignon demeure hypothétique.

Le fleuve fait l'objet de réflexions, bien qu'aucun projet précis ne soit affiché.

Des projets routiers ont obtenu leur déclaration d'utilité publique (contournement sud d'Avignon, déviation d'Orange), d'autres se trouvant à un stade plus ou moins avancé (prolongation du contournement d'Avignon vers A7 et A9, grand contournement est de l'agglomération).

Echanges avec le public

Jean-Paul Ménard (Amis du Rail azuréen) commente les différentes mesures soumises par l'Etat au débat, exprimant son intérêt pour les véhicules propres et les carburants alternatifs. En revanche, le télétravail ne lui sied guère dans la mesure où il conduit à l'isolement social.

Robert Lindeckert (SPN 30) ajoute la forêt méditerranéenne aux sites remarquables dénombrés par Philippe Ledenic (celui-ci précise que l'essentiel de la forêt appartient au réseau Natura 2000). Concernant le bassin de vie d'Avignon, il estime nécessaire de prendre en compte, au-delà des 25 km cités, l'ensemble du triangle Avignon-Nîmes-Arles.

Alain Rodriguez (Fédération Mieux vivre dans la vallée du Rhône) rappelle que son association a demandé la réduction des vitesses entre Bollène et Orange : une mesure ne coûtant que quelques minutes aux conducteurs tout en permettant la réduction des émissions, de l'énergie consommée et du bruit.

Jean-Pierre Marchand (Autoroutes du Sud de la France) verrait dans cette mesure une « *aubaine* » mais hélas, il s'agit d'une décision d'ordre réglementaire qui ne relève donc pas d'ASF...

Jean-Didier Blanchet ajoute qu'une telle mesure serait de portée nationale et s'interroge sur son acceptabilité par l'ensemble des Français.

Alain Rodriguez demande en fait que soit étendue à toutes les zones périurbaines la limitation de vitesse telle qu'elle est mise en place à Valence ou à Montpellier.

Ce sont là des objectifs qui diffèrent de ceux d'une mesure générale, convient **Jean-Didier Blanchet**. Ils n'en sont pas moins louables, cependant.

René Pélisson suggère de mettre en place un tramway entre les gares d'Avignon TGV et Avignon-centre, qui pourrait se prolonger par les voies existantes vers Montfavet, Morières, etc.

Pour lui, il est nécessaire de relancer le PDU sur l'ensemble de l'agglomération. Les difficultés de circulation ne justifient pas le doublement des autoroutes proches d'Avignon, le réseau existant suffisant pour peu qu'il soit amélioré et mieux géré.

Intervenants

Yves Dupont, Vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon délégué aux transports, annonce que le PDU du Grand Avignon doit être validé en 2007. Si Avignon n'est guère performante dans le domaine des transports en commun, sa situation n'est pas pire toutefois que celle des autres villes de même taille.

Dominique Musslin, Directeur de l'agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise, remarque dans la situation actuelle d'Avignon des traces persistantes de l'époque romaine. Dans l'Antiquité existait déjà un tissu urbain organisé selon un axe est-ouest, comprenant un chapelet de villes distantes de 40 km les unes des autres.

Aujourd'hui, 40 km représentent justement la distance moyenne parcourue chaque jour par un habitant. Les villes moyennes situées à 40 km d'Avignon lui amènent un grand nombre de travailleurs.

La périurbanisation s'organise beaucoup autour de « *portails autoroutiers* ». En effet, dans un même ménage les déplacements peuvent viser 3 à 4 destinations différentes. Les villes intermédiaires (Salon ou Cavaillon par exemple) jouent alors le rôle de plates-formes.

Il constate qu'Avignon s'insère dans une métropole en construction mais où se multiplient les territoires de gouvernance (une vingtaine de SCOT).

Dominique Musslin émet trois propositions :

- prendre en compte le fait que les autoroutes jouent aussi un rôle de « *boulevards urbains* » ;
- conserver les terrains que possède la SNCF autour des gares en vue de construire des pôles-relais ;
- proposer pour chaque zone d'activité un raccordement aux réseaux routier, ferroviaire et si possible fluvial.

Il attribue à la voie ferrée de la rive droite du Rhône un rôle certain en matière d'aménagement du territoire, par exemple en envisageant une liaison avec le port de Fos. La priorité au fret est affirmée pour cette ligne, même si la circulation de TER y est possible.

Yves Dupont souligne que des échanges importants ont lieu entre les différents SCOT autour d'Avignon. Plus précisément, ces dialogues sont très développés avec les SCOT de Languedoc-Roussillon, beaucoup moins avec ceux du sud de la ville.

Il estime cette coordination locale nécessaire : il s'agit d'« *aller les uns vers les autres pour organiser nous-mêmes l'aménagement du territoire* ».

Il présente ensuite le périmètre d'action de son intercommunalité, 12 communes à cheval entre deux départements de deux régions différentes. Il regrette que ce périmètre ne soit pas plus cohérent, le bassin de vie d'Avignon comptant 36 communes. Une coopération entre les différentes autorités organisatrices de transports est donc indispensable pour aboutir à un maillage satisfaisant du réseau de villes qui compose ce bassin.

Avignon se trouve enserrée entre Rhône et Durance, et excentrée par rapport au Vaucluse. Cela rend les échanges difficiles, les ponts étant en nombre insuffisant.

A propos du PDU, il souligne que celui-ci, comme tous les schémas de planification, se doit d'être en perpétuelle révision. Ce plan accorde une grande importance aux Transports en commun en site propre (TCSP) et parcs-relais, liés à la future liaison est-ouest (LEO). L'agglomération dispose ainsi d'un projet de transports publics intégré et multimodal.

Daniel Audibert, Directeur des transports urbains de la ville d'Avignon, ajoute que le réseau actuel de transports urbains commence déjà à s'organiser en fonction du futur PDU. La difficulté est de réserver de la voirie aux transports en commun.

Ainsi, malgré les difficultés que peut connaître le réseau de transports en commun avignonnais, celui-ci est néanmoins en progression.

Echanges avec le public

Jane Lambert (Développement durable Rhône-Alpilles-Durance) souhaite que la ville d'Avignon prenne mieux en compte les villes moyennes environnantes. Elle fait part de ses craintes que les dialogues nécessaires entre les différentes autorités ne cèdent la place à des volontés d'« *annexion* ».

Elle note que la région d'Avignon dispose d'un réseau ferré disposé en étoile qui, remis à niveau, permettrait une desserte satisfaisante des villes voisines.

René Pélisson aimerait que cesse le développement des grandes surfaces, au bénéfice des commerces de proximité.

Sabine Gérin, de Tarascon, estime que l'utilisation des transports en commun remet en cause des habitudes vieilles de 30 ans, et que ce changement de comportement sera donc difficile à réaliser.

Benoît Magnat cite Genève en exemple. Sur les bords du Léman, les voitures ne se voient attribuer qu'une partie réduite de la chaussée, au bénéfice des bus et tramway, qui circulent ainsi plus rapidement. Si l'on ajoute les difficultés de stationnement, les Genevois utilisent habituellement les transports en commun.

La situation vaclusienne est moins idyllique. Ainsi, Benoît Magnat déplore l'impossibilité d'emprunter les transports en commun de Carpentras pour aller travailler à l'Isle-sur-la-Sorgue, les horaires de car n'étant pas adaptés.

Dominique Musslin constate que l'emploi croît dans les zones périphériques, pour lesquelles la mise en place du transport en commun se révélera toujours difficile.

Intervenants

Danielle Grandin (Fédération Mieux vivre dans la vallée du Rhône et en Vaucluse) est convaincue que la mise à 2x(3+2) voies de l'A7 ne correspond pas aux objectifs du développement durable. Au contraire, il est indispensable de freiner la croissance du trafic routier.

Les problématiques des riverains doivent dès aujourd'hui être mieux prises en compte, particulièrement en ce qui concerne le bruit.

L'élargissement de l'autoroute accroîtrait la pollution atmosphérique, d'où des impacts néfastes sur la santé (que les oxydes d'azote causent plus de décès que les accidents). Elle rappelle que la fédération a demandé au ministère de la Santé de réaliser une étude épidémiologique sur les conséquences de l'accroissement des infrastructures.

Les conséquences négatives du doublement de l'A7 se feraient également sentir à propos de la sécurité routière et du bruit.

S'interrogeant sur la nécessité de tant de transports, elle suggère qu'un prochain débat porte sur la relocalisation des activités.

Afin de sortir les camions des autoroutes, elle met en avant la limitation des vitesses, la régulation des accès et les péages. Le recalibrage des voies secondaires (RN7 à 2x2 voies par exemple), la réouverture d'anciennes liaisons ferroviaires, le développement du transport fluvial et maritime sont autant de solutions en ce sens.

Danielle Grandin voudrait que soit plus souvent mentionné le coût réel du transport routier (coût sur l'infrastructure, impacts sur la santé).

Enfin, elle voit dans le manque de participation des citoyens non un manque d'intérêt pour le sujet mais plutôt une perte de confiance dans les autorités.

Echanges avec le public

Marc Brunet constate que Privas compte 8000 habitants, Aubenas et Vals 15000. Dans la mesure où une autoroute sert principalement à relier des bassins de population densément peuplés, une telle infrastructure est-elle pertinente dans les piémonts cévenols ?

Jean-Pierre Cambillard (Direction des Routes) rappelle que si l'éventuelle A79 a bien un objectif de desserte et de désenclavement, elle présente également l'intérêt de pouvoir délester la vallée du Rhône.

Pierre Ramy s'interroge sur la notion de croissance, ses objectifs et ses dérives. Ces questions trop générales ne sont pas celles du débat, intervient **Michel Badré**. Dans le débat qui nous occupe, il s'agit de trouver des compromis acceptables entre environnement, économie, aménagement et emploi, d'associer le court et le moyen terme.

Yves Dupont indique que « *des vrais réseaux de villes sont à construire* ». Face à l'arrivée constante de population, et aux besoins de logement, de travail, de loisirs qui en découlent, une telle harmonisation est en effet une nécessité pressante.

Jean-Pierre Marchand explique la solution de la mise à 2x(3+2) voies de l'A7 promue par ASF. L'ajout de ces deux voies supplémentaires répond certes à un impératif de décongestion, mais permettra aussi par divers aménagements une requalification globale de l'autoroute, construite en fonction de normes aujourd'hui dépassées.

Interrogé par **Philippe Marzolf** sur le choix de l'extension plutôt que d'une simple requalification, le représentant d'ASF argue d'un manque de disponibilité des terrains. Les

aménagements environnementaux proposés dépendent également d'une extension des emprises.

Madame Audibert pense que cette solution ne règle pas les problèmes posés par la crise du pétrole, le changement climatique et les nuisances subies par les riverains. En matière de construction autoroutière, il est au contraire nécessaire de « *faire marche arrière* ». **Jean-Pierre Marchand** juge quant à lui impossible d'imposer une telle marche arrière à l'économie.

Jane Lambert s'élève à son tour contre toute construction d'autoroute, y compris dans les piémonts. Cela contribuerait à accroître encore le ruissellement et l'on aurait tout à craindre des colères d'un fleuve toujours plus « *corseté* ».

Luce Alazard revient sur la fragmentation croissante des temps de loisirs, et sur l'erreur que représente le développement des stations balnéaires languedociennes en l'absence de desserte ferroviaire.

Francine Buzer s'attriste du manque d'attention portée aux riverains « historiques » de l'autoroute. Les écrans demandés ne sont pas construits, l'isolation phonique des maisons n'est utile que si les habitants s'enferment chez eux, et les merlons s'affaissent trop rapidement pour avoir une efficacité durable.

Jean-Pierre Marchand répète que sa société réalise tout ce qui est imposé par le législateur, qui est le seul habilité à définir le seuil de bruit inacceptable. Comme il l'a déjà exposé, une « *amélioration drastique de l'infrastructure* » est la seule solution possible.

Jacques Olivier évoque les liaisons transversales, regrettant l'existence passée des lignes Carpentras-Cavaillon et Apt-Avignon.

Il note avec dépit que le facteur 4 a été très peu abordé au cours de la réunion, alors que sa prise en compte est urgente.

Il considère la logique productiviste actuelle comme une impasse et, rappelant son désaccord avec le « tout-autoroutier », conclut la réunion par le terme souvent évoqué ce soir de « *relocalisation* ».