

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

Synthèse de la réunion de lancement Montpellier 6 avril

Ouverture

Michel THENAULT, Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, constate que l'exercice qui consiste à imaginer le fonctionnement de nos territoires dans une vingtaine d'années n'est ni aisé ni usuel. Pour autant, il pense qu'une telle projection ne peut être uniquement une affaire d'experts, puisque la question « quels modes de transport pour demain, pour qui et pour quoi faire ? » est d'abord une question de société qui exige un débat public. Il rappelle que le dossier de l'Etat n'est qu'un argument, mais pas un argumentaire et que la démarche qui est engagée se fait très en amont. A ce propos, il informe le public que la commission d'enquête concernant l'A9 vient de rendre ses conclusions et que celles-ci ne sont pas favorables au projet. Enfin, il précise les demandes de l'Etat pour ce débat : perception des usagers et des habitants du fonctionnement actuel du système de transport, émergence d'orientations pour l'avenir et acceptabilité des mesures. Il souhaite que ce débat parvienne à établir les grandes lignes d'un projet collectif sur les niveaux de services à atteindre et les impacts que les citoyens sont prêts à accepter.

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 Transport et Logistique 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 la création, pour ce débat, de plusieurs documents : 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

Un intervenant, dans la salle, interroge Philippe Marzolf sur la volonté qu'avait l'Etat d'organiser ou non ce débat au niveau national.

Philippe MARZOLF répond que la démarche de l'Etat était volontaire et que la Gouvernement a souhaité centrer le débat sur les zones les plus concernées par la problématique.

Paul VIALATTE ajoute que le champ territorial du débat n'est pas limité.

Jean-Louis ROUMEGAS, adjoint au maire de Montpellier, président du groupe des élus Verts, se déclare heureux des conclusions de la Commission d'enquête concernant l'A9, mais regrette néanmoins que la procédure ait été menée. Il espère que toute poursuite du dossier ne se fera qu'après les conclusions du présent débat. Concernant le dossier de l'Etat, Monsieur Roumégas considère qu'il n'est pas satisfaisant car les simulations ne prennent pas en compte les scénarios de rupture.

Philippe MARZOLF explique que le débat public est un exercice nouveau de démocratie participative et que la CNDP n'est qu'une instance d'influence. Par contre, la CNDP a le pouvoir de demander au ministre de justifier ses raisons.

Jean-Claude GAYSSOT, Conseil régional Languedoc-Roussillon constate que le dossier de l'Etat est conçu en référence au CIADT de 2003. Il s'interroge sur l'objet du débat : opportunités, décisions ou non-décisions ?

Philippe MARZOLF explique que le Gouvernement pense que malgré les projets du CIADT, les difficultés perdureront et c'est pour cela qu'une autre politique doit être imaginée.

Alain CASANOVA, membre d'une association et d'un collectif, regrette que Montpellier n'ait pas eu droit à un débat public pour le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier.

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

Bruno STAGNOL demande si les syndicats du transport routier ont été impliqués dans ce débat. Il remarque que les transporteurs sont en général réticents en ce qui concerne les modes de transports alternatifs.

Philippe MARZOLF répond par l'affirmative en présentant l'un des interpellateurs de la réunion, Monsieur Brunier, spécialisé dans le combiné rail/route.

Jean-Claude BRUNIER, transporteur, se présente comme spécialiste du transport combiné rail-route. Il souhaite que ce mode de transport soit largement développé et déclare avoir des propositions à faire.

Xavier RIBO, Port de Barcelone témoigne de la modernisation des infrastructures côté Catalogne et s'étonne de ne rien voir de similaire en France. Il pense que la date de 2025 est trop tardive et que l'Espagne et la France vont perdre l'opportunité de développer leur économie ensemble.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la Stratégie et du Développement durable, RFF, précise qu'une ligne nouvelle va prolonger l'artère principale de la vallée du Rhône jusqu'à Montpellier et que des aménagements de capacités sont prévus sur la ligne classique entre Montpellier et Perpignan. L'Etat souhaite développer des autoroutes ferroviaires vers le Luxembourg avec ASF et des aménagements seront réalisés en fonction de leur succès.

Lionel COUTY demande si les coûts externes des modes de transport apparaissent dans le dossier.

Jean-Didier BLANCHET et Philippe MARZOLF assurent l'intervenant que ces coûts ont été calculés, mais n'apparaissent peut-être pas clairement dans le dossier.

Interpellateurs

Jean-Claude GAYSSOT, Conseil régional Languedoc-Roussillon rebondit sur cette notion de coûts externes et constate que ceux-ci ne sont jamais pris en compte lorsque la logique économique est prépondérante. Il conteste la croissance de 40% concernant le Languedoc-Roussillon et soutient que le développement des échanges va s'intensifier. Selon lui, la région Languedoc-Roussillon est attractive et sa situation géographique fait d'elle un carrefour et un endroit de transit. Cela crée nombre de nuisances, notamment une pression foncière qui met en danger l'environnement et l'aménagement du territoire. Il réclame que le doublement des capacités ferroviaires entre Montpellier et Perpignan (LGV) soit effectif et demande le développement du merroutage dans les ports du Languedoc-Roussillon. Selon lui une politique de répartition modale est nécessaire, même s'il est persuadé que la route sera toujours prépondérante. Aussi il appelle de ses voeux un véritable changement de cap en ce qui concerne la politique de déplacement, afin de respecter au mieux l'environnement.

Questions/réponses

Pascal ROUSSON, CGT, souhaiterait des précisions sur le montage financier du contournement de Nîmes-Montpellier et sur la ligne Perpignan-Montpellier.

Jean-Marie LAROSE, RFF, répond qu'il s'agira d'un partenariat public-privé et que les engagements de chacun ne seront connus que dans quelques mois. Pour autant cette ligne nouvelle ne sera pas forcément une LGV, mais concernera peut-être aussi le fret. Ce projet, conformément à la loi, fera l'objet d'un débat public et RFF attend avec impatience les propositions qui lui seront faites. Monsieur Larose rappelle que le ferroviaire et le fluvial peuvent absorber la croissance des années à venir, mais pour cela des systèmes d'autoroutes ferroviaires doivent être mis en place.

Denis RANDON regrette que le dossier ne prenne pas assez en compte les données environnementales (pollution de l'air...).

Jean-Pierre CAMBILLARD, ministère des Transports, constate qu'en effet le dossier y fait peu référence, mais renvoie Monsieur Randon au site Internet du CETE (Centre d'études techniques de l'équipement) de Lyon où toutes ces données sont accessibles.

Interpellateurs

Jean-Claude BOUSQUET, Conseil économique et social régional Languedoc-Roussillon, revient sur l'intitulé du débat et propose un arc « méditerranéen » plutôt que « languedocien ». Il ne veut pas que cet axe devienne un simple couloir dont la vocation première serait de faciliter le passage des flux. Les 2,5 millions d'habitants qui vivent dans cette région doivent pouvoir bénéficier d'un environnement agréable. Il insiste sur la priorité qu'il faut donner à un axe allant jusqu'à la Catalogne grâce à la réalisation rapide d'une LGV mixte Montpellier-Perpignan qui libérerait des sillons pour le TER. Pour la route, Monsieur Bousquet considère qu'il faut au préalable épuiser toutes les solutions alternatives avant d'agrandir les autoroutes. Le doublement de l'A9 entre Nîmes et Montpellier et les aménagements de la N113 devraient décongestionner les

axes, tout comme la dilution du trafic sur les RN88, 106 et l'A75. Enfin, la Région est très favorable à un accord entre l'Espagne, l'Italie et la France pour la mise en place d'une autoroute maritime qui pourrait détourner 100 000 poids lourds de la route vers la mer, via les ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Globalement le Conseil économique prône des mesures de diversification de l'offre, de développement intermodal, de mise en place de titre de transport et d'amélioration de l'accessibilité aux gares.

Jean-Didier BLANCHET explique que le dossier considère que la RN 88 et l'A75 ont été réalisées. Ces infrastructures permettront de délester la vallée du Rhône de 4 à 5000 véhicules.

Xavier VACHEZ, Commission transports du CLAPE, dénonce le système de mobilité actuel (majorité des déplacements par la route, très peu par le fer) et appelle à une prise de conscience de l'opinion publique. Il cite 3 facteurs de résistance aux alternatives : le poids des habitudes, la pénurie de structure ferroviaire et l'insuffisance de l'offre de transport en commun. Il dénonce une sous-estimation des coûts demandés au poids lourds.

Michel BADRE explique que le calcul des coûts externes, notamment ceux liés à la biodiversité, est compliqué à réaliser. Néanmoins, dans le dossier de l'Etat, des mesures tels que la taxe carbone, les certificats verts, les péages de l'eau permettraient de mieux prendre en compte ces coûts externes. Il insiste également sur le fait que le report modal, s'il a l'air accepté par tout le monde, ne saurait suffire à régler le problème qui est posé.

Questions/réponses

Adrien FARD, PARSA, demande si la biomasse pourra être un jour utilisée comme carburant en France ; s'il est possible de développer des infrastructures avec des moteurs solaires ; s'il est envisageable de construire des autoroutes avec des voies superposées.

Michel BADRE lui assure que la biomasse est citée dans le dossier. Par ailleurs, le gouvernement met en place un plan d'action pour développer son utilisation.

Jean-Didier BLANCHET, en référence au solaire, explique que la difficulté des transports réside dans le fait que nous ne savons pas faire marcher les avions sans pétrole. Quant aux autoroutes superposées, l'idée a été rejetée à cause des impacts sur le paysage.

Jean-Claude GAYSSOT insiste sur l'utilité de chercher le maximum de solutions possibles pour réduire les impacts des transports.

Suzanne BOISMENU, dénonce le démantèlement des terres agricoles pour la construction d'infrastructures. Elle regrette que les projets actuels ignorent l'ouest de l'hexagone et créent ainsi un désert français. Selon elle, les transports, tous concentrés sur un même lieu, finissent par désertifier les territoires traversés.

Jean-Didier BLANCHET répond que le trafic sur l'A7 et l'A9 n'a presque pas augmenté en 2004 et 2005 grâce à l'A75 et l'A20.

Interpellateurs

Enric BENAGES, Port de Barcelone, rapporte que le port de Barcelone se trouve actuellement dans une période de forte croissance, à la fois en termes de volume de marchandises et de développement de ses installations. Ainsi, il est prévu que sa surface actuelle (650 hectares) passe à 1300 hectares en 2015 ; 30 000 emplois directs et 2 milliards d'euros d'investissements sont prévus. Il cite la mise en place d'un système de plateformes en réseaux et l'installation de ports secs. L'objectif du port de Barcelone est de devenir la plateforme logistique de l'Europe du Sud, dans une euro-région qui comprend le Languedoc-Roussillon. Les ports de Méditerranée doivent profiter de leur proximité plus grande par rapport à l'Extrême-Orient. Il insiste sur la nécessité qu'ont les régions de coopérer et souhaite un transport ferroviaire efficace qui pourrait aller de la Scandinavie au détroit de Gibraltar. Il cite les autoroutes de la mer (1 départ/jour vers Gênes) et des liaisons Barcelone/Lyon par le fleuve.

Jean-Claude BRUNIER, Chambre régionale de commerce et d'industrie Languedoc-Roussillon, déclare que le combiné rail route possède une bien meilleure compétitivité que les autoroutes ferroviaires. Il présente la région Languedoc-Roussillon comme étant la première en termes de développement démographique grâce à l'économie et aux déplacements. Il fait le constat que la pollution et la congestion sont avant tout dûes au trafic local. Concernant les enjeux territoriaux, il préconise le développement des activités logistiques et la préservation de la qualité de l'environnement pour ne pas compromettre l'attractivité territoriale. Les orientations stratégiques à prendre, selon lui, sont l'accompagnement de la croissance du mode routier afin d'éviter la congestion et de maintenir la compétitivité du transport et le développement du réseau ferroviaire qui assurera sa productivité. Il espère que les nouvelles entreprises ferroviaires, qui vont entrer dans le marché, apporteront du dynamisme au secteur. Ses orientations prioritaires sont la réalisation des infrastructures prévues au CIADT, dont le dédoublement de l'A9. Il suggère d'optimiser l'existant par la gestion rationnelle et la modernisation des infrastructures ; de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires et routières ; d'utiliser les innovations technologiques qui permettront d'améliorer l'efficacité économique et écologique du système des transports. Il rappelle que la présence des camions sur la route est due à notre façon de consommer.

Michel PIEYRE, FNAUT Languedoc-Roussillon, pense que le citoyen, dans ce débat, doit poser des questions stratégiques sur le monde que nous voulons léguer à nos enfants. Il s'interroge sur la manière de rendre « sexy » l'usage des transports collectifs. Il regrette que l'espace public soit détruit par la voiture et pense que le débat ne s'interroge pas assez sur la manière de vivre ensemble, de penser l'aménagement. Il réclame, face à des défis qui nous submergent, une prise de conscience collective et des actions communes et globales. Il cite, à titre d'exemple, les SCOT qui sont aujourd'hui conçus seulement jusqu'à leurs limites territoriales. Il réclame, à la place des cartes de route, des cartes de temps de transport qui garantissent mieux la justice sociale. Il espère que demain, même sans pétrole, nous garderons la liberté de nous déplacer. Il préconise de reconcevoir l'urbanisme autour d'axes non polluants et souhaite un système de transport multiple. Il demande à ce que de véritables études épidémiologiques soient réalisées sur les impacts des transports.

Michel BADRE attire l'attention du public sur le fait que les questions environnementales ne peuvent se réduire au changement climatique. De plus, selon lui, il ne faut pas considérer que les choses sont inévitables : des mesures peuvent être mises en place et il faut y travailler ensemble.

Questions/réponses

Régine LACOSTE, CODETEL, regrette que la LGV mixte passagers et fret qui arrivera à Montpellier ait été privé du débat public, alors que la suite du projet y sera soumise.

Jean-Marie LAROSE, directeur régional de RFF, répond que la CNDP, saisie sur ce sujet, n'a pas souhaité organiser de débat, mais a demandé à RFF d'organiser des concertations complémentaires qui ont été menées cours de l'été 2003. Depuis, suite à l'enquête public, le projet a été déclaré d'utilité publique. Quant à la ligne Montpellier-Perpignan, elle fera l'objet d'un débat public.