

# Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## Réunion de lancement Lyon 5 avril

### **Ouverture**

**Jean-Pierre Lacroix**, Préfet de la Région Rhône-Alpes

Monsieur Lacroix rappelle que ce débat est souhaité par le gouvernement depuis plusieurs années. Il explique qu'il sera l'occasion de réfléchir ensemble à des orientations que l'Etat et les collectivités devront prendre ensemble pour répondre à la double problématique posée par le débat. Monsieur Lacroix évoque les propos de Nelly Olin et Dominique Perben en faisant référence à l'esprit d'ouverture, de dialogue et de modestie de l'Etat. Le préfet salue la qualité du dossier support réalisé par les deux ministères. Il explique que l'Etat a fait le choix de ne pas proposer de scénarios afin de ne pas enfermer le débat et de ne pas le réduire à une simple confrontation avantages/inconvénients. Il indique que l'Etat suivra très attentivement ce débat.

### **Présentation des modalités du débat**

Philippe MARZOLF, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) présente la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, créée par la loi relative à la démocratie de proximité. Il rappelle qu'elle est là pour veiller au respect de la participation du public et faciliter le débat.

La Commission particulière est nommée par la Commission nationale avec un Président et six membres : Paul VIALATTE, Président de la cour administrative d'appel de Lyon ; Claude LEROI, Président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transports et Logistiques de France ; Anne DEVAILLY, journaliste ; Noël LEBEL, ancien Directeur de la DATAR ; Dominique BOURG, philosophe, spécialiste du développement durable et Philippe BOVY, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne. La Commission a un code éthique et déontologique : l'indépendance et la neutralité.

Les objectifs de la Commission sont la diffusion d'une information complète et transparente ; une participation active et un dialogue argumenté. Quatre principes régissent son action : la transparence, l'équivalence, l'argumentation et la symétrie. Le débat va durer quatre mois, du 27 mars au 26 juillet. La Commission a 2 mois pour élaborer un compte-rendu à partir duquel la CNDP publiera son bilan. Ensuite, l'Etat a 3 mois pour prendre une décision qui sera publiée au *Journal Officiel*.

Philippe MARZOLF mentionne que pour ce débat plusieurs documents ont été élaborés : le dossier du débat et sa synthèse ; un document complémentaire « Pour en savoir plus » et 13 documents de référence. Tous ces documents sont disponibles sur Internet et sur format papier dans les locaux de la Commission à Avignon.

Les publics concernés par ce débat sont très larges : les usagers des transports ; les collectivités territoriales ; les professionnels du transport ; les associations d'usagers ; les riverains ; les associations de défense de l'environnement...

Philippe MARZOLF rappelle qu'il ne s'agit pas aujourd'hui d'un débat sur un projet d'infrastructures, mais sur la problématique générale de la politique des transports. L'Etat pose au public, via la CPDP, plusieurs questions : la perception actuelle et future du système de transport ; les orientations souhaitables en fonction des différents composants du développement durable (économie, écologie, social) et l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Philippe MARZOLF énumère les moyens de diffusion de l'information - le journal du débat ; le site Internet ; le numéro vert (0800 770 412) ; des conférences de presse, un sondage réalisé par l'IFOP - puis les moyens de participation : une trentaine de réunions publiques ; un système de questions-réponses ; un forum ; des contributions écrites ; des cahier d'acteurs et un atelier citoyen, particularité de ce débat public.

Dix réunions thématiques seront organisées sur les grands thèmes du débat. Philippe Marzolf indique qu'il a demandé aux 3 conseils régionaux un document présentant leur politique d'aménagement du territoire. Trois auditions publiques permettront de recevoir les avis et les propositions des acteurs. Treize réunions territoriales permettront de débattre de l'acceptabilité des mesures. Une réunion de clôture aura lieu le 20 juillet pour tirer les premiers enseignements et envisager les suites du débat.

Philippe MARZOLF indique que l'Etat propose une quarantaine de mesures, mais que d'autres peuvent surgir en cours de débat. Il insiste sur l'importance, pour la Commission, de pouvoir dire, à la fin du débat, si ces mesures sont acceptables ou non.

## Questions/réponses

**Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**, s'interroge sur la diffusion du journal du débat.

Philippe MARZOLF lui répond que le journal a été encarté dans la Provence, le Midi-Libre, le Progrès et le Dauphiné Libéré avec le supplément TV du week-end.

**Paul Vialatte, membre de la CPDP**, fait référence à des critiques qui auraient été faites sur le dossier support, notamment sur l'absence de scénario de rupture et sur le fait que les infrastructures du CIADT sont considérées comme acquises. Il rappelle que ce n'est pas la CPDP qui fait le dossier mais l'Etat, et que le débat est lancé une fois que la Commission considère que le dossier est suffisamment complet.

**Bernard THIERRY, association DARLY**, s'interroge sur la localisation des réunions et la répartition géographique des thèmes.

Philippe MARZOLF explique que la Commission a essayé de répartir au mieux la trentaine de réunions sur le territoire concerné par le débat et rappelle que tout le verbatim est disponible sur Internet et que le journal du débat fait la synthèse de ce qui a été dit au cours de ces réunions.

## Exposé de la problématique du débat public

Présentation par Jean-Didier BLANCHET (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) et Michel BADRE (Ministère de l'Écologie et du Développement Durable) du dossier-support de l'Etat.

Jean-Didier BLANCHET expose la situation de l'axe rhodanien, artère vitale et axe majeur de communication Nord-Sud, qui connaît une grande vitalité démographique et une forte croissance des échanges. Même si cet axe contraint possède une large offre de transport, le transport routier, lui, risque d'être chroniquement saturé. En effet, se superposent sur ces infrastructures routières, des trafics de différente nature avec 80% de véhicules légers et 20% de poids lourds en moyenne annuelle. Aussi, c'est tout l'environnement - humain et naturel - qui est menacé. Or le Gouvernement s'est engagé à le protéger, au travers de la Charte de l'Environnement, de la stratégie nationale de développement durable, du Plan climat, du Plan national santé environnement et de la stratégie française de biodiversité.

Parallèlement à ces engagements, l'Etat, par le CIADT de 2003 a planifié ses infrastructures de transport à long terme, dans une optique de développement durable. Les prévisions de trafic, à 20 ans, tablent sur une augmentation ralentie, mais régulière des déplacements (+40%) avec un mode routier qui reste prépondérant. Les conséquences sont préoccupantes : une aggravation de la congestion routière et une augmentation des gaz à effet de serre et des conséquences sur l'environnement.

Jean-Didier BLANCHET précise que dans 20 ans, si toutes les décisions du CIADT sont réalisées, elles seront insuffisantes tant pour réduire la congestion que pour satisfaire à nos engagements environnementaux. D'autres facteurs de changement, difficilement appréciables, sont également à prendre en compte, comme le changement climatique, les réserves de pétrole, les phénomènes migratoires, la croissance économique... Pour remédier à cela, l'Etat présente un certain nombre de mesures aux impacts variables sur la mobilité et sur l'environnement ; aux délais de mise en œuvre différents (2006 à 2050) et soumises à des décisions portées par divers acteurs (Etat, collectivités, entreprises, citoyens...).

Jean-Didier BLANCHET présente les trois premières mesures qui ont pour but l'amélioration de l'offre. Les mesures à court terme, regroupées dans la famille « régulation de l'existant », concernent la gestion et l'exploitation des systèmes de transport actuels et ont pour effet de limiter la congestion routière, d'absorber un trafic plus important, de ne pas causer de dommages supplémentaires et d'être relativement peu onéreuses en termes d'investissement (cadencement des horaires de train, interdiction de doubler pour les poids lourds).

Il poursuit avec le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime et la priorité donnée aux modes non routiers, de manière à améliorer le bilan environnemental (autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, franchissement alpin et pyrénéens). Mais le report modal fret sera-t-il suffisant pour résoudre la congestion de la route ?

Il présente ensuite la troisième famille de mesures, celle qui concerne les modes routiers et qui a pour but l'amélioration de la capacité du niveau de services et le désenclavement des territoires. Cette mesure dégradera le bilan environnemental.

Michel BADRÉ continue la présentation avec les mesures qui concernent le progrès technologique -véhicules propres et amélioration des carburants- qui peuvent engendrer une réduction des émissions de l'ordre de 2,5 à mobilité constante. Et enfin, il expose les deux dernières familles de mesures qui répondent aux hypothèses de rupture : « maîtrise de la mobilité routière » (tarification, mesures réglementaires, priorité aux transports collectifs), qui joue sur la demande de transports et « modification des comportements » (économie, aménagement du territoire, télétravail...), qui est la mesure la plus nouvelle, la plus décalée, mais sans effet immédiat.

Michel BADRÉ indique que l'Etat ne privilégie aucune mesure. Le débat devra permettre d'évaluer leur perception par le public et éclairer le gouvernement sur le meilleur système de transport.

## Questions/réponses

**Jean-Charles KOHLHASS, Conseiller régional, Chaponost**, demande une étude alternative avec un baril à 100-150 dollars.

Jean-Didier BLANCHET explique qu'avec un baril à 100 dollars en 2020, on arrive à peu près à -4,5 % de trafic.

**Jean-Paul LHUILLIER, Bourgoin-Jallieu** constate que la France a un très bon réseau routier et autoroutier, mais que ce n'est pas le cas du fret ferroviaire.

Jean-Didier BLANCHET répond que l'Etat va engager 800 millions € et la SNCF 700 millions € sur ce point. Par ailleurs la concurrence sur le fret ferroviaire va favoriser la croissance de ce mode et entraîner une meilleure compétitivité de la SNCF.

**Noël BELIN, direction de la stratégie, SNCF** souligne que des efforts doivent être faits tant par la SNCF que par ses partenaires. Sur ce point, le plan fret a pour vocation de réduire les déficits de l'activité. Il explique que la SNCF est pénalisée par des limites de capacité et qu'elle a besoin de nouvelles infrastructures.

**Noël LEBEL, CPDP**, demande si l'on a en France des perspectives de corridors de fret, comme cela existe dans d'autres pays européens.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la stratégie et du développement durable, RFF, explique que deux corridors permettent de structurer la majeure partie des trafics fret grands axes internationaux : la magistrale éco-fret Nord-Méditerranée et le corridor éco-fret Atlantique. Des services d'autoroutes ferroviaires vont également être déployés qui supposent la mise en place de plates-formes régionales avec des opérateurs de proximité qui assument des missions de concentration/diffusion vraiment efficaces.

**Alain GIRARDET, Brignais**, fait remarquer que les autoroutes sont très chargées alors que les voies ferrées sont vides. Il demande ce qui va être fait pour améliorer l'environnement des voies ferrées (bruit et paysage).

Michel BADRÉ renvoie à la réunion thématique du 25 avril à Montpellier. Il cite également les impacts sur la biodiversité qui sont moins visibles, mais tout aussi importants.

Jean-Didier BLANCHET ajoute qu'il y a eu très peu de report modal depuis 50 ans et que les parts de marché pour les marchandises sont de 15% pour le fer, 5% pour la voie d'eau et 80% pour la route, dans la vallée du Rhône. Il considère qu'il faut favoriser le report modal.

**Jean Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes** remarque que la France a investi sur la route des millions et qu'il est nécessaire de faire ces mêmes investissements sur le fer.

Jean-Didier BLANCHET rappelle que contrairement à la route, la rentabilité du fret ferroviaire est loin d'être établie.

## Interpellateurs

**Jean-Jack QUEYRANNE, Président du Conseil régional Rhône-Alpes** rapporte que les Conseils régionaux, ainsi que les collectivités territoriales, travaillent ensemble et que le Conseil Régional Rhône-Alpes délibérera officiellement le 18 mai sur ce sujet. Monsieur Queyranne insiste sur le fait qu'une politique des transports n'est qu'une des composantes de l'aménagement du territoire et qu'il faut tenir compte des populations qui vivent à proximité et qui subissent les nuisances. C'est pour cela que le Plan Rhône a été mis en place. Monsieur Queyranne souhaite que le report modal soit privilégié, tant par le fer que par le fleuve. Il espère qu'à la fin du débat émerge un programme partagé pour l'aménagement du territoire et les transports et que des mesures d'exploitations soient définies à court et moyen terme. Il conclut en rappelant qu'il y a, dans la vallée du Rhône, des capacités non utilisées -notamment le fleuve- mais qu'il ne faut pas forcément augmenter les capacités de transport.

**Jean-Louis TOURAINÉ, Vice-Président de la Communauté urbaine du Grand Lyon**, partage le point de vue de Monsieur Queyranne concernant l'importance de l'aménagement du territoire et la nécessaire maîtrise des transports. Il se félicite de l'esprit d'ouverture de ce débat. Il souhaite cependant qu'il s'ouvre à un territoire plus vaste (Massif Central, traversée Est-Ouest, Val de Saône) et réclame, notamment, un état des lieux passé, présent, futur par modes, sur les axes Dijon-Perpignan et Turin-Barcelone.

**Jacques FRECENON, Communauté d'Agglomération Saint-Étienne-Métropole**, souhaiterait également une vision transversale, plus Est-Ouest du débat. Il témoigne de la saturation actuelle des réseaux routiers entre St-Étienne et Lyon et souhaite des mesures d'incitation de report des véhicules sur les RN88, A75, A45 et de report sur le ferroviaire pour les déplacements locaux voyageurs. Il prône également un transfert modal pour les marchandises et une solution transalpine. Il réclame des infrastructures de transport performantes dans le cadre du développement durable.

## Questions/réponses

**Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**, demande à ce que l'Etat ne prenne plus à l'avenir de décisions sans tenir compte de ce qui a été dit au cours du débat (cf A51). Il demande l'accélération de certains projets ferroviaires, comme ceux de la rive droite du Rhône ou de l'Ardèche.

Monsieur QUEYRANNE déclare que la région Rhône-Alpes s'est prononcée contre la solution de l'A51 par Gap et qu'elle ne participera pas au financement du projet.

**Didier Guillaume, Président du Conseil Général de la Drôme** alerte les pouvoirs publics sur le fait que l'axe rhodanien peut être paralysé totalement en cas d'accident. Il se déclare très impliqué et optimiste concernant ce débat et espère que les Drômois sauront se mobiliser pour trouver des solutions innovantes, mais reste néanmoins circonspect étant donné le sort qui a été réservé à l'A51.

Philippe Marzolf explique que le débat public est une forme de démocratie participative de proximité, complémentaire de la démocratie représentative et que c'est le décideur politique, au final, qui prend la décision, la CNDP n'étant qu'une magistrature d'influence.

Michel BADRÉ ajoute que pour faire face au changement climatique, les différents intervenants ont jusqu'à présent souligné l'importance du report modal. Mais si l'on considère que 80% du trafic est constitué par des voitures, cette solution ne peut pas paraître suffisante et satisfaisante. Selon lui, il faudra nécessairement aller plus loin.

**Bernard DEPLAUDE, Sauvegarde des coteaux lyonnais, Agir pour l'Environnement, les Verts de l'Ouest lyonnais, Alliance paysans consommateurs écologistes**, s'interroge sur la cohérence d'un Etat qui a un objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et qui a une idéologie libérale, de croissance.

Noël LEBEL, CPDP renvoie à la dernière réunion thématique, le 10 mai à Avignon, qui traitera cette question.

**Maurice ABEILLE, Lyon Transport Public**, s'interroge sur la prise en compte des démarches de planification régionale et locale (PDU, schémas régionaux, SCOT) et sur une possible réorganisation des chaînes économiques.

Jean-Didier BLANCHET lui répond que les problématiques locales seront traitées surtout lors des réunions territoriales et que la dernière des mesures de l'Etat pose l'éventualité d'une réorganisation du système de production/distribution.

## **Interpellateurs**

**Jacques ESTOUR, Président de l'OITC Sud-Est**, insiste sur le fait que la préservation de la fonctionnalité des axes est une condition du développement. Pour lui, le débat ne doit pas se réduire à la problématique du CO2, l'important est de débattre de l'aménagement du Grand Sud-Est. Or ce territoire est confronté à de nombreux risques : risque de marginalisation, risque que la saturation soit un repoussoir pour le tourisme, enfin risque de voir s'aggraver les déséquilibres sur la frange ouest.

Quant à la perception des entreprises, celles-ci ne croient pas à la diminution de la mobilité. Concernant l'intermodalité, les entrepreneurs se refusent à opposer les modes entre eux : tous sont impératifs pour leur productivité. Ils attendent de ce débat qu'il mette en valeur les enjeux de développement du grand Sud-Est et pour cela le réseau d'infrastructures doit être modernisé. Il demande à ce que soient portés au débat public les coûts et recettes de chacun des modes de transport.

Pour répondre à Monsieur Abeille, Jacques Estour explique qu'au niveau de la production les entrepreneurs sont obligés d'utiliser, pour des productions massifiées, les capacités d'autres pays qui se sont spécialisés dans certaines productions. Quant à la consommation, elle est, selon lui, affaire de liberté personnelle.

**Mathieu DUVAL, Directeur du Port Édouard Herriot** explique que 90% des échanges internationaux s'effectuent par mer et que ce secteur connaît une forte croissance. Selon lui, les ports doivent disposer d'une desserte puissante et de qualité pour massifier des flux dans l'hinterland. Aussi un rôle stratégique est dévolu au transport ferroviaire sur des courtes distances. Les plates-formes multimodales doivent de leur côté se préparer à traiter de grandes quantités de conteneurs. La constitution d'un réseau de plates-formes multimodales par les ports et les compagnies maritimes doit se faire en un certain nombre de points géographiquement bien placés,

les plates-formes de l'axe Rhône/Saône en faisant partie. Afin d'utiliser au mieux les infrastructures fluviales existantes, une logique d'axe est nécessaire : pour desservir les besoins des économies locales, éviter le transport routier de transit. Pour cela, selon Monsieur Duval, les partenariats doivent être renforcés, les investissements poursuivis et les concepts de logique d'axe et de Gateway doivent être mis en place.

## Questions/réponses

**Pierre-Yves TESSE** constate que le dossier de l'Etat fait l'hypothèse implicite d'une réduction du développement et de la croissance pour l'ensemble du Sud de l'Europe et s'inquiète des capacités futures d'assurer les flux et de la volonté de conserver un territoire attractif.

Jean-Didier BLANCHET précise que l'Etat a construit son dossier sur la base de prévisions nationales avec une hypothèse de croissance de 1,9 % par an, même si les 3 régions du débat en connaîtront certainement une plus forte. En Espagne et en Italie, il parle effectivement de décroissance.

Pour Jacques ESTOUR, l'industrie se délocalise dès qu'il n'y a pas de transports proches. Selon lui, les pouvoirs publics privilégient les concentrations dans les flux, or l'aménagement des territoires nécessite des dessertes mieux réparties.

**Jean-Marc DUSSARDIER, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**, s'interroge sur le fait que l'A45 est considérée comme réalisée dans le dossier alors qu'elle n'a pas été soumise à une enquête publique.

Jean-Didier BLANCHET rappelle que tel est le parti pris du dossier, afin de disposer d'une hypothèse de départ, mais que la procédure de concertation légale n'est absolument pas remise en cause.

## Interpellateurs

**Pierre BEAUDOIN, Président de la FRAPNA** salue la bonne prise en compte, dans le dossier, des éléments environnementaux. Il rappelle les interrogations de longue date de son association sur le choix difficile à faire entre amélioration de l'offre ou modération la demande. Il insiste sur le fait que nos ressources sont limitées et que chaque infrastructure est une grande consommatrice d'espace. Monsieur Beaudoin alerte les participants sur la question du CO<sub>2</sub>, peu prise en compte même après Kyoto et qui pourrait se révéler urgente. Il souhaite que le discours gouvernemental sur la protection de l'environnement ne soit pas soumis à un intérêt économique qui primerait. Il demande également à ce que les coûts réels soient affectés aux moyens mis en place (cf coûts externes).

**Jean-Claude CHAUSSE, Président de la FNAUT Rhône-Alpes** demande à la Commission où se trouve l'Europe dans ce débat.



Philippe MARZOLF explique que la CPDP l'a sollicité, mais qu'elle n'a pas reçu de réponse positive.

Jean-Claude CHAUSSE poursuit en disant que l'enjeu fondamental de la FNAUT est le renouveau du fret ferroviaire, articulé avec les transporteurs routiers et le fluvial. Il rappelle que cela implique des moyens qui pourraient être trouvés avec l'euro-vignette. Il demande la relance des TER et le développement des réseaux interconnectés qui nécessite un réseau ferroviaire modernisé. Enfin, il appelle de ses vœux une harmonisation sociale européenne du transport pour limiter la fraude dans le transport routier.

Jean-Didier BLANCHET constate que le CO<sub>2</sub>, malgré les efforts des constructeurs reste un problème difficile à résoudre et fait référence à une étude disponible sur le site Internet de la CPDP intitulée « Démarche prospective : les transports en 2050 ». Selon cette étude, pour diviser les émissions de gaz à effet de serre par 2,5 en 2050, il faudrait arriver à une gouvernance mondiale, c'est-à-dire un protocole de Kyoto II, signé par tous les Etats.

Michel BADRE précise que l'objectif gouvernemental est de diviser par 4 les émissions de l'ensemble des secteurs producteurs de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Jacques ESTOUR réclame un état des lieux, pour chaque mode de transport des coûts et recettes, en distinguant ce qui vient de l'utilisateur ou de la fiscalité (européenne, nationale, régionale, départementale ou communale).

## Questions/réponses

**Régis PRIVAS de FRESSENEL, Association Prospective entre Rhône et Coiron** s'interroge sur la fiabilité des comptages automobiles et des poids lourds.

Jean-Didier BLANCHET répond qu'aujourd'hui les comptages sont fiables.

**Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**, demande à ce que l'Etat français respecte ses engagements en matière de protection de l'environnement et réclame une politique plus respectueuse. Il fait notamment référence à la validation de l'A89, contraire à l'avis du Conseil d'Etat. Il espère une répartition modale plus équilibrée et souhaite que les poids-lourds soient plus taxés sur l'autoroute.

Jean-Didier BLANCHET précise que les poids lourds représentent 20 % des véhicules, mais 50 % des émissions de gaz à effet de serre. Il ajoute que les poids-lourds paient les coûts qu'ils induisent, contrairement aux voitures qui paient, elles, le prix fort.