

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

Transports et développement des territoires

Lyon 13 avril

Accueil

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Mesdames, Messieurs, bonsoir je suis Philippe Marzolf, le Président de la Commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis accompagné ce soir d'Anne Devailly, commissaire, Noël Lebel, Claude Leroi et Philippe Bovy. Il s'agit d'une réunion thématique sur les transports et le lien avec l'aménagement du territoire. Je vais présenter en cinq minutes, non pas le déroulement de la soirée, mais son cadrage dans le débat public. Ensuite, Anne Devailly présentera le déroulement de la soirée.

Il s'agit d'abord d'une réunion publique CNDP, Commission nationale du débat public, érigée en autorité administrative indépendante par la loi de février 2002. L'Etat est commanditaire du débat public avec co-saisine par deux ministères, représentés par Jean-Didier Blanchet et Michel Badré, ministère de l'Equipement, des transports, du tourisme et de la mer et ministère de l'Ecologie et du développement durable, et la CNDP organise toutes les réunions et tous leurs déroulés.

La Commission nationale a créé une Commission particulière avec un Président, 4 membres. Nous avons signé un code de déontologie et d'éthique. Deux points très importants : indépendance – et nous y tenons, nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs – et neutralité – en France, quand nous avons un problème, nous créons une commission d'experts qui expertisent d'autres experts et qui rendent un rapport d'experts et ensuite le politique essaye de prendre une décision –. Ici, nous n'avons pas d'avis à donner nous-mêmes. Nous sommes là pour recevoir vos arguments, vos expressions, pour prendre en compte, pour analyser. Nous ferons ensuite un compte-rendu de tout ce qui a été dit ici. La synthèse de ce qui aura été dit au cours de ces quatre mois, du 27 mars au 26 juillet, sera votre expression à vous. Nous avons un rôle de facilitateur, nous devons faciliter le débat, et nous avons un rôle de mémoire.

Trois questions vous sont posées dans ce débat public. Il ne s'agit pas d'un débat public sur projet comme nous en avons l'habitude, comme nous en avons organisé une vingtaine depuis 2002. Il s'agit d'une problématique générale, plus complexe. L'Etat nous a cependant posé trois questions, tout ceci pour éclairer sa décision finale.

- La Perception du fonctionnement actuel, en 2006, et futur, 2020-2025. Est-ce que cela fonctionne ? Gênant ? Etes-vous gênés dans vos déplacements ? Êtes-vous obligés de prendre d'autres itinéraires lorsqu'il y a des embouteillages ? Y a-t-il des embouteillages ? Cela est-il réellement gênant ? Il s'agit du diagnostic partagé, car s'il n'est pas partagé par tous, cela ne

fonctionnera pas. Pensez-vous que cela s'améliorera en 2020-2025 ou non ? L'Etat, vous le voyez dans son dossier, il ne s'agit pas de celui de la Commission, prévoit 40 % de trafic routier supplémentaire en 2020-2025. Il pense que cela ne passera pas, mais il vous revient de nous donner votre perception.

- Quelles sont les orientations futures à cours, moyen et long terme ? Continuerons-nous à avoir la liberté de se déplacer ? Commençons-nous à maîtriser et à réduire les besoins de mobilité ? Nous avons ici besoin de savoir selon quelles orientations cette politique des transports devrait être construite. Bien sûr en s'aidant des trois composantes du développement durable – économique, sociale et environnementale – et des projets de développement du territoire qui nous intéressent directement ce soir. Il s'agira également de prendre en compte les engagements de la France vis-à-vis de Kyoto, des gaz à effet de serre, le facteur 4, diviser par quatre nos émissions de CO₂ en 2050. Il existe également différents plans que l'Etat présentera, mais il s'agit d'engagements de la France que nous devons respecter. Quelles sont donc les orientations futures ?
- A partir de cela, l'Etat a élaboré 44 mesures – que vous avez dans le dossier du maître d'ouvrage et dont nous avons également photocopié une page recto verso – regroupées en 6 familles, la régulation de l'existant, le développement des modes de transport, etc. Là aussi, nous avons besoin de savoir, si nous voulons que ce compte-rendu soit le plus fidèle possible et qu'il éclaire ensuite la décision concrète et argumentée de l'Etat, nous devons avoir des éléments pour pouvoir savoir ce que nous allons y mettre.

J'insiste, et nous insisterons à nouveau tout au long de la soirée, sur la nécessité de bien répondre sur les questions : perception, orientations et acceptabilité des mesures, faisables, non faisables, à court terme, etc. Vous avez dans le tableau, des échelles de décision au niveau de chacun des territoires.

Jusqu'à présent, nous avons globalement senti qu'il y avait une perception de congestion répétée à certains moments de l'année, principalement durant les congés, aux mêmes heures de la journée, aux alentours des grandes villes, mais que cela n'était pas encore très, très gênant.

J'aimerais insister ce soir sur un certain nombre d'éléments : le fait qu'il faut bien voir la différence entre à court terme, quels types de mesures pourrions-nous mettre en place demain, régulation de la vitesse sur autoroute, par exemple ; à moyen terme, des taxes poids-lourd ; ou encore, à plus long terme, par exemple l'aménagement du territoire. Ce sont des enjeux globaux d'environnement, par exemple la thématique des ressources pétrolières limitées qui vont arriver dans les années à venir. Nous devons les prendre en compte pour construire cette future politique des transports.

Voici donc globalement les questions. À partir de là, nous avons bien sûr mis en place des moyens de participation. Les réunions publiques sont l'un de ces moyens, merci d'être venus ce soir. Nous avons réuni plus de 900 personnes au cours des cinq premières réunions. Il ne s'agit cependant pas du seul moyen d'expression, vous disposez également d'un système questions-réponses par Internet, par courrier ou directement par écrit à la sortie de la réunion. L'Etat répondra naturellement à ces questions. Un forum a également été mis en place sur Internet, n'hésitez donc pas à vous y rendre pour dialoguer entre internautes sur ce que vous pensez et échanger sur vos perceptions, les orientations, l'acceptabilité des mesures. En outre, toute personne concernée peut faire une contribution écrite, nous l'envoyer et nous l'analyserons pour publication sur le site

Internet, dans nos bureaux. Certaines contributions écrites seront éventuellement transformées en cahiers d'acteurs. Nous avons demandé, pour que l'analyse des cahiers d'acteurs soit facilitée, qu'ils répondent également aux trois questions, perception, orientation et acceptabilité des mesures. Il y a donc, comme vous le voyez, d'autres moyens de participer et de s'exprimer dans ce débat public.

Une trentaine de réunions publiques sont prévues. Nous avons déjà fait une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement, nous étions à Valence sur l'Offre et la demande de transport, hier sur Transport et développement des territoires à Marseille, aujourd'hui à Lyon sur la même à thématique, puisque nous avons trois régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon. Nous revenons à Lyon la semaine prochaine sur le thème Transports et enjeux globaux d'environnement, mobilité de marchandises, mobilité des personnes. Nous terminerons les réunions thématiques sur la synthèse de ces réunions.

Des auditions publiques sont prévues pour avoir un échange direct entre les acteurs et le grand public, où il est nécessaire de vous inscrire, et ainsi que treize réunions territoriales pour tester l'acceptabilité locale des différentes mesures.

Voilà donc globalement le schéma de ce débat public et le cadre dans lequel nous travaillons aujourd'hui. Je passe à présent la parole à Anne Devailly qui vous présentera le déroulement et la problématique de ce soir. Pardonnez-moi pour le dépassement de mon temps.

Présentation des enjeux généraux

Anne DEVAILLY
Membre de la CPDP

Bonjour, je suis journaliste économique sur le Languedoc-Roussillon, basée à Montpellier. J'étais en charge d'organiser les trois tables rondes qui ont eu lieu hier à Marseille, aujourd'hui ici et la semaine prochaine à Montpellier, qui portent sur Transports et développement des territoires. Évidemment, nous ne faisons pas intervenir les mêmes personnes dans les trois régions, mais nous avons conçu un cadre commun pour que certaines problématiques soient évoquées dans les trois régions. L'idée est relativement simple, nous avons cherché quelques axes.

Le premier axe fort est que cette thématique Transport et développement des territoires fait intervenir des interrogations politiques. Tous les échelons politiques sont concernés, que ce soient les régions, les départements, les agglomérations ou différents niveaux d'intercommunalité. Tous sont concernés par le développement du territoire et l'un des enjeux majeurs est donc de voir comment coordonner ces échelons.

Deuxième élément, l'aménagement du territoire est avant tout une notion spatiale et dans les régions concernées par le débat aujourd'hui l'espace est évidemment particulier. Il y a un couloir, le couloir rhodanien, un littoral, le littoral languedocien et, en dehors de ces deux grands axes, il y a des territoires soit éloignés de l'accès soit juste (*inaudible*) et qui ne sont pas directement concernés par les problématiques principales, la principale étant l'engorgement éventuel que peuvent ressentir les personnes qui y vivent et y travaillent.

Tout cela pour dire que nous avons à chaque fois souhaité faire intervenir dans ces tables rondes des acteurs concernés par les axes principaux mais également des acteurs qui peuvent s'exprimer sur des besoins transversaux, par exemple est-ouest sur le couloir rhodanien ou des acteurs en Languedoc-Roussillon qui désirent plus de liens entre le littoral et les terres.

Troisième problématique, économique. Pourquoi se déplacer :

- produire des biens et services ;
- acheter des biens ;
- se former ;
- acheter des loisirs.

L'idée est de donner la parole aux personnes ayant besoin de ces transports pour ces raisons, de connaître leurs besoins, et la difficulté est dans ce cas plutôt temporelle. Il est parfois difficile d'imaginer les besoins actuels et d'imaginer ce que demande l'Etat, ce que sera la situation de ces différents secteurs économiques dans 10 ou 20 ans. Il y a donc là un véritable travail de prospective à faire pour pouvoir répondre à la question : que faire pour désengorger la vallée du Rhône ?

A partir de là, le premier intervenant d'aujourd'hui est Monsieur Alain Bonnafous, du Laboratoire d'Economie des Transports, qui nous fera une présentation un peu générale sur la façon dont les transports ont été organisés et le territoire tel qu'il est aujourd'hui dans cette région. Il y aura ensuite deux tables rondes, la première concernant plutôt les échelons politiques et la seconde, les utilisateurs.

Un mot sur le Conseil régional qui ne se trouve pas à la table des intervenants, à sa demande, tout simplement parce qu'il réfléchit au débat et fera une contribution. Cette dernière n'étant pas votée pour l'instant par l'assemblée, elle sera le 18 mai, ils n'ont pour l'instant pas souhaité prendre officiellement la parole. Cela dit, si vous avez des questions à poser au Conseil régional, les services sont présents, n'hésitez donc pas, vous pouvez poser des questions.

Avant que Monsieur Bonnafous ne prenne la parole, nous allons demander aux représentants des ministères de nous parler des attentes de l'Etat.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Jean-Didier BLANCHET

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Michel BADRE

Ministère de l'Écologie et du Développement durable

Jean-Didier BLANCHET

Michel Badré et moi-même avons piloté la confection du dossier que vous avez entre les mains et nous représentons l'Etat. Qu'attend l'Etat de ce débat ? Nous proposons d'abord de réfléchir à un horizon de 20 ans et bien au-delà, puisque nous évoquerons dans certains cas l'horizon 2050.

Les questions pour l'avenir sont : Quelle mobilité, quelles activités, quel aménagement du territoire et quel cadre de vie à préserver ? Il s'agit évidemment d'une responsabilité de l'Etat que d'essayer de réfléchir à cela et de définir les orientations pour l'avenir, c'est bien le but d'aujourd'hui. Tout ceci se passe dans un périmètre très précis, celui de la vallée du Rhône et de l'arc Languedocien.

Quelles sont les perspectives à 20 ans ? Nous faisons la prévision, une hypothèse centrale, une fourchette, mais pour fixer les idées, nous vous proposons de penser que dans 20 ans, la mobilité des personnes et des transports de marchandises grimperont à peu près de 40 %. Sachez que dans les 6 dernières années, la croissance a été de 20 %. Ce chiffre de 40 % est celui d'une croissance ralentie par rapport à la période précédente, mais qui est assez juste. Une croissance de 40 % suppose, compte tenu de ce que nous pouvons espérer des progrès technologiques en matière d'émission de gaz à effet de serre, une croissance de ces émissions plus faibles, de l'ordre de 10 à 30 %. Cette fourchette est volontairement large car il y a une incertitude quant aux progrès technologiques qui seront faits dans la période. Nous pouvons donc penser que nous travaillerons dans cette proportion en matière d'émissions. Vous voyez qu'il s'agit d'un découplage qui n'est tout de même pas insatisfaisant. Nous devons, si possible, diviser nos émissions par le facteur 4 d'ici 2050.

Nous avons donc deux contraintes fortes à lever : une aggravation probable de la congestion routière face à la croissance du trafic et un impact environnemental lourd, ce qui constitue cette espèce d'étau dans lequel nous nous trouvons, tout le problème de ce débat dans la vallée du Rhône et qui est tout de même l'un des axes principaux, pratiquement l'axe le plus chargé de la France. Pour lever les deux contraintes sur la mobilité et l'environnement, nous avons réfléchi à un certain nombre de mesures, réparties en 6 familles et qui sont au nombre de 44. Elles visent évidemment pour certaines à réduire la congestion, pour d'autres à améliorer le bilan environnemental, certaines intègrent le développement des territoires, d'autres prennent en compte toutes les contraintes à la fois.

Voici les six familles, je ne les énumère pas pour aller plus vite, vous avez déjà pris connaissance du dossier. Je ne vais vous parler que de la première qui est une question de régulation de gestion et d'exploitation des systèmes actuels de transport. Ce sont des mesures qui peuvent être prises à court terme et qui concernent assez peu l'aménagement du territoire, puisque nous ne faisons, par définition, plus d'investissements et nous nous contentons d'exploiter au mieux ce qui existe.

Je passe tout de suite à la famille suivante en commençant par vous faire part de nos hypothèses. Nous ne sommes pas dans un désert en matière de décisions, bon nombre de politiques ont été définies s'agissant de l'environnement, dans le domaine du développement durable, celui des transports. Dans ce dernier domaine, ce qui, pour l'instant, fixe un peu le cadre est les décisions d'un Comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires de décembre 2003. Je rappelle, aussi rapidement que possible, les décisions prises en ce qui concerne la seconde famille, celle des modes ferroviaires et fluviaux. Tout d'abord Perpignan-Figueras est en cours de travaux et intéresse nos amis Espagnols. Ensuite, ce qui vous intéresse au premier chef, Lyon-Turin est acté. De même, le prolongement de la LGV vers l'Espagne, au-delà de Nîmes jusqu'à Montpellier, la LGV PACA qui en est au stade du débat public et ce que nous appelons la magistrale éco-fret qui est la grande voie de fret ferroviaire allant de Dunkerque à l'Italie ou l'Espagne via la Lorraine et Lyon. Cet investissement comprend notamment le développement ferroviaire du contournement Est de Lyon.

Parmi les mesures de développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, vous voyez un certain nombre de propositions de gestion et de développement des services, développement du fret ferroviaire, du fret combiné, des autoroutes ferroviaires, des autoroutes fluviales, des autoroutes de la mer. Nous passons à la suivante, toujours s'agissant de ferroviaire et de fluvial, des choses qui s'inscrivent dans les territoires, c'est pour cela que j'en parle un peu plus. Des études sont en cours sur la liaison avec la Moselle par le canal du Rhin, le canal Saône-Moselle, qui nous intéresse ; les franchissements pyrénéens nous intéressent un peu moins. Indépendamment de Perpignan-Figueras, il s'agit de la liaison atlantique et la liaison éventuelle au centre des Pyrénées. S'agissant des franchissements alpins, la ligne Lyon-Turin – vous savez que nos amis Marseillais plaident beaucoup pour faire quelque chose au Montgenèvre –. Enfin, les aménagements sur la ligne Montpellier-Perpignan, il n'y a que cela pour le moment et la Région Languedoc-Roussillon réclame fortement la jonction entre la LGV qui s'arrêtera au sud de Montpellier et Perpignan qui sera prolongé jusqu'à Figueras par l'Espagne. Voilà donc s'agissant des modes fluviaux et ferroviaires.

Je passe aux routes, en vous rappelant le CIADT routier s'agissant de votre région. Il y a beaucoup d'opérations, mais je passe sur l'A45, l'A89 qui ne sont pas tout à fait dans notre champ, pour vous dire qu'il y a dans le CIADT l'A48, Ambérieu-Bourgoin et l'A51, il y a le contournement d'Arles et la RN88 Lyon-Toulouse qui est supposée être réalisée à deux fois deux voies dans nos études. Je sais qu'il y a des concertations à ce sujet pour faire cela dans le cadre du développement durable et que le terme n'est pas fixé. Il y a dans le CIADT une étoile sur la vallée du Rhône représentant la décision du CIADT pour laquelle il a été décidé de faire un débat public. Voilà pourquoi nous sommes ici.

Revenons maintenant aux familles de mesures complémentaires. Vous les connaissez. L'idée est de faire un élargissement, une autoroute coaxiale par rapport à l'autoroute actuelle au sud de Valence de manière à faire deux fois trois plus deux voies, c'est-à-dire deux fois cinq voies. Des personnes plus modestes proposent de faire des quatre voies et une autre hypothèse consiste à faire une autoroute à travers l'Ardèche et le Piémont Cévenol, l'A79 ou Ardéchoise et enfin, l'aménagement des routes nationales parallèles, ceci pour aller dans le sens d'une amélioration des flux.

Je donne maintenant la parole à Michel Badré pour poursuivre sur les autres questions.

Michel BADRE

Je précise, si vous étiez inquiets par rapport au programme diffusé à l'entrée de la salle, que nous avons convenu tout à l'heure avec la CPDP qu'au lieu de présenter l'ensemble de nos mesures en fin de débat, nous les présenterions plutôt maintenant de façon à clarifier les choses. Nous ne sommes donc pas en train de faire éclater l'horaire, ce sera regagné par la suite.

Vous avez compris, dans la présentation de Jean-Didier Blanchet qu'avec les perspectives à 2020, nous nous trouvons confrontés à deux questions lourdes, une question de congestion, de saturation des itinéraires existants, sur lesquelles nous pouvons discuter mais qui est une donnée, et des questions de bilan environnemental qui se dégrade et nous tentons de régler les deux à la fois.

Les trois familles présentées jusqu'ici étaient plutôt axées sur l'amélioration de la congestion, ce n'est pas tout à fait vrai nous pourrions en rediscuter, mais en gros c'est cela.

La quatrième famille que vous avez sous les yeux et que nous avons appelée « Le progrès technologique » soutenu, vise, à trafic constant, à améliorer le bilan environnemental. Nous sommes aujourd'hui dans un débat sur l'aménagement du territoire et non sur l'effet de serre. Nous parlerons au cours d'une réunion thématique d'une façon beaucoup plus approfondie de cette question, mais je ne peux tout de même pas me retenir de dire aux vues des séances précédentes qu'il s'agit d'une question extrêmement lourde dont nous sommes toujours frappés de voir que le public, les participants aux réunions précédentes en tout cas, semblent peu conscients, alors que la communauté scientifique dans son ensemble ne considère plus tout cela comme un sujet de controverse, mais comme un fait acquis et sur lequel nous sommes en situation connue, les tendances sont parfaitement claires même si l'amplitude peut être débattue. Ces questions sont tellement graves que nous sommes contraints de prendre le taureau par les cornes.

Nous sommes aujourd'hui dans un débat aménagement du territoire : Pouvons-nous réfléchir au développement touristique ou pouvons-nous réfléchir au déplacement des populations dans un grand secteur comme celui-ci en faisant abstraction du fait que le monde dans lequel nous vivons dans 20 ans ne sera plus du tout le même qu'aujourd'hui ? Je me contente de poser la question. Donc, parmi les mesures que nous avons proposées, il y a l'évolution des carburants et le choix de ressources énergétiques alternatives aux combustibles fossiles, nous en reparlerons longuement dans huit jours ; l'amélioration des technologies des véhicules, des véhicules qui consomment moins, des véhicules hybrides, etc. ; enfin cela ne concerne pas que les routes, notamment en matière ferroviaire des améliorations technologiques qui permettent un meilleur rendement au sens énergétique ou environnemental.

Les deux dernières familles, 5 et 6, les trois premières étaient plutôt consacrées à l'offre de transports, ces deux dernières concernent plutôt la maîtrise de la demande.

Nous avons appelé la famille 5 « Maîtrise de la mobilité routière », car vous avez tous en tête que le premier problème posé est surtout un problème de gestion routière, même si nous aborderons évidemment beaucoup les questions ferroviaires ou fluviales à propos de reports modaux. Nous avons listé quelques mesures à ce sujet, des mesures non territorialisées, mais qui auraient évidemment un impact en matière d'aménagement du territoire, le principe d'une taxe carbone qui reviendrait à augmenter le coût du carburant à payer à la pompe, les quotas d'émission de CO₂ transférés au secteur des transports comme cela existe déjà dans le secteur industriel depuis quelques années, la réduction des vitesses, l'introduction de dispositif de péages poids lourds sur le réseau national non autoroutier concédé et enfin les mécanismes de certificats verts qui s'assimilent

également à des dispositifs existant déjà dans l'industrie et visant à réorienter les consommations énergétiques.

La famille 6 est très directement liée à des questions d'aménagement du territoire, au moins pour certaines mesures. Nous l'avons appelée « Modification des comportements ». Dit comme cela, nous ouvrons une boîte de Pandore dont tout le monde ne connaît pas le fond. Lorsque nous écrivons « la priorité aux transports collectifs en ville », il y a derrière, par exemple des questions que nous pouvons avoir dans le dossier des réflexions sur le péage urbain pour les véhicules individuels tel que cela existe déjà dans certaines villes étrangères. Vient ensuite la question d'une meilleure gestion des migrations touristiques pour éviter que tout le monde se retrouve sur les mêmes autoroutes pendant les mêmes week-ends pendant l'été ou la saison de ski. Une autre mesure, qui peut paraître ponctuelle, mais qui peut avoir un effet non négligeable : la réservation d'accès sur autoroute. Nous sommes tous habitués à réserver l'accès au TGV, et il n'est pas totalement inconcevable d'avoir des dispositifs semblables sur les autoroutes. S'agissant de l'autopartage, j'utiliserai une comparaison sans doute familière aux Lyonnais, mais que j'ai découverte en descendant de la gare de la Part-Dieu : nous pouvons faire du vélopartage à Lyon. L'autopartage est la même chose pour la voiture, cela n'existe pas encore, mais nous pouvons concevoir le covoiturage, inciter les gens à utiliser la voiture à plusieurs. Ceci est déjà favorisé dans d'autres pays par des voies réservées d'autoroutes ou des dispositifs de ce genre. Nous en avons encore quelques autres qui seront en plein dans l'aménagement du territoire, la localisation des activités par rapport aux voies de communication, l'urbanisme, la conception des documents urbanisme, les PDU, les SCOT. Nous savons très bien qui s'agit de mesures lourdes qui n'ont pas d'effet instantané, ce n'est pas parce que nous allons modifier un document d'urbanisme en 2006 qu'en 2007 les transports individuels seront complètement bouleversés. Par contre, sur le long terme, l'extension urbaine a évidemment un impact très lourd sur la demande de mobilité. Nous sommes donc sur une question très importante en matière d'aménagement du territoire.

Je passe sur le télétravail. Le changement des systèmes de production et de consommation a été évoqué au cours d'une réunion un peu animée que nous avons eue il y a quelques jours à Valence. Il s'agit de l'organisation de la logistique, de transports, etc. Ce ne sont pas non plus des choses qui se changent du jour au lendemain, mais elles peuvent avoir des conséquences importantes.

À partir de cette liste de mesures, plutôt orientée vers l'offre ou plutôt orientée vers la demande, Monsieur Marzolf a rappelé au début que le but était de se prononcer à la fois sur votre appréciation du système de transport actuel, sur les orientations prises et sur l'acceptabilité des mesures. Nous avons bien compris qu'il ne s'agissait pas de prendre les mesures une par une et de dire « il y a 38 % de pour et 72 % de contre s'agissant de la mesure 37 ». Cela n'aurait pas de sens, d'autant plus que les mesures se recoupent souvent et n'ont de sens qu'associées à d'autres. Il y a donc tout un travail d'élaboration, de raisonnement à construire. Cependant, le plus important pour nous dans ce débat, ce que nous avons écrit en vert ensuite, est de construire ensemble une politique des transports. L'un des représentants de la CPDP, que je ne nommerais pas, me disait il y a peu que nous étions dans ces débats très habitués à polémiquer et à organiser des conflits sur ces sujets. Là, le but est bien de construire ensemble, à la fois un diagnostic partagé sur l'état actuel et sur la recevabilité de tel ou tel type de mesures dans une politique de long terme. Voilà ce que nous attendons, ce que nous pouvons dire, Monsieur le Président, au cours des 25 minutes qui étaient prévues. Nous en avons fait 18, ceci est à peu près acceptable, je tiens à le souligner parce que ce n'est pas tout à fait ce que nous faisons d'habitude !

Anne DEVAILLY

Vous avez compris que les mesures ont été proposées en début de séance pour que vous puissiez réagir plus facilement tout au long du débat. Je vous propose maintenant de donner la parole à Monsieur Bonnafous et ensuite à la salle pour qu'elle réagisse soit sur les questions, soit sur la présentation générale.

Le contexte : cadrage historique et géographique **Quel rôle ont pu jouer les transports en matière** **d'aménagement du territoire ? Au service de quelle vision ?**

Alain BONNAFOUS

Laboratoire d'Economie des Transports (LET)

Merci. S'agissant du thème que nous venons de traiter s'agissant de la contribution des transports au développement, spécifiquement en Rhône-Alpes, je ne suis pas certain d'être bien au cœur du sujet dans ce que je vais raconter. Je commencerai par un petit rappel pour mettre les choses au clair. Tout le monde sait cela aujourd'hui, mais je pense qu'il n'est pas inutile de rappeler de temps en temps sur ce que l'on raconte et que l'on croit savoir sur les effets du transport, les infrastructures de transport, de leur développement. Tout d'abord, nous retrouvons dans les discours de sous-préfecture et au moment des inaugurations, un incontestable cercle vertueux avec un développement régional qui appelle des besoins de transports et naturellement des investissements nouveaux qui ont à leur tour un effet structurant dans une logique très réjouissante, l'effet d'accompagnement. Cet effet doit tout de même être regardé avec un phénomène presque symétrique de celui-ci : il y a également dans un espace régional déterminé, c'est flagrant dans le grand Sud-est de notre pays, des inégalités de développement. Je pense que personne ne peut véritablement contester cela, nous orientons tout naturellement les investissements vers des axes lourds. Ceci est au fond bien normal parce que les besoins les plus pressants se trouvent là. De ce fait, la massification est nécessairement accentuée, à la fois la massification de ce qui est inscrit dans l'espace et la massification de ce que nous transportons, et cela a pour effet de renforcer les zones fortes c'est-à-dire d'accroître les contrastes. Par conséquent, il y a également une logique d'effets déséquilibrants qu'il faut avoir en-tête parce que cela existe tout simplement. À ce moment-là, le jeu de la politique des transports et de l'aménagement du territoire, est naturellement de tenter de repérer et favoriser les effets d'accompagnement, il s'agit de l'un des trépieds du développement durable, bien entendu, mais il faut également, bien évidemment, tenter de repérer prévenir et maîtriser, lorsque nous le pouvons, ces effets déséquilibrants.

Il est intéressant de voir lorsque nous considérons Rhône-Alpes – j'y travaille depuis fort longtemps en travailleur immigré, vous avez dû le voir par mon accent –, nous observons que nous avons eu de beaux effets d'accompagnement, incontestablement, mais aussi de beaux effets déséquilibrants. Je ne vais pas entrer dans les détails de la géographie, mais beaucoup d'entre vous savent de quoi je veux parler. Je vais donc vous faire un petit zoom, si vous le voulez, sur les conséquences du développement et des déséquilibres, sur le très, très grand Lyon, c'est-à-dire un Lyon qui serait à peu près de 40, 45 km de rayon. Nous allons regarder tout ce que cela donne aujourd'hui en termes de trafic et surtout tout ce que cela peut nous donner dans une perspective d'un peu plus de dix ans. Je vais vous montrer un exercice qui a été fait il y a déjà quelque temps à un horizon 2015.

La carte que vous avez sous les yeux repère en rouge des axes sur lesquels – voyez que nous avons supposé pour ce travail que le périphérique lyonnais était bouclé, il ne s'agit pas du contournement ouest, mais bien du périphérique, nous avons de façon optimiste supposé qu'il serait bouclé à ce terme – selon nos simulations, et si nous ne nous sommes pas complètement trompés, il y aurait un trafic en heures de pointe compris entre 100 et 120 % de la capacité. En noir – cela se voit peut-être moins bien, mais c'est en particulier très flagrant sur les axes vers l'est, mais également sur bon nombre de segments en noir sur les axes nord-sud –, des axes sur lesquels, si nous ne nous sommes pas trop trompés, les trafics seraient supérieurs à 120 % de la capacité. Je tenais à vous montrer cela parce que nous sommes un peu au cœur de nos problèmes, un cœur un peu sensible tout simplement parce que dans une grande agglomération comme celle-ci – nous pourrions dire exactement la même chose du cas grenoblois, même peut-être pire –, nous avons un télescopage de trafics, cela est banal mais pose un problème redoutable en matière de circulation.

Je dois dire que ce travail a été financé dans le cadre de projets de recherche pour la région Rhône-Alpes, il a duré plus de quatre ans et a été fait avec une équipe du CP de Lyon et un bureau d'études ayant son siège à Lyon ISIS et notre propre laboratoire, le Laboratoire d'Economie des Transports. C'était la première fois que nous arrivions à assimiler ce mélange de trafic, à la fois de la vie quotidienne des habitants, des habitants qui entrent dans ce disque, et de transit de voyageurs et de marchandises, c'est-à-dire le trafic des livraisons en ville, le trafic des marchandises émises, le trafic de marchandises reçues et le trafic des marchandises qui transitent. Je vous assure que l'orchestration de tout cela n'est pas évidente, à ma connaissance, cela n'a pas été fait ailleurs en dépit de tentatives suédoises et de l'université d'Oxford.

Lorsque nous voyons cela, bien entendu, nous nous disons que nous avons du souci à nous faire étant entendu que tout ce qui peut se passer plus au nord et au sud ne correspond pas à une amélioration sensible de la situation.

Quelles sont les perspectives que nous pouvons retenir si nous raisonnons cette fois sur la vallée du Rhône dans son ensemble ? Il s'agit de simulations, mais de simulations qui restituent assez bien ce qui se passe sur le passé. Ce qui a été observé figure en traits épais, et en traits fins, ce qui ressort des petits modèles que nous avons pu calibrer sur la vallée du Rhône pour le fret. Vous avez donc ici les évolutions du trafic routier en rouge, ferroviaire en vert et total en noir. Cela correspond à des parts de marché qui figurent sur ce graphique. Vous voyez il n'y a pas si longtemps, ce n'est pas la préhistoire, le trafic ferroviaire dans la vallée du Rhône était supérieur au trafic routier. Nous croyons rêver, mais cela n'était tout de même qu'il y a un tout petit peu plus d'un quart de siècle. À mon âge, je considère que c'était hier. Les traits qui continuent ici jusque 2020 reposent sur des calculs qui ont une hypothèse extrêmement simple : nous avons à peu près les mêmes facteurs que ceux que nous avons observés jusqu'ici, c'est-à-dire le fil de l'eau, mêmes évolutions des prix relatifs, des vitesses relatives, des techniques relatives, des performances commerciales relatives, etc. Vous pouvez voir ce qu'est en train de devenir la part du fret ferroviaire.

Si nous faisons des hypothèses un peu plus optimistes, que le prix de la route augmentera de 1 % en termes relatifs par rapport à l'inflation sous des effets divers, le prix du fer va diminuer de 5 %, ce qui pourrait arriver avec, en particulier, de nouveaux entrants et une petite dose de mécanismes concurrentiels, et quelques investissements autoroutiers continus de l'ordre de 1 % sur l'allongement de notre réseau puisque nous savons que quelques maillons devront de toute façon être faits. Si nous posons ces hypothèses, nous avons un renversement de tendance intéressant, nous pouvons toujours rêver, et nous retrouvons à l'horizon 2020 des parts de marché du fer qui seraient celles observées au début des années 80. Il s'agit d'une performance. Si nous arrivons à faire cela, nous pouvons comprendre qu'il s'agit d'une grande performance. Il me reste 15 secondes pour vous

montrer que si nous réalisons cette grande performance, le trafic total reste ce qu'il est, le trafic routier continue malgré tout à augmenter de manière très sensible et par conséquent, nous restons avec les mêmes problèmes sur les bras. Simplement, nous réaliserons un petit gain sur la route avec d'autres mesures, ce qui peut naturellement représenter quelque chose de relativement positif.

J'ai débordé de 12 secondes, je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur Bonnafous. Je vous propose, avant de passer à la première table ronde de prendre deux ou trois réactions de la salle par rapport à ce qui vous a été présenté, aussi bien sur les mesures que ce qui vient d'être présenté par Monsieur Bonnafous. Je vous demanderai de vous lever, de vous présenter, de nous dire si vous représentez un organisme. Parlez dans le micro car tout est enregistré pour le verbatim.

Docteur BRIERE, Président de Démographie et Ecologie

Je suis Président de Démographie et Ecologie. Ce qui me frappe ici est que j'ai l'impression que nous sommes dans une situation surréaliste. J'ai été très étonné de voir un représentant de l'Etat parler d'une croissance de 40 %. Tout responsable politique, si nous voulons être démocratiques, doit donner les données véritables, très globale. La première évidence est qu'aujourd'hui le pétrole va augmenter et disparaîtra. Le plus grave est que nous avons des dérives climatiques.

Je m'interroge : est-ce que parmi les politiques, les responsables, quelqu'un s'est reporté aux données qui datent de 1972 ? A tous les schémas de personnes qui ne sont pas des politiques, qui ne sont pas des idéologues et qui montrent clairement que sans diminution de trafic de la population et de la consommation énergétique, nous allons inévitablement vers l'effondrement du système. Je m'interroge donc véritablement lorsque l'on nous parle de croissance de 40 %, cela me paraît irresponsable. Je ne comprends pas par quel mécanisme, les gens qui sont au pouvoir – comme pour le tabac à l'Assemblée – font de l'audimat, mais n'ont pas le rôle de la responsabilité pédagogique d'expliquer à la population ce qui va se passer. Il s'agit d'une responsabilité criminelle.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre avis. Avez-vous quelque chose à proposer ?

Docteur BRIERE

J'ai trois propositions.

Philippe MARZOLF

Allez-y. Nous sommes sur les propositions.

Docteur BRIERE,

Il est clair, lorsque nous regardons les chapitres, en France la consommation énergétique et notamment du pétrole, il est évident que les secteurs du transport méritent immédiatement une taxation rapide pour diminuer...

Philippe MARZOLF

Il s'agit de la taxe carbone ?

Docteur BRIERE

Pas seulement la taxe carbone, je suis également partisan d'une augmentation radicale du prix du carburant. C'est la seule manière d'agir dans un système libéral. Vous avouerez tout de même qu'au point de vue responsabilités tactiques, nous voyons des limitations de vitesses dans le même temps que nous fabriquons des voitures comme la Cayenne, ce qui relève d'une contradiction schizophrénique ! Comment pouvoir tolérer cela, comment pouvoir dire qu'il s'agit de démocratie ? C'est de la démagogie ! Deux choses tuent la démocratie : la démagogie et l'aveuglement idéologique et je pense que ces deux facteurs sont en jeu aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

C'est pour cette raison que le débat public a lieu, pour tenter d'avoir une politique des transports. Voulez-vous réagir par rapport aux taxes carbone ? Vous n'y êtes pas obligés, il s'agit d'un avis de Monsieur sur la nécessité de taxer plus fortement les transports routiers. Et limiter les vitesses, peut-être.

Jean-Didier BLANCHET

Monsieur Badré a très bien expliqué que parmi les mesures de lutte contre le changement climatique, nous n'avons pas d'autres solutions que de diminuer les émissions. Pour cela, il faut premièrement faire appel aux progrès technologiques pour réduire considérablement les consommations. Effectivement, ce ne sont pas les 4x4 qui vont aider à cela. Il y a de la normalisation à faire. Il faut également taxer l'utilisation du carburant s'il y en a. Plus nous renchérissons le carburant, plus nous arrivons dans la zone où nous pouvons avoir des carburants de substitution. Par conséquent, nous avons parlé de biomasse et biocarburants, à partir du moment où nous arrivons dans la zone où nous nous trouvons actuellement, 70 dollars le baril, nous arrivons à rendre rentable la production de carburants de substitution.

S'agissant de la taxe carbone, puisque nous sommes sollicités à ce sujet, nous pouvons faire l'hypothèse de quelque chose qui serait de l'équivalent à la pompe de 60 dollars le baril qui s'ajouterait au prix actuel du pétrole, du marché et également à la TIPP. Cela renchérirait donc

fortement ce mode de consommation et induira très certainement des réductions dans l'utilisation des véhicules routiers, poids-lourds ou individuels.

Philippe MARZOLF

Merci. Si vous le permettez, j'aimerais préciser que nous reparlerons beaucoup la semaine prochaine à Lyon de ces enjeux globaux d'environnement, ressources pétrolières limitées et gaz à effet de serre. Je pense donc que nous pourrons faire un lien par rapport à cette réunion de la semaine prochaine.

Maurice ABEILLE, Association Lyon Metro Transports publics

J'avais une question s'agissant des hypothèses de départ. Vous nous présentez une augmentation de 40 % de la mobilité et j'aimerais avoir une précision sur ce terme de mobilité. Si je connais encore un peu mes classiques, la mobilité est le nombre de déplacements par habitant et par jour et là, nous devrions plutôt parler de trafic. Cela mérite d'être précisé lors des hypothèses de départ.

Second point, j'aimerais connaître le réseau qui a été pris en compte. De plus, il est un peu surprenant ne pas prendre en compte au niveau des données A45 et A89 car ce sont des barreaux qui peuvent servir notamment à ramener du trafic sur l'A9. Il est donc un peu surprenant que ces deux barreaux, qui sont d'ailleurs beaucoup contestés, ne soient pas pris en compte dans le schéma.

Jean-Didier BLANCHET

S'agissant du premier point, il est évident qu'au cours d'un exposé rapide, nous avons très peu de temps, nous avons simplifié. Nous avons regroupé mobilité des personnes, les déplacements, et les transports de marchandises. S'il s'agit de cet ordre-là, mais vous retrouverez tous les détails souhaités dans le dossier.

Sur le second point, je me suis mal exprimé puisque des barreaux ont été réalisés. Ce sont des décisions qui sont incluses dans le CIADT.

Monsieur Philippe MARZOLF

Je vais prendre une dernière question et nous passerons ensuite à la table ronde. Nous aurons ensuite d'autres temps d'échange avec le public.

Un membre de l'Association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

J'ai une question en lien avec la dernière réunion qui a eu lieu rue Bossuet à Lyon. L'un des intervenants avait proposé que soit calculé très précisément ce que coûte l'utilisation des infrastructures, quelles soient routière ou autre. Combien de temps faudra-t-il pour que des spécialistes puissent répondre à la proposition de ce monsieur qui représentait, si je me rappelle bien, les chargeurs ?

Philippe MARZOLF

Il s'agissait du coût des différents transports ?

Un membre de l'Association Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Oui, et cela rentre dans le débat qui vient d'être lancé quant à savoir si nous devons augmenter les prix des péages, de l'utilisation des routes et des carburants.

Je me permets ensuite d'embrayer très rapidement sur la répartition modale. Monsieur Bonnafous vient de nous indiquer qu'elle était beaucoup plus équilibrée dans les années 70. Au lieu de celle que nous connaissons aujourd'hui – qui est en gros de 75 % pour la route, 15 % sur la voie ferrée, 8 % dans les tuyaux (gazoducs et oléoducs), et un malheureux 2 % pour la voie d'eau –, je me permets de demander si quelle que soit la quantité des déplacements, une répartition beaucoup plus équilibrée – de l'ordre de 50 % sur la route, mais pas plus, 30 % sur le rail et 10 % pour les deux derniers modes – suffirait pas à éviter de très nombreuses constructions d'infrastructures qui seront malheureusement définitives et jamais démontées ? Voilà donc ma question et ma proposition.

Philippe MARZOLF

Je vais répondre sur la première partie et l'Etat sur la seconde. Bien sûr la Commission à tout à fait entendu cette demande du public, ceci est récurrent dans de nombreux débats, s'agissant du coût réel des transports routiers par rapport aux autres. Nous sommes en train d'y réfléchir, de demander à quelqu'un de préparer les documents qui vous seront présentés normalement à la réunion thématique de synthèse du 10 mai. Nous serons alors capables de vous présenter un tableau qui fera les comparatifs de ces différents types de transports. Nous avons donc à travailler là-dessus, nous devons aller chercher les informations à droite et à gauche pour pouvoir les agréger.

Jean-Didier BLANCHET

Si vous le permettez, concernant les coûts, il ne nous a pas échappé que la question était avec insistance dans toutes les réunions, la CPDP l'a également relancée. Nous savons bien que le problème existe, nous savons comme tout le monde qu'il est compliqué de sortir des coûts réels de ce que coûtent les poids-lourds sur une autoroute ou sur le réseau national, en intégrant des choses très complexes tel que le coût de la biodiversité, par exemple. Ce sont des choses sur lesquelles tout le monde s'interroge dans tous les pays. Des études existent, certaines sont accessibles dans le dossier qui a été diffusé, nous connaissons donc un certain nombre de choses et contrairement à des idées ou à des affirmations assez souvent émises, en gros et pour faire très simple, d'après les études existantes et sous réserve de la précision, le coût des poids lourds sur le réseau autoroutier en situation normale, c'est-à-dire hors congestion, hors zone agglomérée, est sensiblement couvert par les péages, la TIPP et le reste, ce qui n'est pas le cas sur le réseau national, notamment parce qu'il n'y a pas de péage. Tout cela reste cependant très approximatif car beaucoup d'éléments ne sont pas intégrés, le sujet est vraiment complexe et c'est pour cela que nous n'y répondons pas complètement. Mais je répète que nous sommes tous conscients de la complexité du sujet et nous ne savons pas y répondre. Nous devons donc avoir la modestie de ne pas le faire.

Nous allons certainement beaucoup reparler de la question du report modal, cela a déjà commencé, le sujet est extrêmement important, nous en sommes tous convaincus, mais nous voudrions dire

d'emblée, dès le début de ces réunions que lorsque nous traitons du report modal sur le fret marchandise, nous nous attaquons à quelque chose de très important et que nous ne traitons pas tout le sujet. Si nous ne parlons que de cela, nous allons rester dans des choses qui sont peut-être intellectuellement satisfaisantes et qui amélioreront la situation sur un certain nombre de points, mais qui n'amélioreront pas complètement par exemple les enjeux de changement climatique qui ont été cités par l'intervenant précédent. Nous insistons donc : s'il vous plaît, essayons de ne pas nous limiter à une partie du sujet, il est global.

Philippe MARZOLF

Voulez-vous ajouter quelque chose, Monsieur Bonnafous ?

Alain BONNAFOUS

Je voulais dire deux mots s'agissant du premier point. Il y a certes des zones d'ombre et des imprécisions, mais enfin il y a tout de même des choses qui ressortent des rapports des Ponts & Chaussées, qui sont faits assez sérieusement. Les administrations des Ponts & Chaussées travaillent beaucoup sur ces problèmes.

Sur les parts modales, je me permets de dire que nous ne pouvons pas raisonner de cette façon, que cela n'a aucun sens. S'il y avait 20 % sur le fluvial, s'il y avait 15 %, etc. Il y a, qu'il s'agit de voyageurs ou des marchandises, des marchés (*inaudible*) et il y a là-dedans des acteurs qui ont jusqu'à nouvel ordre la liberté de choisir, d'aller jusqu'à tel endroit, de prendre tel mode de transport, de choisir telle solution pour le transport de fret et telle solution pour leur propre déplacement, le transport de personnes. Jusqu'à nouvel ordre, cette liberté existe dans nos systèmes, mais si nous n'admettons pas ce principe de gain de marché et qu'il appartient ensuite à l'Etat de jouer avec les manettes de régulation de ce marché, je crois que nous disons n'importe quoi – pardonnez-moi –, cela n'a pas de sens de dire que nous allons revenir à la situation de 1975. Ce n'est pas un décret qui va nous y faire revenir, mais des conditions de marché qui orienteraient autrement les chargeurs et la demande. Le vrai problème et le résultat que nous avons sous les yeux, sur les courbes que je vous ai montrées, c'est tout cela. Il y a une compétition entre deux modes de transports, la route a gagné cette compétition contre le rail. Nous devons nous demander pourquoi elle a gagné et allons un peu plus loin sur le principe consistant à dire que le rail retrouve toutes ses vertus. Donc, si nous analysons convenablement, en doublant les estimations les plus fortes sur les effets externes, nous augmentons les prix de la route à environ 6 % et ce n'est pas en faisant cela que nous allons revenir à la situation de 1970. Regardons ce qui se passe dans les pays où le rail reconquiert des parts de marché par rapport à la route, il y en a quelques-uns autour de nous, je vous signale d'ailleurs que nous serons les derniers à assurer cette reconquête.

Anne DEVAILLY

J'imagine que ces questions seront abordées dans la deuxième table ronde puisque des chargeurs sont présents. Je vous propose de passer à la première table ronde.

De la salle

Une question à Alain Bonnafous qui nous a présenté des simulations qui n'ont jamais été faites. Ma question est donc, et cela intéresse toute la Commission, est-ce que le genre d'études à l'horizon 10 ou 15 ans a également été fait, sur l'ensemble de la vallée du Rhône ou si elles restent à faire ?

Alain BONNAFOUS

Elles ont été faites pour l'ensemble de la vallée du Rhône pour le fret. Les courbes que je vous ai présentées concernent spécifiquement la vallée du Rhône et sont, je le précise, en tonnage. Nous avons un débit à hauteur d'un point qui se situerait quelque part entre Lyon et Valence. En revanche, nous n'avons pas sur la vallée du Rhône l'équivalent pour les voyageurs, mais les voyageurs se trouvent dans toute l'opération, c'est-à-dire dans ce cercle de 45 km de rayon. Nous avons essayé de prendre en compte tous les voyageurs, tous les modes de transports, toutes les solutions possibles. Nous jouons ensuite avec cela pour voir ce que donne telle ou telle mesure de politique de transport. Je ne veux pas laisser rêver là-dessus, relativement peu de mesures peuvent avoir des problèmes d'acceptabilité redoutable et donnent des résultats significatifs, c'est-à-dire qu'il faut jouer avec toutes les manettes du système, dans le même sens et sans oublier que s'il y a des problèmes d'acceptabilité, nous n'allons pas casser certains secteurs économiques.

Anne DEVAILLY

Je vous remercie, nous devons maintenant réellement passer à la première table ronde sous peine de ne pas pouvoir terminer dans le temps prévu pour ce débat. Cette table ronde concerne les acteurs politiques, de quelle manière voient-ils l'avenir de leur territoire ? Pour le Grand Lyon, nous aurons Monsieur Jean-Louis Touraine, chargé des politiques de déplacement, pour la ville d'Aubenas, nous aurons Madame le maire Jeanne Chaussabel et Monsieur Marc Censi, maire de Rodez, mais qui est surtout présent en tant que Président du Syndicat Mixte d'Etudes et de Promotion de l'Axe Européen Toulouse-Lyon. Je propose donc à Monsieur Touraine de prendre la parole.

Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leur territoire ?

Table ronde

.I Le point de vue de l'agglomération du Grand Lyon

Jean-Louis TOURAINE, Chargé des politiques de transports

Merci beaucoup. Si vous le permettez, j'inverserai juste le titre : développement des territoires puis développement des modalités de transports. En effet, au niveau d'une collectivité comme le Grand Lyon, nous sommes d'abord obligés de réfléchir à l'aménagement du territoire, à son aménagement, d'ailleurs bien souvent au-delà des frontières de la communauté urbaine de Lyon et ensuite à faire en sorte que les déplacements et les transports ne soient pas en contradiction, et si possible favorisent même ce type de développement. En effet, quelles sont modalités de développement selon le SCOT qui coordonne différentes nécessités, d'abord évidemment d'accessibilité accrue de la métropole due à son développement en nombre d'habitants mais également en termes d'activité. Cet accès doit être fait par voie ferrée, fluviale, aérienne ou autoroutière.

Bien entendu, nous devons également tenir compte de la taille de cette métropole et de ses interactions avec les agglomérations voisines, les autres territoires de proximité. Le développement économique est, lui, à analyser au niveau européen avec des pôles d'excellence définis et qui doivent pouvoir ne pas être pénalisés par des difficultés de transports et bien sûr être reliés avec les autres acteurs européens.

Le cadre de vie est actuellement considéré comme absolument prioritaire et ne peut plus être sacrifié à telle ou telle soi-disant nécessité de transports. Le cadre de vie doit être préservé, pas seulement la qualité atmosphérique dans un sens de pollution, mais tout un art de vivre, les services de proximité, cette ambiance, ce visage de l'agglomération. Je n'ai pas le temps de vous décrire tout cela, mais je voudrais dire que la solidarité est un point qui nous est très cher et les territoires doivent être solidaires. Cela va des questions de logement à des questions d'emplois, mais également à des activités d'éducation, de culture ou de loisirs. Je n'ai pas le temps de décrire les gouvernances économiques, territoriales et sociales qui sont bien sûr décrites dans le SCOT, et, à partir de là nous pouvons définir quelques règles, quelques impératifs pour les transports et déplacements.

J'aimerais également citer une chose que nous avons appelée la Démarche Lyon 2020. Dans cet horizon, nous avons défini des axes stratégiques de changement. Il y a en effet des orientations différentes à donner, et quelques mots clés ont été cités, je ne les citerai pas tous mais permettez-moi juste d'évoquer le fait que nous désirons une métropole solidaire, une métropole de confluence qui permet d'accueillir et d'organiser la concertation, une métropole lumière pour rassembler l'esthétique, les activités à la mode, culturelles qui représentent beaucoup d'emplois. Il y a des actions dans le domaine de l'art, évidemment de l'économie et de l'industrie, il y a ce que nous avons appelé la métropole gastronome – il serait tout de même dommage de l'oublier –, avec tout ce que cela comporte – les restaurants constituent la partie émergée de l'iceberg – et la métropole santé parce que cela représente beaucoup d'activité économique mais également une importante image de l'agglomération, que nous devons mettre en avant. Nous ne pourrions pas imaginer que

Lyon ait la prétention d'être une des grandes villes européennes dans le domaine de la santé et laisser ici se développer des niveaux record de pollution et de nuisances variées. Nous avons donc le devoir d'atteindre ces objectifs afin de rayonner à la mesure de l'ambition fixée.

Que cela veut-il dire pour l'application dans les transports ? Évidemment, vous l'avez déjà évoqué, nous devons faire des transferts chaque fois que possible de la route vers le rail ou la voie fluviale, en tout cas vers des systèmes moins consommateurs d'énergie et moins producteurs de pollution. Il s'agit également de s'inspirer du passé pour ne pas refaire quelques erreurs qui ont pénalisé le plan de l'agglomération. Je pense à deux erreurs, l'une notable pour la ville et l'autre pour l'agglomération. Pour la ville, cela a été la construction du tunnel de Fourvière et du complexe de Perrache, qui à l'époque, je ne veux pas critiquer mes prédécesseurs, avait pu se comprendre mais aurait pu très rapidement être contenu dans d'autres proportions et éviter que ne se mêlent les circulations régionales et le grand transit européen dans un endroit très contraint, très dangereux et qui a défiguré toute une partie de la ville d'une façon très grave dont nous ne voyons pas le moyen de corriger totalement cette erreur avant un horizon de quelques décennies. Nous avons donc donné beaucoup dans Lyon pour cette raison. Je dirais même que, pire encore que les nuisances vécues au quotidien par les riverains, l'image totale de la ville a été gravement détériorée car toute l'Europe du Nord ne connaît Lyon que par le bouchon du tunnel de Fourvière et exècre ce ralentissement que les vacanciers doivent subir chaque fois qu'ils se rendent dans le sud de la France ou d'autres pays et qui les décourage de visiter tout ce qu'il peut y avoir d'agréable et d'intéressant, de culturel dans notre agglomération. Nous devons donc réellement corriger les choses, nous avons déjà beaucoup donné pour cela et nous ne devons pas refaire une erreur comparable.

La seconde erreur a été ce qu'il a été convenu d'appeler la rocade des villages et qui s'est rapidement transformée en autoroute de grand transit qui n'avouait pas son nom et qui a finalement mis sur un même site des types de circulation très différentes sur toutes les agglomérations de l'est lyonnais, circulation de voisinage confrontée au grand transit et au grand transport européen avec évidemment des accidents en grand nombre d'autant plus graves que la configuration de la voirie n'était pas du tout adaptée à ce type de circulation. Cela a été non seulement une tromperie pour les populations des petites villes traversées, mais cela a également été l'organisation d'un secteur dangereux, polluant, inadapté, erreur que les lyonnais et les personnes de l'est lyonnais ont réellement appris à ne plus vouloir voir se développer à nouveau.

Nous sommes maintenant enrichis de ces expériences et nous serons d'autant plus vigilants à l'avenir que nous avons subis ces erreurs historiques. Il y a donc là de quoi méditer dans l'aménagement des nécessités que chacun reconnaît, les déplacements et les transports, non seulement évidemment pour l'agglomération lyonnaise, mais bien évidemment à l'entrée du couloir rhodanien pour des besoins beaucoup plus larges, mais sans que cela soit fait hypocritement, en catimini et avec une voirie inadaptée aux besoins qui lui seront secondairement dévolus.

Voilà donc quelques indications. Permettez-moi juste de dire pour illustrer tout cela, je vois que huit minutes se sont déjà écoulées, que toute cette réflexion doit conduire à ne pas encombrer davantage une agglomération qui a déjà beaucoup donné pour les efforts de solidarité avec les pays voisins. Nous devons donc réfléchir non seulement à améliorer la situation, non seulement à résorber ces différents points noirs, mais également à trouver des aménagements en utilisant le rail, la voie fluviale, mais aussi la route hors d'un périmètre déjà beaucoup trop contraint et beaucoup trop encombré. Nous pouvons trouver des solutions qui, non seulement amélioreront les conditions des transporteurs mais pourront également apporter à d'autres régions ce qui peut être nécessaire à leur propre développement, nous devons bien choisir les lieux appropriés. Dans la réflexion qui porte sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien, plutôt que de toujours se focaliser sur la manière

de toujours faire passer plus de choses dans ce couloir étroit, réfléchissons également à la façon d'étudier avec des régions extérieures à ce secteur, la manière de pouvoir apporter des déplacements, les transports qui peuvent d'ailleurs contribuer à un certain développement économique de régions qui pour l'instant sont insuffisamment sur de grands trajets. Je veux par exemple évoquer la mise en perspective d'une éventuelle possibilité de déplacement à partir de Châlon-sur-Saône pour rejoindre le viaduc de Millau pour tous les gens venant du Nord et désirant se rendre en Espagne ou le Sud-ouest. Il y a donc là une réflexion impérative à ouvrir et je m'arrête là car j'ai déjà dépassé mon temps de parole.

Anne DEVAILLY

Merci beaucoup. Vous avez fait la transition de la manière la plus simple qu'il soit avec la problématique qui concerne Aubenas. Madame Chaussabel, j'imagine que vous n'avez pas les mêmes points noirs que ceux constatés à Lyon ?

.II Le point de vue de la ville d'Aubenas

Jeanne CHAUSSABEL, Maire d'Aubenas

C'est en effet différent, mais c'est à un élément de travail effectué en parallèle par Monsieur Jean-Didier Blanchet et la Commission nationale des transports et des communications que nous devons la prise en compte par tous des problématiques clairement définies dans ces études et que nous devons d'être réunis aujourd'hui. Nous devons composer ensemble les moins mauvaises, pour ne pas dire les meilleures, solutions au problème de la saturation des axes routiers sur la rive gauche du Rhône. J'ai comme vous lu ces rapports et noté les prévisions d'accroissement inéluctable et dangereux du trafic sur l'autoroute A7 et la nationale 7 déjà saturées. Dans le dernier document, il est précisé que la saturation allait augmenter de 30 % entre 1997 et 2002 sur la portion Valence-sud/Montélimar-nord. Les quatre dernières années, 2002 à 2006, ont plus que confirmé cette tendance. L'augmentation est prévisible pour les 20 ans à venir et certains pensent que la pénurie et la cherté du carburant pourraient avoir un effet pénalisant, diminuerait la fréquence des déplacements et contribueraient à privilégier les transports fluviaux et ferroviaires là où ils existent bien sûr, sachant que l'Ardèche est dépourvue de services SNCF voyageurs. D'ailleurs, si un représentant de la SNCF est présent, j'aimerais qu'il me dise si d'autres départements se trouvent dans le même cas.

Personnellement, je pense en fait que le génie de l'homme trouvera une énergie de substitution et ne délaissera pas les voies routières. Les sondages IFOP confirment la place prioritaire de la voiture comme mode de transport, cela peut être déploré dans les secteurs pourvus de transports publics diversifiés, mais en Ardèche, nous n'avons pas d'alternative. Pour la fluidité et la sécurité des populations, il y a nécessité absolue d'augmenter les capacités de voies, autoroutes ou routes nationales. La réunion thématique de ce jour est « Transport et développement des territoires ». Le déséquilibre de fonctionnement n'est pas bon pour un organisme et dans la vallée du Rhône, fleuve qui constitue notre épine dorsale, les deux départements poumons, la Drôme et l'Ardèche, souffrent l'un d'une forte inadaptation artérielle et l'autre d'une sclérose prononcée. En Ardèche, le développement des entreprises, les emplois et l'assurance d'un avenir pour les générations futures sont étroitement liés au désenclavement des territoires. Déjà, en 1990, Messieurs Rodolphe Pesce et Henri Torre, présidents des Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche avaient signalé ce degré de saturation prévisible et le déséquilibre d'hier existant entre les deux rives du fleuve.

Les départements de la Drôme et le Nord-Vaucluse estiment pour leur part l'impact actuel des voies comme suffisant et ne souhaitent pas sacrifier de nouvelles surfaces. J'ai suivi avec grande attention les propos tenus par les hommes politiques, les élus, les industriels et leurs représentants. Ils considèrent tous que notre désenclavement est une option prioritaire pour notre survie économique. Aidez-nous à mettre notre réseau routier en adéquation avec les besoins actuels et à venir.

Il n'est pas glorieux pour l'Ardèche, sœur jumelle de la Drôme, d'être le seul département sans desserte ferroviaire voyageurs, sans autoroute, sans même une deux fois deux voies sur son territoire. La liaison routière Privas-Aubenas emprunte le col mythique de l'Escrinet et n'est même pas ouverte aux poids-lourds de plus de 26 tonnes. Comment vivre économiquement avec de tels handicaps ? Nous avons absolument besoin de voies de circulation dignes de ce nom, quelles que soient les options qui seront choisies. A l'heure actuelle, il est plus que nécessaire d'engager des études qui pourraient permettre d'envisager les spécificités techniques. Dans la mesure où une voie routière pourrait faire la jonction entre l'A7 au nord et l'A9 au sud de Montpellier, elle permettrait un allègement du trafic des poids-lourds en direction de l'Espagne ou de l'Europe du Nord. Le Gard, la ville de Montpellier et les communes qui se situent sur la vallée du Rhône seraient bénéficiaires d'un tel délestage à court, moyen et long terme. Il paraît évident à l'échelle de l'Europe d'envisager des transversales sur notre territoire. La France est en train de prendre un réel retard. Les cartes proposant la vision des voies actuellement en construction montrent bien la pénurie de voies de circulation sur le territoire français. Je ne citerai à cet effet que l'exemple de l'Italie qui œuvre au développement de son trafic routier avec le soutien de l'Europe. Les obligations qui incombent aujourd'hui aux transporteurs et les dangers dus à la saturation effective des réseaux existants engagent notre devoir d'action. Par ailleurs, l'attrait que constitue le patrimoine naturel des gorges de l'Ardèche, la grotte Chauvet et les autres sites sur lesquels repose l'affluence touristique que connaît notre département sont un pan de l'économie locale que vous ne pouvez sous-estimer.

Je vous demande donc de prendre en considération les facteurs de développement locaux et européens. Je suis très reconnaissant à Monsieur Marzolf pour ce temps de parole qu'il m'a accordé et je vous remercie pour la qualité de votre écoute.

Anne DEVAILLY

Nous allons maintenant nous intéresser à l'axe Toulouse-Lyon.

.III Le point de vue du Syndicat Mixte d'Etudes et de Promotion de l'Axe Européen Toulouse-Lyon

Marc CENSI, Maire de Rodez

Je remercie tout d'abord la Commission de donner la parole, l'expression à des acteurs de solutions transversales et je constate avec plaisir que je suis en concordance totale avec les deux orateurs qui m'ont précédé. Par contre, j'ai récemment découvert ce document et de transversal, il n'est pas question. Les documents présentés démontrent que nous restons là dans une logique du canal rhodanien en excluant à tort ou à raison les solutions alternatives, peut-être pas les délestages, mais plus modestement les alternatives que peuvent proposer un certain nombre de transversales.

Je représente ici le Syndicat Mixte d'Etudes et de Promotion de l'axe Toulouse-Lyon. Il s'agit d'un syndicat mixte qui a été fondé en 1991 mais qui était en gestation depuis 1988-89 et qui réunit les

4 régions, Midi-Pyrénées, Auvergne, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes, 7 départements plus l'Ardèche, qui est intéressée dans sa partie nord, et tous les chefs-lieux concernés. Cela totalise quelques 18 millions de personnes qui s'expriment par conséquent par ma voix. La problématique du syndicat mixte a pris la suite d'une association qui a commencé à défendre l'idée d'une autoroute Toulouse-Lyon, qui traverserait ce versant du Massif Central. Cette filiation avec une association permet peut-être d'affirmer que l'autoroute, partant d'un postulat qui est depuis contesté, atténué par les cercles vicieux qui peuvent compenser parfois les cercles vertueux dont vous a parlé tout à l'heure Alain Bonnafous, induit du développement économique. Face à cette excellente situation d'enclavement de la zone sud-Massif Central, et de sous développement, les élus très spontanément et peut-être très naïvement revendiquaient une autoroute, pensant que cela irriguerait notre territoire et changerait tout. Au début, le syndicat mixte a pris un peu la suite de cette revendication et s'est tout de suite heurté à ce que nous pourrions appeler les principes de réalité, deux essentiellement : le premier de la part de l'Etat et ce que j'avais nommé à l'époque le syndrome du canal de Suez. Si Ferdinand de Lesseps avait compté les bateaux qui passaient dans les sables avant la construction du canal, il n'aurait jamais pu motiver les travaux ! On nous dit « Lorsque nous comptons le nombre de véhicules qui passent au col de la pierre dentée... », évidemment, cela ne justifie pas la construction d'une autoroute. C'est une logique très connue à la Direction des routes à laquelle nous nous sommes heurtés durement. Nous avons même eu un conflit avec un ancien directeur des routes, qui est devenu depuis Préfet. Le deuxième obstacle, tout aussi réel, a été celui des réactions d'associations de défense de l'environnement qui montent d'ailleurs en puissance et qui considèrent comme une horreur absolue une autoroute qui traverserait les plateaux de la Margeride, de la vallée du Lot. A partir de là, nous nous sommes un peu livrés à un examen de conscience en se disant « Au fond, nous ne nous battons pas du tout pour l'organisation d'un enjeu routier, nous ne sommes pas du tout dans le cadre d'une logique d'ingénierie routière, ce que nous voulons, c'est du développement et depuis un certain temps, le développement durable avec tout ce qu'il comporte de bio-qualité, de respect de l'environnement ».

Nous avons donc complètement renversé la démarche et le syndicat mixte est devenu une institution, un groupe, un organe de réflexion sur un projet de développement et d'aménagement global de ce territoire situé au sud du Massif Central. Cela change tout. Lorsque vous partez sur un objet routier, vous êtes immédiatement dans une logique d'ingénierie routière comme je le disais il y a un instant. Par contre, si vous renversez la démarche, et que vous partiez des besoins des usagers, ce que nous avons fait par des sondages, des rencontres et des études, nous nous sommes aperçus que personne ne demande en réalité une autoroute pure et dure, surtout si nous envisagions qu'elle puisse se transformer en égout à camion dans l'hypothèse où elle deviendrait un délestage pur et simple de la vallée du Rhône. Nous nous sommes aperçus au fond que nous ne voulions pas des caractéristiques autoroutières mais une garantie de fluidité, de temps de parcours en tout temps, en toute saison, en toute sécurité et que nous pouvions peut-être obtenir ce type d'outil et de réaliser cet objectif à partir d'une approche qui ne soit pas celle des ingénieurs autoroutiers.

A partir de là, nous avons eu des rapports beaucoup plus conviviaux avec les associations de défense de l'environnement. Depuis le sommet de Rio, vous le savez, désormais, les procédures d'élaboration d'un projet autoroutier deviennent une élaboration conjointe entre le ministère de l'Equipement, le ministère de l'Ecologie et le Gouvernement. Cette approche a donc complètement changé les conditions de la réflexion. A tel point que nous avons proposé à l'Etat en 2004 une notion d'itinéraire de développement durable. A l'époque, le directeur des routes était Monsieur Gandile, le ministre devait déjà être Monsieur De Robien et notre proposition a été bien reçue. D'ailleurs, cela a immédiatement décoincé cette incompréhension qui bloquait complètement le dialogue avec la direction des routes, je reparle là du syndrome du canal de Suez. Dès l'instant où nous avons envisagé nous plus un tracé autoroutier pur et dur avec des caractéristiques de rayons de

courbures, de dénivelés qui étaient très traumatisantes pour le paysage, mais plutôt une deux fois deux voies parce qu'il faut tout de même un minimum pour assurer une fluidité des temps de circulation. Une deux fois deux voies qui s'évade des caractéristiques techniques, réglementaires du trajet des tracés autoroutiers, beaucoup plus respectueuse du tracé actuel, donc pas toujours nécessairement en site propre, ce qui permet également une progressivité dans la réalisation car à partir du moment où nous sommes dans une logique de réalisation d'un tracé en site propre aux caractéristiques autoroutières, il faut céder à un moment donné l'ensemble des crédits qui permettent de le réaliser, ce qui devient de moins en moins le cas. Alors que si nous collons au trajet existant, nous pouvons espérer une amélioration progressive et continue, qui au bout d'un certain nombre d'années, en fonction des capacités financières de l'Etat aboutira à répondre à l'objectif. Cette démarche nous a permis d'élaborer une charte de développement durable, conjointement avec l'Etat, dans un système et selon un programme que je ne présente pas, mais qui est une démarche assez innovante lorsque nous connaissons les traditions respectives de la Direction des routes et des collectivités territoriales.

Je terminerai en disant que je constate qu'il n'est point question de transversalité, de diffusion et d'une approche des problèmes autrement que par le strict canal rhodanien et les techniques associées. La RN88 sera en effet, et selon les hypothèses qui nous sont données, réalisée en 2020, selon les hypothèses que vous avez prises dans les textes que vous nous avez soumis, est en effet, sinon une solution de délestage apportant des solutions quantitatives et définitive, du moins quantitative pour une partie des trafics. Pour nous, cette route est un axe d'aménagement du territoire et devient également une capacité alternative qui, associée à d'autres, peut contribuer à résoudre les problèmes.

Ma question, et là je m'adresse à l'Etat. Vous n'en avez certes pas tenu compte, vous avez volontairement ignorées les transversales. Il n'empêche que dans la mesure où elles existeront, et le schéma que vous avez sous les yeux en convient, notamment actuellement avec la réalisation de l'A75, cette alternative va être offerte au trafic de la vallée du Rhône. Nous souhaiterions donc vraiment, puisqu'il s'agit désormais d'une hypothèse crédible et réalisable, pouvoir connaître exactement quelles seront, en termes de trafic prévisible, les répercussions sur l'A88 et que vous preniez en compte, vous, de votre côté, les parts de solutions que vous propose une alternative de cette nature. Je m'arrête là, merci.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Merci, Madame et Messieurs de nous avoir exposé les besoins de vos territoires. Voulez-vous répondre rapidement sur la RN88 avant que je ne passe la parole à la salle ?

Dominique OVERLOO, Direction générale des routes

Bonjour, je laisserais la D4E évoquer la charte liée au développement de la RN88. Le dossier qui vous a été soumis a pris pour hypothèse la réalisation de la RN88 à deux fois deux voies à l'horizon 2025, ce qui donne environ un peu plus, si ma mémoire est bonne, mais il faudrait en dire un peu plus dans le détail section par section, de 11 000 véhicules avec un report que nous estimons de 5 000 à 6 000 véhicules autour de la vallée du Rhône vers la RN88. Ce report se diviserait, au moment du raccordement vers l'A75 (du nord vers le sud) en partie de l'ordre de 4 000 à 4 500

véhicules vers l'A75 et 1 500 véhicules entre l'A75 et Toulouse. Cela nous donne donc environ 5 000, 6 000 véhicules, 4 000 sur l'A75 et 1 500 sur le tronçon A75-Toulouse, Naturellement, dans les conditions d'hypothèses qui ont présidé aux études de trafic et qui doivent être regardés si nous voulons analyser un peu plus ces différents chiffres.

Philippe MARZOLF

Merci. Un mot très rapide de Bertrand Galtier du ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

Bertrand GALTIER, Ministère de l'Ecologie

Je voulais souligner que nous trouvons très intéressante la démarche que vous avez présentée et c'est la raison pour laquelle nous avons également été associés à vos travaux. Il s'agit d'une démarche qui fait participer un grand nombre d'acteurs par la demande et l'expression des besoins. Je voulais évidemment signaler que ce projet est bien cité dans le dossier, non pas dans les 10 pages que vous avez citées parce qu'il s'agit d'un résumé extrêmement bref, mais dans le dossier complet à la page 51 où la démarche est décrite et l'axe en question est également bien présent dans ce document.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette précision, je vous propose de prendre des questions dans la salle, s'agissant du fond.

Gilbert BORNACHON, Association Fracture

Merci de me donner la parole. Fracture est une fédération d'associations de l'Est Lyonnais qui se bat pour la réalisation d'un véritable contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Je voudrais d'abord émettre un regret, celui de ne pas voir dans les tables rondes des représentants d'associations locales qui travaillent sur la problématique des transports. Ceci est un premier point.

Philippe MARZOLF

Ce sera plutôt dans les territoriales, car nous sommes ici dans une thématique plus générale. Une association interviendra d'ailleurs tout à l'heure.

Gilbert BORNACHON

Oui, mais c'est une association nationale. Je pense que localement, cela permet de mettre le curseur et de mettre en avant certains problèmes qui peuvent aller dans un sens général.

Je voudrais rebondir sur ce qu'à dit Monsieur Touraine. Je suis très heureux de constater que vous avez effectivement conscience qu'il y a eu deux gros problèmes sur l'agglomération lyonnaise. Un vieil adage populaire dit « Jamais deux sans trois ». Vous, les politiques, les décideurs, comprenez-vous que le contournement ferroviaire de Lyon, puisque nous sommes partis en 2001 d'un

contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise, le Projet de contournement de Lyon, qui va aller exactement dans le sens des deux problèmes que nous connaissons actuellement, c'est-à-dire de passer au ras de l'agglomération, dans des zones déjà très urbanisées, où il y a déjà énormément de risques et où il y aura des problèmes de pollutions. Nous nous battons donc et j'aimerais savoir comment faire pour poser des solutions d'avenir sur les problèmes actuels. Nous avons aujourd'hui un débat pour 20 ans, 40 ans. Nous avons aujourd'hui concrètement des projets qui se mettent en place et nous raisonnons avec une façon d'agir passée, ce qui va nous amener au troisième problème de l'agglomération lyonnaise. Je ne veux pas être très long mais j'aimerais qu'il y ait réellement une prise de conscience des décideurs, vous qui faites la cité et que ces problèmes-là ne deviennent pas des enjeux politiques, de politique politicienne, mais réellement des enjeux politiques d'aménagement de notre territoire. Nous parlons finalement des citoyens, mais en dernier. Nous parlons de développement économique, de développement des territoires, mais nous pensons rarement aux citoyens. C'est pour cela que je regrette que des citoyens de notre secteur ne soient pas représentés ce soir.

Philippe MARZOLF

Vous êtes là.

Gilbert BORNACHON

Oui et je vous remercie de me donner la parole. Cela montre que si nous ne nous déplaçons pas, si nous ne nous battons pas, nous n'avons pas la place et que nous ne sommes pas intégrés dans la discussion et la résolution de ces problèmes.

Je ne vais pas en dire plus, je voulais simplement dire que nous nous battons aujourd'hui en proposant également des alternatives qui vont dans le sens du développement durable. Nous touchons beaucoup moins de personnes que ce qui est proposé aujourd'hui, nous évitons de passer sur des nappes phréatiques qui alimenteront demain la population lyonnaise. Nous avons donc des propositions concrètes à faire. J'en finis en disant que ce ne sont pas les ouvertures qu'a aujourd'hui donné le ministre qui permettront de résoudre le problème. La seule chose qu'il a évoquée est une étude sur l'horizon de saturation des lignes, or nous voyons que ce qui nous a été présenté que cette saturation existera de toute manière. Il n'a en aucun cas pris en compte le problème de pollution, de bruit et l'impact sur les populations.

J'espère donc, et je sais que des acteurs politiques en poste sur le dossier sont ici présents, que nous pourrions continuer à mettre tout notre poids dans la balance pour qu'il y ait une véritable infrastructure permettant de faire du vrai fret ferroviaire.

Philippe MARZOLF

Et vous proposez que la ligne passe plus loin de l'agglomération. Je propose que nous traitions ces questions locales lors de la réunion territoriale du mois de juin à Lyon. Une réponse rapide de la Ville ?

Jean-Louis TOURAINE

Je vais rappeler à Monsieur ce qu'il sait déjà. La communauté urbaine de Lyon partage ses préoccupations et c'est la raison pour laquelle elle s'est exprimée à une très large majorité contre le projet tel qu'il était initialement formulé, pour que ce ne soit pas un demi contournement, puis une pénétration en plein tissu urbain dense avec effectivement tous les dangers que cela représente puisqu'il y a beaucoup de transport de matériaux potentiellement dangereux. Nous nous sommes au contraire prononcés sur un contournement plus à l'écart du tissu urbain, total et sans pénétration dans l'agglomération. C'est d'ailleurs une condition qui est non seulement nécessaire pour les populations et pour l'efficacité de ce contournement ferroviaire, mais également nécessaire à ce que ce contournement puisse remplir toute sa fonction, toute sa mission d'attractivité maximum pour représenter une réelle alternative à l'usage excessif de la route. Enfin, ceci est également très important pour laisser au ferroviaire qui pénètre dans l'agglomération sa seule fonction raisonnable, légitime, celle de faire du transport et du déplacement pour l'agglomération et surtout pour que toute les populations vivant dans l'Est lyonnais puissent venir demain davantage par le rail et moins par la route car la saturation est déjà constatée chaque matin et chaque fin d'après-midi.

Philippe MARZOLF

Merci. L'exercice du débat public permet aux citoyens de s'exprimer, mais il est également vrai que nous sommes dans une politique avec des décisions qui ont été prises et nous devons tenter de voir quelles sont les mesures, les orientations qui seraient les meilleures pour modifier cette politique.

Fernand CHAMBON, citoyen du IV^{ème} arrondissement de Lyon

Bonsoir Mesdames et Messieurs. M'adressant surtout aux élus, je voulais dire tout d'abord au sujet de vos problèmes d'infrastructures qu'il n'était pas besoin d'aller pleurer à Guéret l'été dernier pour tirer l'alarme vis-à-vis des responsables politiques nationaux sur la désertification des départements ruraux. Je salue ici la dame de l'Ardèche et ces messieurs pour l'initiative de la RN88 car je pense que si nous avons réfléchi bien avant à une infrastructure nationale, nous n'aurions pas assisté à cette désertification, à cette masse de populations qui sont dans les grandes villes et aux problèmes locaux des zones d'habitation que nous connaissons actuellement dans les grandes villes. S'il y avait eu des infrastructures, il n'y aurait pas eu délocalisation des populations, et nous n'assisterions certainement pas aux problèmes de saturation que nous connaissons actuellement. Au niveau des saturations à prévoir, que nous ne pourrions pas éviter, jusqu'à maintenant, nous ne savons pas non plus mesurer la catastrophe économique d'un tel blocage dans la région lyonnaise. Imaginez par exemple le matin, toutes ces voitures bloquées. Lorsque j'entends dire « Moins de voitures », oui, mais si déjà elles pouvaient déjà circuler le matin, il y aurait certainement moins de pollution et de perte économique. Une heure de blocage dans les bouchons, c'est tout de même de l'économie perdue. Je dis tout cela en deux mots, il faudrait beaucoup plus de temps pour développer le sujet, et je souhaite beaucoup de courage aux trois intervenants parce qu'il y a une quarantaine d'années, et cela n'est pas souvent dit, deux hommes politiques ont inscrit l'A89 au développement du territoire, allez demander aux départements qui reçoivent aujourd'hui l'A89 s'ils ont envie aujourd'hui de faire marche arrière. Vous constaterez qu'il s'agit forcément d'un développement économique indispensable à notre pays.

Philippe MARZOLF

Vous êtes donc plutôt favorable au développement des axes alternatifs qui ont été présentés par l'Ardèche et la 88. Monsieur ?

Gérard LERAS, Président de la Commission des transports pour la Région Rhône-Alpes

Je sais bien que nous n'avons pas à proprement parler pris de décisions en termes de position pour la région, estimant que la région se doit de prendre position dans un débat public. Nous l'avons fait pour Grenoble-Sisteron et nous voulons le faire pour ce débat. Je voudrais simplement dire rapidement deux choses. D'abord, dans la manière de poser les alternatives telles que cela a été fait au cours de cette table ronde, des choses intéressantes ont bien sûr été dites, mais il y a tout de même une manière globale de poser des alternatives qui n'est pas locale, qui n'est pas simplement en termes d'axes parallèles ou d'axes qui divergent à l'ouest ou à l'est. Je trouve que dans la présentation qui a été faite tout à l'heure, l'aspect impact de ce qu'il est possible d'obtenir, l'impact de certaines mesures en termes de report modal ont été sous-estimés. Je voulais prendre deux exemples sans les développer, nous y reviendrons lors d'un débat à Valence. Lorsque nous voyons l'impact de la redevance sur les poids-lourds en Suisse et sur le nombre de camions, sur la reprise des parts de marché sur le ferroviaire, nous avons tout de même des résultats assez tangibles, même s'ils ne sont pas aussi élevés que nous aurions pu l'espérer, alors même que les axes ferroviaires qui vont avec ces mesures, l'axe du Saint-Gothard par exemple, ne sont pas encore réalisés. Donc, avant même l'ouverture des axes, par simple mesure de taxation et d'encadrement, nous arrivons à des résultats sensibles et je pense que nous ne devons pas les sous-estimer.

Dans notre région, lorsque nous voyons le développement de la fréquentation actuelle des TER, 7 % en moyenne en 2005 pour la région Rhône-Alpes, mais de 10 à 12 % si nous faisons une année pleine à partir du mois d'août et avec des axes beaucoup plus élevés que cela, ceci est bien sûr lié au portefeuille et au renchérissement du carburant pour les automobilistes d'une part, mais également lié au fait que nous avons amélioré la tarification sociale, au fait que nous avons créé des services supplémentaires, 50 trains supplémentaire en Rhône-Alpes depuis décembre. Ces choses se mesurent nous avons toujours une espèce de frilosité à dire qu'il n'y aura pas d'effet si nous mettons en œuvre des politiques alternatives. Il est très pratique de le dire car cela permet d'éviter de les mettre en pratique. Je pense que nous avons à les mettre en pratique, à mesurer les effets et éventuellement à les corriger un peu.

Je voulais ensuite évoquer un autre type d'alternative également très important localement, en prenant la question de l'Ardèche. J'aimerais simplement rappeler que nous venons d'enclencher au niveau de la Région une étude avec la SNCF sur la remise en service pour les voyageurs de la rive droite du Rhône. Nous n'avons pas encore les résultats, il ne s'agit pas d'une étude que nous faisons pour faire joli, nous y tenons parce que nous voulons remettre des voyageurs dans les trains sur la rive droite du Rhône et je pense que cela fait partie d'une démarche alternative dans laquelle il y aura moins de déplacement automobile, cela me paraît relativement évident. Deuxièmement, le fait qu'il y ait de véritables problèmes d'accès à Aubenas, à Privas, etc., impose de traiter correctement la façon de relier la vallée du Rhône à ces villes, y compris en termes routier, mais cela n'inclut pas instantanément et a priori la réponse d'une autoroute nouvelle. Je pense que nous devons également bien raisonner à ce sujet et regarder ce qu'il est possible de faire.

Je termine sur un exemple : lorsque nous aurons le développement que nous souhaitons tous, avec la valorisation que nous souhaitons tous et le nombre de personnes qui viendront à la grotte Chauvet, si nous raisonnons simplement en termes de parking pour accueillir les voitures venant à

la grotte, vous ne serez pas sortis de l'auberge en Ardèche. Si nous ne passons pas par une maîtrise de transports collectifs pour amener les gens à la grotte Chauvet, ce sera une véritable catastrophe, le contraire du développement qui vous semble promis.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur. Il y a des solutions en matière de transfert modal et peut-être voulez-vous réagir sur ce qui vient d'être dit s'agissant de l'Ardèche ?

Jeanne CHAUSSABEL

Je pense que d'ici que la restitution de la grotte Chauvet soit mise en pratique et que nous puissions l'utiliser, nous aurons peut-être eu le temps de penser effectivement à la surface des parkings.

Philippe MARZOLF

Nous allons prendre deux autres questions avant de passer à la seconde table ronde. J'essaie de donner la parole à un maximum de personnes différentes.

De la salle

Je représente une association lyonnaise, non pas de défense de riverains, mais une association généraliste. Nous avons pris position dans le débat 2001-2002 sur les contournements autoroutier et ferroviaire, nous nous sommes prononcés en faveur de la priorité à donner au transport ferroviaire. Or les choses n'ont pas beaucoup avancé depuis quatre ans, en tout cas pas assez vite selon nous. Et une question se pose sur la partie du contournement ferroviaire fret allant d'Ambérieu à Lyon-Saint-Exupéry, Nîmes ou Grenoble, une ligne peine, celle qui se trouve au sud, avec plusieurs alternatives possibles : la voie TGV Méditerranée, des alternatives sur Vienne, etc.

La question que j'ai envie de poser aux personnes qui se sont exprimées est : quelles propositions les associations font-elles, même s'il y en a plusieurs, concernant le contournement ferroviaire fret que personne, me semble-t-il, ne conteste ? Si nous voulons désengorger l'axe Sombron, parce que nous ne raisonnons pas seulement sur le sud de Lyon, je ne vois pas comment nous pouvons faire si nous ne faisons pas aussi rapidement que possible le contournement ferroviaire.

Philippe MARZOLF

Je m'excuse de ne pas redonner la parole à l'association Fracture, mais je vous promets que lors de la réunion territoriale du 29 juin, nous vous mettrons à la tribune et vous pourrez dialoguer tous les deux, ensemble. Par contre, je vous propose de vous rencontrer avant pour échanger sur vos propositions. Monsieur, une dernière intervention et nous passerons à la table ronde suivante.

Eric FALLER, citoyen de l'Est lyonnais

Ce qui peut paraître assez paradoxal dans ce débat public est que nous entendrons parler régulièrement, jusqu'à la fin, de développement durable, d'environnement, de saturation, de

fluidité, alors que plutôt que, comme il l'a été dit, de désenclaver certains territoires en perte de vitesse et auxquels il faudrait redonner une certaine dynamique, nous voulons concentrer et développer des infrastructures là où elles posent le plus de problèmes et là où elles créeront les problèmes. Alors que les personnes ici présentes ont parlé d'axes alternatifs qui ont été présentés lors d'audits d'organismes compétents de l'Etat en faisant des propositions plus à l'est ou plus à l'ouest.

Autre réflexion : peut-être eut-il été préférable de voir dans ce débat public qui traite de questions fort intéressantes mais d'une manière très globale, plutôt que de traiter de problèmes prioritaires directement liés aux territoires et, en termes d'offre, à l'axe qui nous concerne.

Troisième réflexion, compte tenu des capacités financières de l'Etat et de sa participation concernant les infrastructures routières, ferroviaires et autres, nous nous demandons vraiment si dans 30 ou 40, disons peut-être dans 60 ans, nous réglerons peut-être les problèmes.

Ceci est peut-être le point noir de ce débat public, et ceci n'est qu'une vision personnelle, ne s'agit-il pas là d'une forme nouvelle de démocratie participative en disant, comme nous l'avons souvent entendu dire « Nous vous avons écoutés, vous avez participé, vous avez dialogué, maintenant ce ne seront, comme l'a dit Monsieur le ministre en Avignon, que des orientations, il n'y aura pas de décisions. Si une nouvelle infrastructure se décide, il y aura un nouveau débat public ». Ceci pour dire que nous ne réglons pas les problèmes, nous ne faisons que les déplacer, que d'essayer de les régler là où ils sont les plus nombreux. Cela me paraît tout à fait inacceptable.

Philippe MARZOLF

Je vais vous répondre sur la seconde partie en tant que Vice-président de la Commission nationale du débat public, nous ne pouvons pas laisser passer cela. Par contre, vous avez parlé des priorités, pouvez-vous nous dire en trois ou quatre mots quelles sont pour vous ces priorités ?

Eric FALLER

Il y a des services qui dépendent de l'Etat tels que la DATAR, Conseil général ou autres organismes, RFF, SNCF. Ce sont des services compétents mais nous pouvons également être étonnés qu'il n'y ait pas certains scénarios qui soient présentés et sur lesquels nous aurions pu discuter. Cela aurait peut-être fait gagner du temps, gagner quelques années.

Philippe MARZOLF

Vous n'avez pas répondu à ma question. Quelles sont les priorités pour vous, en tant que citoyen ?

Eric FALLER

Lorsque nous lisons certains dossiers d'analyse et autres, nous nous apercevons qu'il y a énormément de mesures qui ont été prises...

Philippe MARZOLF

Des propositions.

Eric FALLER

Des mesures, propositions, mais il y aura peu de décisions prises parce que l'Etat ne veut pas. Les régions sont dépendantes de l'Etat, financièrement avec la décentralisation. (*inaudible*) nos élus, participer financièrement si nous voulons faire appel à des collectivités territoriales ou au privé. Le privé, lui, il s'agit d'une question de rentabilité. C'est-à-dire que la question environnementale, humaine passera après. Le problème est de désenclaver les territoires.

Philippe MARZOLF

Désenclaver les territoires, donc trouver des solutions alternatives.

Je vous réponds juste, et je pense que l'Etat pourra ensuite donner un éclairage sur les différents scénarios, en tant que Vice-président de la CNDP. Il est certain que nous sommes là dans un débat de problématique beaucoup plus large qu'un débat de projet. Comme Monsieur le ministre Dominique Perben l'a dit à la réunion d'ouverture, si après ce débat public de problématique qui doit en fin de compte nous éclairer sur les grandes orientations et l'acceptabilité des mesures, il y avait des projets d'infrastructure qui étaient décidés, ils les soumettaient au débat public, ce qui est normal car la loi les y oblige. Je vous rappelle que l'Etat n'était pas obligé de saisir la CNDP pour organiser ce débat. Par contre, cela est réellement nécessaire pour tout projet d'infrastructure. Au contraire, la Commission, pense qu'elle est encore plus en amont de l'élaboration d'une politique des transports, qui est bien sûr une notion beaucoup plus large, la problématique est là. Mais il est tout de même plus intéressant de faire un débat public si nous sommes en amont de ce projet. Ceci est donc bien complémentaire.

Eric FALLER

Je voudrais revenir sur un exemple précis cité par Monsieur le ministre en Avignon : Pourquoi vouloir faire une priorité de l'Escaut, et vouloir tout simplement occulter d'une part une liaison Rhin-Rhône qui était demandée par de nombreuses chambres d'industrie et autres ? En même temps, pourquoi ne pas reporter une partie de ce trafic sur le fluvial ? Bien sûr, nous entendrons dire qu'il faut doubler le nombre des tubes. Il y aura toujours des prétextes, il y aura toujours quelque chose parce que nous ne voulons pas faire quelque chose, il faut bien trouver des prétextes.

Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur. Une étude a été faite sur la liaison Saône-Rhône. Un éclairage sur les scénarios en deux secondes et nous passons ensuite à l'autre table ronde.

Jean-Didier BLANCHET

Bien sûr. Nous avons fait un dossier précédemment, qui s'appelle le dossier de consultation. C'est celui qui a été soumis à l'avis des élus en 2004. Dans ce dossier il y avait des scénarios, un scénario

de référence, un scénario volontariste de report modal, et il nous a été dit «l'Etat a des idées derrière la tête, ce n'est pas comme cela qu'il faut agir, il faut faire des choses ouvertes. » Nous avons alors fait quelque chose de tout à fait novateur, c'est-à-dire que nous avons fait un dossier main dans la main avec le ministère de l'Ecologie et du Développement durable et nous vous avons sorti un dossier qui comporte des solutions très différentes les unes des autres, très nombreuses et il n'y a pas de scénario de l'Etat. L'Etat a la volonté de vous écouter avant de prendre des décisions. Par conséquent, le but de ce débat est là.

Quant au report modal, je n'en ai pas beaucoup parlé tout à l'heure, mais il est bien inclus dans nos hypothèses et nous faisons l'hypothèse que si nous allons au bout de toutes ces mesures concernant le report modal des marchandises, des camions, nous devrions pouvoir absorber toute la croissance des 40 % des poids lourds sur cet axe, sur les autres modes de transport, la voie d'eau et le fer. Nous parlons de la voie d'eau, nous disons que la capacité est quatre fois supérieure au trafic actuel, donc nous pouvons largement développer le trafic fluvial. Par ailleurs, s'agissant de la question des itinéraires vers le nord, le Rhin a été une décision du Gouvernement précédent et qui consistait à arrêter le projet, et nous faisons actuellement de nouvelles études sur la Moselle, sur la liaison Saône-Moselle.

Donc nous parlons bien du report modal, nous pouvons peut-être absorber toute la croissance des 40 %, mais cela ne résout pas le problème, parce qu'il ne s'agit pas, comme l'a dit Monsieur Badré, uniquement d'un problème de poids-lourds, mais aussi de véhicules particuliers qui causent les encombrements de l'été.

La voie d'eau est incluse dans ce rapport modal. Ce débat est un débat ouvert, dans lequel il y a 44 mesures parmi lesquelles vous devez faire vos choix et nous dire ce dont vous voulez et ce dont vous ne voulez pas. Je serais très heureux de vous entendre à ce propos. Vous accepterez certaines mesures, d'autres non, cela dépendra des cas.

Anne DEVAILLY

Nous prendrons d'autres questions ensuite, mais peut-être pouvons nous maintenant passer à la seconde table ronde pour voir ce que souhaitent les différents acteurs, qu'ils soient du monde économique, du tourisme ou de l'environnement. Petit changement par rapport à ce qui est inscrit au programme, nous allons d'abord donner la parole à Monsieur Hervé Saulignac pour des questions d'emploi du temps. Monsieur Saulignac, vous représentez un peu le monde du tourisme car vous êtes Président du Comité régional du tourisme. Nous écouterons ensuite Monsieur Serge Mercier qui nous donnera le point de vue d'une plateforme logistique, Monsieur Jacques Lambert pour l'Alliance logistique de la région urbaine de Lyon et Monsieur Michel Dubromel pour France Nature Environnement.

Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Table ronde

Le point de vue des représentants du monde du tourisme

Hervé SAULIGNAC, Président du Comité régional du tourisme

Merci. J'interviens effectivement en qualité de Président du Comité régional du tourisme, je suis également élu de l'Ardèche et me félicite de voir qu'il est beaucoup question de ce département à Lyon. Si j'étais un peu provocateur et avec une casquette d'institutionnel du tourisme, je pourrais également dire que ce département peut afficher à ses visiteurs des nuisances ferroviaires, vous voyez donc que nous pouvons également renverser les contraintes et les atouts. Il s'agit de prendre les choses avec humour et de désamorcer des débats parfois très sérieux. Je voudrais vous remercier de pouvoir faire témoigner à travers moi des professionnels du tourisme qui ne sont pas toujours considérés comme acteurs à part entière de l'économie. Pourtant quelques chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2005 Rhône-Alpes a représenté 152 millions d'unités, c'est aussi 200 000 emplois direct, et également environ 10 milliards d'euros de consommation touristique qui font de cette région la seconde région touristique de France au coude à coude avec PACA.

Je voudrais également vous dire que l'exercice auquel vous me demandez de me livrer ici, parce que les attentes des acteurs du tourisme en Rhône Alpes sont très différentes et je n'ai pas forcément la prétention de dire que je parviendrai à les représenter tous dans leur ensemble. Ces acteurs sont très différents car le tourisme en Rhône-Alpes est très diversifié : il s'agit d'abord d'un tourisme de montagne, n'oublions pas que 66 % de la région est située en zone de montagne, il s'agit d'un tourisme rural, avec des territoires identitaires les Alpes provençales, la Bresse, etc., il s'agit enfin d'un tourisme culturel, urbain, d'affaires.

Compte tenu du sujet qui nous préoccupe, quelques questions nous paraissent se poser. Tout d'abord, comment se rend-on en Rhône-Alpes ? Qui sont nos touristes et d'où viennent-ils ? Comment se déplacent-ils en Rhône-Alpes ? Se déplacent-ils ? Quelles sont les attentes des professionnels, mais également de la clientèle puisqu'il s'agit en l'occurrence d'une clientèle.

Premièrement il est facile d'entrer en Rhône-Alpes, à condition de venir du nord ou du sud. C'est un peu plus difficile en venant de l'est, même si le réseau est suffisamment structuré pour nous assurer une conséquente clientèle suisse ou italienne. C'est beaucoup plus difficile en venant de l'ouest, notre territoire étant contraint par un relief qui a deux caractéristiques, comme le disait notre professeur de géographie à l'université : ce relief est massif et central.

Deuxièmement, Rhône-Alpes n'est pas une destination à part entière. Les gens ne viennent pas en vacances en Rhône-Alpes, ils vont en vacances en Alsace, en Drôme provençale, dans le Vercors, la Chartreuse, mais ne viennent pas en vacances en Rhône-Alpes. Il est important de savoir cela parce Rhône-Alpes n'est pas véritablement une région que l'on visite, puisque les touristes, nous le constatons assez facilement, sont relativement peu mobiles à l'échelle régionale et visitent plutôt un territoire restreint. C'est pourquoi les professionnels sont en attente d'une meilleure interconnexion. Et, incontestablement, du point de vue touristique, nous pouvons considérer que la vallée du Rhône est en quelque sorte la muraille de Chine que l'on ne franchit pas. Il suffit pour cela de regarder les

touristes venant par exemple dans la Drôme provençale, très peu franchissent le Rhône pour aller en Ardèche et inversement. Cet état de fait se trouve renforcé par la contrainte topographique et l'incursion dans les territoires qui longent la vallée du Rhône, le massif alpin à l'est et le Massif Central à l'ouest. Dès lors, le système ferroviaire tel qu'il existe, est limité et la voiture s'impose pour s'enfoncer dans ces vallées.

Autre élément qu'il convient également de prendre en considération : l'origine de nos touristes. Plus de 90 % des touristes qui fréquentent Rhône-Alpes sont Français, 22 % sont Rhône-Alpins. C'est dire si les Rhône-Alpins « consomment » notre région, et cette clientèle compte d'autant plus économiquement que la tendance pourrait se résumer en une formule : nous partons moins longtemps, mais plus souvent. Par conséquent, nous avons tendance à faire de courts séjours, c'est-à-dire départ le matin et retour le soir. Dans ces conditions, il y a un certain nombre de territoires comme la Loire, l'Ain, le Rhône, l'Ardèche, l'Isère qui bénéficient en quelque sorte, si vous me passez l'expression, des réservoirs démographiques des grands centres, qui sont des destinations appréciées pour ces courts séjours. Pour autant, ces courts séjours sont soumis à des temps de trajet consentis maximum. Si l'on part deux jours, le temps de trajet maximum est de 2 heures à 2 heures et demie, 3 heures à 3 heures et demie pour trois jours. Cela signifie que l'enjeu routier réside surtout en une unification de ces territoires pour favoriser une meilleure répartition des fréquentations touristiques, mieux réparties dans l'espace et plus étalées sur l'année. C'est d'abord probablement dans l'amélioration des axes secondaires que se joue le développement de ces courts séjours. Si nous raisonnons d'un strict point de vue touristique, car d'autres acteurs de l'économie ne raisonneront pas forcément de la même façon, nous pouvons considérer que la tendance confirmerait plutôt une moindre concentration des départs dans le temps et que, par ailleurs, élément important, l'analyse des comportements démontre que la contrainte de l'encombrement lors des périodes de vacances prolongées, où nous allons avoir saturation de l'axe autoroutier, n'est pas rédhibitoire, il ne s'agit pas d'un frein au départ. Si nous partons pour de longues périodes, nous décalons de quelques heures s'il le faut, si Bison Futé a crié au rouge, mais, en réalité, nous partons quelque soit le niveau de l'encombrement et le temps passé sur la route ne joue guère pour les gens qui arrivent en vacances, contrairement aux courts séjours où là il importe de rejoindre son lieu de villégiature sans perdre de temps. Si nous voulons résumer ce qui apparaît comme un trait dominant dans les attentes exprimées par les professionnels, force est de constater le besoin d'infrastructures routières qui organisent la capillarité, désenclavent, comme l'a rappelé tout à l'heure Jeanne Chaussabel, et qui permettent parfois d'emprunter les itinéraires autres que l'axe autoroutier.

J'arrive bientôt à mes 7 minutes de temps de parole et je vais donc accélérer. Ce besoin est d'autant plus important en matière d'aménagement du territoire que l'axe de la vallée du Rhône déstructure autant qu'il structure. Cet axe déstructure parce qu'il continue à attirer de la population et de l'activité économique, et vous montrez bien que des départements tels que l'Ardèche ne perdent pas d'habitants et qu'en même temps, ses habitants se concentrent dans la vallée. Les territoires que j'appelle de l'intérieur se sont véritablement vidés de leur population et de leur activité. Aujourd'hui, de ce point de vue-là, la vallée du Rhône déstructure ce territoire.

J'ajouterai un dernier élément avant d'arriver à la conclusion et qui concerne l'ouest. Nous avons évoqué tout à l'heure l'axe Lyon-Toulouse. Il se trouve que, très clairement – et j'en reviens à mon relief qui est massif et central –, la configuration du réseau routier national aujourd'hui coupe l'économie touristique Rhône-alpine de tout un réservoir de clientèle, en l'occurrence celui du Grand Ouest. Les trois quarts de la population touristique de Rhône-Alpes et des régions de proximité, irriguées par l'axe TGV et l'autoroute Lille/Paris/Marseille, la clientèle du Sud-ouest, en l'occurrence celle de l'Aquitaine, des Midi-Pyrénées et du Limousin sont aujourd'hui tout à fait mis en retrait.

En conclusion, je dirai, sans trahir ou sans travestir l'analyse des représentants du tourisme, que ces représentants souhaitent d'abord aborder la question du transport en vallée du Rhône comme un enjeu de territoire et non pas comme la gestion d'un gigantesque tuyau sous pression dont l'allègement passerait par l'augmentation du gabarit du tuyau. En matière de transport, en matière de tourisme, il importe de faire en sorte que le mode de transport, un peu comme le système sanguin, irrigue mieux toutes les parties du territoire.

Enfin, la conclusion de ma conclusion : nous parlons beaucoup des transports dans la vallée du Rhône, mais nous ne parlons pas forcément de ce territoire. Moi, je voudrais dire un mot à l'intention de celles et ceux qui habitent la vallée du Rhône. Je crois qu'il est aussi du devoir des pouvoirs publics de revaloriser cette vallée. La vallée du Rhône est un espace riche de ce patrimoine naturel, de ce patrimoine culturel. Elle a un potentiel touristique absolument évident et elle ne doit pas être considérée comme un corridor voué à concentrer les nuisances, comme un axe qui ne serait pas digne d'intérêt pour le tourisme parce que ce n'est pas vrai. Un certain nombre de ces territoires aujourd'hui travaillent à valoriser et à améliorer leur image avec l'ambition légitime de capter une part, même infime, du trafic routier. La vallée du Rhône est l'axe qui voit passer le plus grand nombre de touristes en Europe et pour l'heure, ils ne font que passer ; il ne serait pas illégitime de concevoir une réorganisation du transport qui permette aussi à ces territoires de tirer quelques profits de la manne touristique. J'ai assez largement dépassé mon temps, pardonnez-moi !

Anne DEVAILLY

Juste une question avant que vous ne partiez : dans le potentiel touristique de la région, il y a quand même un cas plus particulier si nous nous plaçons à l'échéance pour 2020, ce sont les stations de moyenne montagne. Alors si nous faisons un peu de prospective, quel avenir donnez-vous à ces stations ? Sont-elles envisagées ?

Hervé SAULIGNAC

Les stations de moyenne montagne se heurtent effectivement déjà à la question du niveau d'engagement notamment ; le CRT et l'ensemble des acteurs du tourisme, qu'ils soient institutionnels ou professionnels, travaillent à repositionner le tourisme de la moyenne montagne notamment sur un tourisme dit de montagne été, avec une offre qui se rapproche plus de ce que nous pouvons trouver en matière de tourisme vert ou de tourisme rural. Il est évident que leur survie touristique dépendra beaucoup de l'aménagement de la saisonnalité. Par conséquent, petit à petit, ces stations de moyenne montagne sont en train de sortir du tout-ski ou du tout-neige et travaillent à essayer d'aménager leurs saisons via une offre diversifiée et qui permet d'attirer une clientèle sur une période de l'année plus large.

Anne DEVAILLY

Je vous remercie. Nous allons passer la parole tout de suite aux acteurs économiques. Donc Monsieur Serge Mercier pour la plateforme logistique SOGARIS et ensuite, Monsieur Lambert.

.I Le point de vue d'une plateforme logistique

Serge MERCIER, SOGARIS

Bonsoir. Tout d'abord, je vais me présenter. Je suis responsable d'une plateforme logistique, la plateforme logistique du Grand Lyon située en périphérie sud-est de Lyon, sur la rocade-est A46 et sur la commune de Mions. Le point de vue que je souhaite représenter ici face à vous est celui d'un gestionnaire d'un site logistique dans sa dimension « aménageur de zone d'activité » soucieux de la qualité architecturale de son site, actif et concerné par les problèmes environnementaux, attentif à la qualité des dessertes et des infrastructures, sans oublier le respect scrupuleux et réglementaire des installations du passé.

Mes interlocuteurs privilégiés, c'est-à-dire mes clients, sont des opérateurs de la fonction logistique, c'est-à-dire des transporteurs, des logisticiens, des chargeurs.

La logistique : en préambule, un mot clé revient systématiquement dans nos débats et dans nos réflexions, c'est le mot logistique. Quel est donc ce vocable si largement utilisé actuellement et qui est bien souvent galvaudé ? Je vous en propose une définition simple : le bon produit en bon état, au bon endroit, au bon moment, au meilleur prix. Cette fonction logistique est devenue prépondérante dans l'entreprise en général, juste derrière les coûts des matières premières et souvent des grilles de salaires.

Sans trop rentrer dans le détail des raisons de l'évolution de nos moyens d'acheminement des produits et de nos modes de consommation, sujet que développera sûrement mon voisin Jacques Lambert, intervenant en qualité de transporteur, nous observons depuis bientôt deux décennies l'émergence de pôles d'activité logistique regroupés sur des plateformes logistiques. Pourquoi donc des plateformes logistiques ? Dans un souci concerté d'aménagement de notre territoire, nous avons vu émerger des zones d'activité industrielle d'un nouveau genre, celles qui préfigurent le XXI^{ème} siècle, je veux parler des entrepôts et des bases logistiques.

Pour mettre en place une activité logistique, il nous faut plusieurs ingrédients : du foncier disponible, des infrastructures compétitives, un bassin d'emploi, une zone de desserte ou de chalandise, des axes de communication performants dans les différentes routes. Le foncier est une denrée qui, aujourd'hui, se fait rare, elle coûte cher, à proximité notamment de nos grandes agglomérations. Les infrastructures doivent être de qualité ; elles concernent tous les modes de transport sans exception et notre région a des atouts indiscutables dans tous les domaines. Le fluvial a été cité notamment avec le port Edouard Herriot, l'aéroportuaire avec Saint-Exupéry, les chantiers – cela s'appelle comme cela – de transport combiné ou chantiers multimodaux, les gares SNCF marchandises au centre de triage de wagons. Nos infrastructures routières sont souvent encombrées et décriées.

Le bassin d'emploi qui s'y rattache revêt également une importance prépondérante car, sans main d'œuvre ou dans la difficulté de recruter des personnels de qualité, la logistique ne se développerait pas ; plutôt, elle s'installerait là où elle trouverait les gisements de compétences adaptés à sa demande. Pour rappel, la logistique est un formidable ascenseur social. Cette filière, structurée avec des organismes de formation intégrée, en continue par alternance, recherche en permanence des candidats. Point n'est besoin de rappeler ici l'image de notre corps professionnel, ce secteur qui pourtant certifie des formations de niveau CAP à DESS, spécialités, niveau Bac+5. A bon entendeur ! A ces moments troubles et contrastés de recherche de solutions d'emplois pour les jeunes...

La zone de chalandise ou de desserte : inutile de développer davantage que la région Rhône-Alpes est le deuxième pôle économique national avec ses productions industrielles et ses bassins. Concernant les axes de circulation auxquels je faisais référence, depuis l'installation du couloir rhodanien sur ces trafics fluviaux, ferroviaires et routiers, en attendant la traversée des Alpes avec la Transalpine et les différents barreaux de désenclavement ou de contournement, notre région a des atouts, mais n'a pas tous les atouts.

J'en arrive à la problématique des implantations logistiques et à leurs attentes. Là, nous faisons un focus sur la région Rhône-Alpes et sur le débat de ce soir, à Lyon, en région urbaine de Lyon. Les activités logistiques impactent fortement le développement économique de notre région. Au-delà de nos qualités spécifiques de dynamisme dans nos échangeurs commerciaux, nous avons des arguments naturels de développement liés à notre position géographique aux portes de l'Europe du sud et l'entrée du sud rhodanien. Nous devons nous situer dans un contexte international et croire encore et encore en nos filières et en nos débouchés. A ce titre et du point de vue économique, le développement de la logistique est une réponse possible à la délocalisation des entreprises de production logistique. Les emplois d'hier en industrie peuvent et doivent se retrouver dans les filières logistiques.

Quelques données chiffrées qui illustrent notre potentiel : Rhône-Alpes accueille actuellement environ 3 millions de mètres carrés... Avec deux pôles de localisation émergente ; ce sont L'Isle-d'Abeau en Nord-Isère et la plaine de l'Ain, chacune pour environ un million de mètres carrés. La petite couronne lyonnaise représente à lui seul environ 400 000 mètres carrés. Le ratio emplois/hectare est d'environ 50 personnes en moyenne sur les grands entrepôts. Il passe à plus de 100 personnes sur les plateformes de distribution urbaine, notamment de type activité de messagerie.

Pourquoi nous installons-nous en Rhône-Alpes en matière de logistique ? L'atout numéro un est la géographie, la qualité de l'emplacement de la région. Deux tiers des entreprises revendiquent ce critère de choix dans leur décision d'installation. Viennent ensuite, par ordre de priorité, l'historique des entreprises présentes naturellement en matière industrielle dans la région et celles-ci ont donc développé des fonctions logistiques de production. Je citerai, sans la nommer, un grand groupe lyonnais, leader sur son marché spécialisé dans le petit électroménager qui développe sa logistique au niveau planétaire. Ensuite viennent la qualité des prestataires établis, la richesse de son bassin d'emplois. Alors vous allez me dire « Et notre débat dans tout cela ? » Si nous nous en référons aux études prospectives réalisées pour ce débat public, elles prévoient un accroissement de 50 % du trafic d'ici 20 ans. Donc que devons-nous faire ?

L'une des réponses a été évoquée ce soir ; selon moi, c'est la multimodalité. Je tiens à confirmer ici publiquement devant vous la détermination et la volonté claire et stratégique de bon nombre d'industriels et d'opérateurs du transport pour mettre en exergue des solutions alternatives. Je prendrais pour exemple l'accroissement sensible des volumes traités par la voie fluviale et la mise en place d'un bateau-navette reliant Chalon-sur-Saône au port de Fos-sur-Mer. J'ai pris ailleurs des exemples d'industriels et de gros négociants qui, maintenant, privilégient systématiquement la voie fluviale pour tous leurs containers maritimes qui arrivent à Fos-sur-Mer. Certes, c'est plus long en délai, mais cela fonctionne bien. C'est plus économique et c'est plus vertueux. Maintenant, il est courant d'imposer dans un appel d'offres du marché logistique une quote-part de volume à traiter obligatoirement par les transports combinés. Les premiers chargeurs à avoir initié ces demandes multimodales ou alternatives sont issus de la grande distribution et de l'industrie automobile. J'ai relevé l'idée très volontariste du triplement de la voie d'eau et du doublement du trafic ferroviaire. Pourquoi pas ? Voilà notre défi !

En conclusion, il y a donc selon moi nécessité à développer nos ressources alternatives logistiques en les consolidant et en améliorant l'ensemble de nos infrastructures, en investissant dans les gabarits et dans la capacité de tous nos moyens – et là, j'insiste –. L'attentisme en la matière serait bien sûr une régression. En revanche, une politique volontariste d'investissement ciblé sur plusieurs modes, le fleuve, le fer et la route, sera de toute manière attendue et suivie par l'ensemble de la profession. J'ai une phrase célèbre « Investissez et la logistique suivra ! » Je vous remercie de votre attention.

Anne DEVAILLY

Monsieur Jacques Lambert, dans les transports, j'imagine que la transition est facile parce que vous travaillez évidemment main dans la main avec les logisticiens.

.II Le point de vue d'un transporteur

Jacques LAMBERT, Alliance logistique de la région urbaine de Lyon

Comme Madame Devailly m'a présenté en tant que Président de l'Alliance logistique de la région urbaine, je vous rassure tout de suite : je ne parlerai pas de logistique. Cela vient d'être fait. Donc je m'abstiendrai de le faire. Mais comme je dirige une entreprise de transport basée à Saint-Priest, c'est donc de transport que je vous parlerai plus particulièrement. Comme tel, vous allez tout de suite penser que je suis un adepte du tout routier. Cela paraîtrait logique ; mais détrompez-vous, j'ai toujours été un adepte du report modal. Nous avons souvent entendu dire – je le répète ce soir devant vous – qu'effectivement, nous ne passerons pas d'une culture tout ferroviaire ou d'une culture tout fluvial à une culture où nous resterons routiers, mais nous passerons surtout à mon avis à une culture intermodale et je crois que cela a déjà été dit.

Sans être simpliste, je crois pouvoir résumer la question que vous avez posée ce soir de la manière suivante : pourquoi les logisticiens et les transporteurs font-ils circuler de plus en plus de poids lourds, en particulier sur les grands axes qui nous intéressent dans ce débat ? Est-ce vraiment nécessaire ? Nous pouvons nous poser la question. Ne pourrions-nous pas faire autrement ? Pourquoi avons-nous besoin toujours de plus de transport et notamment de plus de transport routier ? Quelques réflexions pour répondre à certaines de ces questions ; d'abord transport et mobilité. Je n'irai pas sur cette réflexion puisque je crois qu'elle a été déjà débattue précédemment. Il est vrai que nous assisterons à un accroissement de la mobilité et à un besoin de mobilité, que cela soit pour les voyageurs comme pour les marchandises. Je ne reviendrai pas sur cette question.

Une autre réflexion, c'est le transport, le développement économique et la mondialisation. Nous sommes bien obligés d'en parler. C'est vrai que nous vivons une internationalisation des échanges et nous pouvons l'appeler mondialisation. Elle se traduit comme chacun le sait par une spécialisation des unités de production au niveau européen et par des délocalisations massives d'activités industrielles. Dans ce cadre, n'oublions pas que l'axe nord-sud est un des axes les plus fréquentés par les poids lourds, c'est évident, mais également par les véhicules légers ! Nous pouvons bien résumer en disant que c'est une artère vitale. Alors ne perdons pas de vue non plus tous les atouts et les enjeux représentés sur le plan économique par cet axe nord-sud ! Il y a un atout économique bien sûr, cela a déjà été dit. Il y a également un atout logistique créateur d'emplois. Serge Mercier l'a développé. Il y a un atout touristique très important ; mon voisin de gauche l'a développé précédemment.

Alors nous parlons beaucoup de transport par route, mais il faut aussi avoir à l'esprit que le transport par container est le mode de transport qui croît le plus actuellement, le transport par container, le transport par voie maritime et même par voie fluviale. C'est dans le cas effectivement des échanges intercontinentaux. Les marchandises qui arrivent à Marseille Fos ou qui arrivent à Barcelone par exemple continuent à être transportées ensuite sur nos axes rhodanien et languedocien. Alors quel est le rôle du logisticien et surtout du transporteur ? Nous, entrepreneurs et utilisateurs de transport, nous sommes finalement à la disposition des chargeurs. Effectivement, je ne voudrais pas choquer certains d'entre vous, mais c'est une phrase qui est réelle : nous ne créons pas d'activités, c'est vrai, nous déplaçons ces activités. C'est bien le consommateur au sens large du mot qui est à l'origine du choix des modes de transport. Je sais que cela peut parfois choquer. Le consommateur, aujourd'hui, exige une disponibilité rapide et sans retard des produits qu'il veut consommer. C'est un paradoxe, mais le consommateur exige bien souvent ce que le citoyen refuse. On nous demande aujourd'hui de transporter toujours plus vite, de livrer toujours plus rapidement. C'est vrai que c'est un phénomène de société et c'est même un problème de comportement.

Vous me direz « Si le transport de fret se développe et doit continuer à se développer, ne pouvons-nous pas au moins l'orienter massivement vers les modes ferroviaires ou fluviaux, a priori plus respectueux de l'environnement ? » Il faut savoir que les logisticiens recherchent de plus en plus, pour des raisons de coûts notamment, à utiliser des modes dits alternatifs à la route. Les professionnels de la logistique souhaitent s'appuyer sur un ensemble de modes performants et pas uniquement par la route. La logistique, par nature, est multimodale. Pour ne prendre qu'un exemple, les commissionnaires et les organisateurs de transport que nous sommes se félicitent lorsqu'ils peuvent proposer un véritable choix modal à leurs clients pour le transport de containers sur l'axe rhodanien par exemple. J'en ai parlé précédemment.

Mais pour de nombreux transports, notamment le transport de distribution, il faut être conscient que seule la route peut apporter un service adapté, compte tenu de la taille des lots à transporter et de la distance à parcourir. Nous ne pouvons pas utiliser rationnellement le train ou la péniche pour de courts trajets ou de faibles charges. La taille des lots que nous avons à acheminer est de plus en plus petite. Pour une entreprise comme la mienne, il faut savoir spécialiser la messagerie et il faut savoir pourquoi que nous voyons bien actuellement que c'est une autre. Pour beaucoup de confrères plus importants et axés sur le même problème, elle est de 2 à 3 tonnes. Donc les tonnages se réduisent.

Les distances à parcourir sont également sur Open. Pour ne parler que des axes qui nous intéressent, les études montrent que plus de la moitié des trajets poids lourds sur A7 et A9 sont à moins de 100 kilomètres et que la longueur moyenne de trajet pour les poids lourds est seulement de 128 kilomètres. Ce sont des chiffres qui ont été donnés par les Directions de l'équipement. Les chiffres qui ont été mis en évidence par le document de consultation du débat pour A7 et A9 sont parfois encore plus faibles. Nous avons l'absolue certitude qu'un fort développement du fluvial et du ferroviaire est nécessaire, mais ne permettra pas de réduire le trafic de poids lourds, mais simplement – et c'est quand même important – de limiter sa croissance.

Si le trafic de transport des marchandises doit rester à un niveau de trafic et même se développer, vous pouvez poser la question de savoir s'il ne peut pas passer ailleurs que sur A9 et A7. Je vais aller très vite maintenant dans la conclusion parce qu'il me reste peu de temps. Je vais sauter quand même quelques considérations que je voulais faire. Je n'ai pas la prétention d'apporter la réponse complète aux questions qui sont posées ; mais je suis sûr d'une chose, c'est qu'il faudra développer les différents modes de transports – et je crois que cela a été dit, mais il faut le répéter quand même – en gérant mieux l'existant avec des mesures d'incitation au report modal, cela me paraît évident,

en incitant au changement des comportements aussi bien pour le trafic de fret que pour les véhicules légers et en créant de nouvelles infrastructures.

Le seul et dernier message que j'adresse aux pouvoirs publics, c'est « Investissez en infrastructures dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, que cela soit du fluvial, du ferroviaire ou du routier et nous, les entrepreneurs du transport, nous saurons organiser le transport ! » Le pire – et cela a été dit, je crois, dans le rapport ; j'ai noté cette phrase –, ce serait l'immobilité. Il faut envisager des mesures à court terme, à moyen terme et à long terme et si rien n'est fait face à l'augmentation des trafics de fret – nous avons retenu le chiffre qui a été contesté de plus 50 % attendu sur les 20 ou 25 ans – et aussi l'augmentation des voyageurs, nous nous préparons à l'évidence à des lendemains très difficiles avec des répercussions que je pourrais qualifier de dramatiques sur le développement économiques et sur l'emploi. Merci, j'ai un peu dépassé.

Anne DEVAILLY

J'imagine que cela va susciter beaucoup de réactions. Je propose d'abord de donner la parole à Monsieur Dubromel qui va peut-être déjà réagir à ce que viennent de dire les deux personnes précédentes, notamment sur la nécessité d'investir sur les infrastructures.

Philippe MARZOLF

J'avais peut-être une question à rajouter. Vous avez dit de passer sur l'A7 ou l'A9, mais n'y a-t-il pas pour vous des axes alternatifs – nous en avons parlé tout à l'heure – qui seraient utilisables par les camions ou par autre chose ?

Jacques LAMBERT

Bien évidemment, il y a des axes alternatifs, mais dans le temps qui m'était imparti, j'ai centré mon propos sur ce qui pouvait susciter...

Philippe MARZOLF

L'A75 par exemple. Pourquoi l'A75 n'est pas autant utilisée qu'elle le pourrait ?

Jacques LAMBERT

Bien sûr, il y a les deux axes alternatifs qui sont des axes parallèles au couloir rhodanien, soit par le Massif central et le viaduc de Millau, soit éventuellement par la suite, par l'A51 pour descendre sur la région de l'est de PACA. Je crois que là, il ne faut pas le nier.

Philippe MARZOLF

Mais l'A75 pour l'instant, est-elle vraiment utilisée par les camions, par les transporteurs routiers ou pas ? Et pourquoi ? Y a-t-il des réticences ?

Jacques LAMBERT

Vous savez que nous allons toujours au plus facile. Il faut bien reconnaître que beaucoup de transports routiers utilisent carrément la vallée du Rhône, que ce soient des véhicules français ou des véhicules étrangers, d'Espagne, du Portugal ou autres. Les trafics de poids lourds utilisent surtout la vallée du Rhône.

Philippe MARZOLF

D'accord. Donc ce n'est pas encore utilisé. Vous avez parlé d'incitation réglementaire. Avez-vous des idées pour faire un report modal ? Est-ce de taxer plus le routier ?

Jacques LAMBERT

Je laisse le soin aux pouvoirs publics de répondre à cette question !

Philippe MARZOLF

Pardon, je vous ai coupé l'herbe sous le pied.

Jean-Didier BLANCHET

Vous avez quand même assez bien balayé notre sujet et je vous en remercie puisque vous avez évoqué les mesures à court terme et à moyen terme. Sur le long terme, quand nous vous parlons de taxe carbone, comment réagissez-vous ?

Jacques LAMBERT

Ecoutez, comment réagir quand nous parlons de taxe carbone et que nous parlons d'autres taxations ? Vous connaissez les marges de manœuvre de la plupart des entreprises de transport qui ont des marges très faibles. Nous sommes dans l'obligation – et là, je vais peut-être choquer quelques personnes – de répercuter au consommateur ces hausses. Finalement, c'est toujours le consommateur que vous êtes et que je suis au dernier cas, qui supportera la répercussion de ces incidences d'augmentation. Comment faire autrement ? Nous ne pouvons pas le prendre sur les marges de transport. Il y en a qui le savent bien.

Philippe MARZOLF

Monsieur Dubromel et après, nous reprendrons les questions de la salle.

.III Le point de vue de France Nature Environnement

Michel DUBROMEL, Responsable réseau transports et mobilité durable

Nous essayons d'apporter une contribution associative, comme nous l'avons mentionné tout à l'heure, qui est celle de France Nature Environnement. Donc je suis responsable du réseau transports et mobilité durable. Les débats que nous avons mentionnés ici tout à l'heure entre chargeurs et logisticiens, je voudrais vous dire que nous les avons déjà, nous, au sein de la fédération puisque nous sommes une fédération qui regroupe près de 3000 associations en France. Nous travaillons dans différents domaines : protection de la nature, les déchets, la santé, les transports. Ceux-ci animent déjà pas mal de débats internes et je peux vous confirmer que France Nature Environnement avait, depuis longtemps, demandé un débat de politique de transport face à des débats d'infrastructures qui nous étaient imposés.

Nous considérons que les transports sont un instrument qui est bien sûr la cohérence et la cohésion au sein d'un territoire – le commentaire de la Maire d'Aubenas confirme bien ceci –, que ces principes s'appliquent à l'échelle locale, par exemple le département, jusqu'à l'échelle européenne. Nous souhaitons quand même rappeler ici que nous pensons que ce débat n'est pas un débat sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien, mais qui concerne bien toute l'Europe puisqu'il faut prendre toutes les composantes qui arrivent par l'Europe du Sud et qui vont irriguer l'Europe du Nord.

Le constat que nous faisons depuis une quarantaine d'années au minimum, c'est que les transports doivent s'adapter aux politiques d'aménagement et d'urbanisme tandis qu'ils devraient être un élément qui structure l'aménagement équilibré et soutenable du territoire. En résumé, quelque part, nous avons constaté – nous le constatons encore trop souvent – que nous avons aménagé le territoire et ensuite, nous nous disons « Comment allons-nous essayer de rééquilibrer tout cela ? » C'est trop tard. Nous pensons que le transport devrait être intégré dans l'aménagement pour que ceci soit fait de façon équilibrée.

Le point qui nous tracasse le plus par rapport à cet aménagement du territoire, c'est ce que nous constatons dans la sectorisation des territoires en zone spécialisée. Je ne vous parle pas des zones commerciales et des zones d'habitation qui se traduisent par une mobilité zigzagante, les fameux zigzags. Le seul moyen pratiquement est de reprendre la voiture. Donc c'est cette sectorisation dans les villes qui nous oblige à utiliser la voiture. De la même façon, au niveau de la répartition géographique des pôles d'activité – quand je parle d'une activité, c'est une activité industrielle, commerciale de grand niveau –, quand nous déplaçons cette activité et quand nous la délocalisons, ensuite, nous allons passer notre temps à élargir les tuyaux pour rattraper ce que nous avons mis à l'autre bout.

D'abord, nous avons délocalisé ; nous avons dit bravo et ensuite, il y a entre autres le cas que nous allons débattre ce soir où nous nous occupons pour agrandir un tuyau. Je déplore que dans ce débat où on nous parle de la vallée du Rhône, de l'arc languedocien et des régions qui s'accrochent, pour nous, un des problèmes majeurs qui est un grand point d'interrogation, c'est la construction d'un port à Sines au Portugal qui devrait approvisionner toute l'Europe à partir du Portugal. Si vous regardez, sous le Portugal, où se trouve la zone d'activité économique de l'Europe, ceci va encore passer par la vallée du Rhône. Mais il n'a pas été pris en compte dans ce débat, ce n'était pas une chose facile.

Pourquoi en sommes-nous là aujourd'hui à nous poser des questions comme celle-ci ? C'est que depuis une quarantaine d'années, ce n'est pas forcément nous qui avons choisi de prendre les

autoroutes, mais nous avons eu une offre très conséquente d'infrastructures autoroutières. Donc nous les avons utilisées. Les transports routiers sont quand même sous-tarifés actuellement, quoi qu'on nous en ait dit puisque les pays voisins qui s'appellent la Suisse ou l'Allemagne évaluent quand même un autre coût des transports routiers. A partir du moment où ils sont sous-tarifés, il y a une sur-utilisation des transports routiers et je parle de transports absurdes ; nous en parlions encore tout à l'heure. Combien de fois avons-nous une boîte de vitesses qui fait un tour d'Europe uniquement parce que nous gagnons des primes à l'Europe ? Alors les primes européennes en fait, c'est nous qui les payons. Nous payons d'abord des primes pour fabriquer d'un pays vers un autre et après, nous repayons encore, nous, sur nos impôts pour construire des infrastructures. Là aussi, je crois que nous sommes peut-être un peu schizophrènes. Il serait bien de réfléchir avant de payer des primes pour délocaliser en permanence.

Parmi les impacts des transports, je ne vais pas y revenir maintenant. Ils sont bien précisés dans le dossier. Mais n'oublions pas quand même la consommation d'espaces naturels ! Quoi que nous en pensions, dans ces espaces-là, il y a des activités agricoles qui sont régulièrement chassées par les autoroutes. Il y a des mesures compensatoires, c'est très gentil. Au bout du compte, nous nous retrouvons sur un territoire naturel. De temps en temps, entre les protecteurs de l'environnement et les agriculteurs, nous nous posons des questions parce qu'au bout du rouleau, nous nous retrouvons bloqués.

La destruction des paysages, nous avons parlé de la France comme destination touristique, si nous les détruisons, peut-être que nous ne serons pas aussi attractifs. Le point important n'est pas uniquement de passer au milieu d'un territoire, c'est de le couper, de le fragmenter. Une fois qu'un territoire est fragmenté, même si nous habillons bien l'infrastructure de transport, cela reste une fragmentation, une coupure qui est très importante dans ce que nous appelons la biodiversité. La biodiversité, quand il y a un territoire au sein d'une surface et que nous coupons en deux, des fois, il y a une espèce animale qui disparaît complètement. Nous ne savons pas encore comment réinventer une espèce animale quand elle a disparu.

La pollution de l'air, c'est le problème qui est lié à la santé. La pollution sonore, les riverains des autoroutes et des infrastructures de transport connaissent très bien le problème. Je voudrais uniquement vous rappeler le problème qu'ont souvent les infrastructures de transport, c'est la pollution lumineuse. Nous nous posons des questions « Sur telle région d'Europe, comment observer le ciel la nuit parce qu'il y a tellement de lumière que nous ne le voyons pas beaucoup ? »

Nous, au sein de France Nature Environnement, nous essayons depuis de nombreuses années de pousser vers une politique soutenable des transports. Je n'aime pas le terme durable parce que c'est comme les routes, cela dure un peu trop. Donc je préfère le terme soutenable. Ce qui nous surprend le plus, c'est la profusion des organismes décisionnels au sein d'un même territoire. Nous avons parlé tout à l'heure des SCOT. Mais nous nous rendons compte que, pour des infrastructures voisines l'une de l'autre, nous avons ce que nous appelons un millefeuille, c'est-à-dire que chacun a sa compétence et nous nous demandons comment il peut y avoir une cohérence dans les décisions d'infrastructures.

Il est évident que nous n'avons pas actuellement une politique soutenable de transport, ce qui nous amène à une politique au fil de l'eau où tantôt nous allons d'un côté et après, nous parlons de report modal ; mais nous ne trouvons pas tellement de logique dans ce que nous avons actuellement. Un des constats que nous faisons et notamment en permanence au niveau de la fédération, c'est que le coût des impacts environnementaux – je parle de la santé, de la sécurité et des accidents de la route – est payé par les collectivités et ceci en fait profite uniquement à une filière particulière.

Je voudrais vous rappeler quelque chose qui arrive assez souvent, c'est que les territoires sont une ressource qui n'est pas renouvelable. Alors avant d'agrandir les tuyaux en permanence, nous demandons s'il ne serait pas intéressant de faire de l'économie de territoires au lieu de consommer, c'est-à-dire d'intégrer en même temps aménagement du territoire et transport ; mais pour cela, il faudrait vraiment une volonté politique. Je vous remercie.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF

Merci. J'aurais une question complémentaire par rapport à ce que nous avons vu sur la logistique et les transports, à la Région et Madame le maire d'Aubenas qui étaient là. Rapidement la politique de la région dans ce domaine-là. Où en sommes-nous par rapport justement à cette politique des transports ?

Un intervenant du Conseil régional Rhône-Alpes

Bonsoir. Tout d'abord, Monsieur Dhenein du Conseil régional Rhône-Alpes.

Je suis frappé, dans les interventions qui viennent d'être faites, s'agissant de transport et aménagement du territoire. Nous avons encore beaucoup parlé de transport ; nous avons peu parlé d'aménagement du territoire. Or pour autant, il y avait des remarques qui avaient été faites lorsque le Conseil régional avait auditionné Jean-Didier Blanchet de ne pas résumer le débat sur la vallée du Rhône à un débat – je cite – de tuyaux, de robinets et de réservoirs et de bien penser la question de la vision de l'aménagement du territoire, une vision qui ne soit pas limitée au couloir rhodanien qui serait un peu plus large. Je crois que c'est important. Nous avons vu comment cela concernait la question du tourisme et la question de la réalisation.

Pour rebondir sur ce qui a été dit par les collègues qui s'occupent de logistique et de transport, nous voyons comment le système productif génère aussi des implantations logistiques, des concentrations des implantations logistiques. Je cite « Vous faites les infrastructures et nous occupons du reste. » Effectivement, notamment lorsque nous avons fait les infrastructures dans la vallée du Rhône, nous avons vu deux logistiques s'installer près des échangeurs, près des gares, près des ports. Donc nous allons dire « Comment, au fond, le système de transport, les infrastructures de transport surdéterminent l'aménagement du territoire et l'aménagement du couloir et pas l'inverse ? » C'est un peu l'une des convictions (*inaudible*), c'était d'inverser la question ; c'est-à-dire : « Quel aménagement du territoire voulons-nous pour non seulement la vallée du Rhône, le couloir, mais aussi ce grand ensemble ? » Il a parlé, je crois, de triangle entre Lyon, Marseille et Montpellier, ce grand sud-est. Quelle est la politique d'aménagement du territoire ? Est-ce que nous voulons avoir un fil de l'eau où nous avons une sorte de rue qui se continue avec des zones industrielles, des zones d'activité, un habitat... ? Nous aurons peu de chances que les touristes qui traversent s'arrêtent. Ou est-ce qu'au contraire, nous avons un projet de développement durable sur ce territoire ? En tout cas, c'est l'ambition que le Conseil régional porte. Nous nous sommes exprimés beaucoup là-dessus à travers la question des états généraux du Rhône à travers le plan Rhône et pour les trois régions pour justement montrer qu'il y a là une question complètement alternative à une vision de pure logistique. Il y a le report modal, il y a l'inacceptable statu quo autoroutier, mais il y a aussi « Comment construire un aménagement du territoire qui soit aussi plus économe pour la question des transports ? » Je crois que c'est aussi un

des regards que nous avons commencé à étudier ce soir. Je pense que les mesures qui nous sont proposées font peut-être preuve d'un peu de timidité là-dessus. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Nous avons un peu abordé, je pense, l'aménagement du territoire et justement ces territoires un peu excentrés et qui demandent d'avoir des travaux de liaison. Maintenant, nous allons passer aux questions. Monsieur. Surtout, n'hésitez pas à réagir sur l'acceptabilité des mesures, lesquelles sont souhaitables ?

Nicolas VARIGNY, maire de Chaponnay, association PARFER

Bonsoir. Je travaille sur le contournement ferroviaire, mais je ne vais pas parler du tout de cette perspective. A partir d'un cas concret, c'est l'implantation des plateformes logistiques, l'ensemble des plateformes multimodales. Actuellement, sur le contournement il y a beaucoup plateformes, nous en entendons parler, que ce soit (*inaudible*) avec la multimodalité, avec le port de Saint-Rambert. Donc, le transporteur entend parler de logistique, mais il n'entend pas parler de multimodalité. Mais nous sommes des petites plateformes logistiques comme nous l'avons fait à Moins et nous voyons l'impact que cela fait sur la rocade-est. Est-ce que la réflexion est plus à long terme ? Avec des gros nœuds ferroviaires, les routiers vont permettre de ne pas avoir un impact sur les populations. Ou est-ce que nous allons continuer à faire des petites plateformes et ainsi développer des problèmes d'encombrement routier et de saturation routière ? Comment se décide justement l'implantation ?

Philippe MARZOLF

Comment se décide l'implantation logistique ?

Serge MERCIER

L'encombrement de la rocade n'est pas du tout lié à la plateforme. Cela n'a strictement rien à voir. Après, la quadrature fait qu'effectivement, au niveau de l'infrastructure et d'un aménagement concerté, cette plateforme a été voulue par un appel d'offre, par une réflexion. Cela a projeté l'idée de la rocade. Nous avons désenclavé et désengorgé le secteur. SERNAM et (*inaudible*) sont venus sur SOGARIS qui est embranché, qui reçoit des wagons. Nous sommes aussi dans des logiques d'aménagements concrets du territoire.

Philippe MARZOLF

Mais c'est embranché au niveau ferroviaire ?

Serge MERCIER

Oui.

Philippe MARZOLF

Donc, vous pouvez utiliser ce moyen ?

Serge MERCIER

Absolument. Nous utilisons également le multimodal.

Nicolas VARIGNY

Je me suis peut-être mal exprimé... Mais c'est plutôt derrière la zone des Quatre-chênes.

Philippe MARZOLF

Donc là, c'est plutôt essayer de généraliser cette implantation des zones logistiques. Est-ce qu'il faut en mettre, où et comment ?

Nicolas VARIGNY

Voilà. Une zone des Quatre-chênes a été amenée sur une plateforme logistique. Eventuellement, pour la future logistique de 200 hectares, ce genre de développement va-t-il vraiment être pensé à long terme sur l'ensemble de la plateforme de la vallée du Rhône ?

Philippe MARZOLF

Nous reviendrons avec les compétences de chaque collectivité peut-être.

Jacques LAMBERT

Avant de savoir, nous, nous espérons une plateforme logistique. Je pense qu'il y a plutôt une concentration. Donc il faut réfléchir aux quatre conditions pour implanter cette plateforme et après, nous pourrons savoir. Je remercie Monsieur Danin qui a parlé de cet aménagement du territoire. La première condition, c'est qu'il y ait une réserve foncière suffisante, c'est indéniable, sur 50 ou 200 ou 250 hectares. Il faut ensuite qu'il y ait des voies autoroutières et ferroviaires de bon niveau. Il faut qu'il y ait un bassin d'emploi et de compétence relativement proche pour que cette plateforme ne soit pas isolée dans la nature et il faut également être, si possible, proche d'un bassin de consommation puisque les plateformes sont, dans bien des cas, réapprovisionnées dans les concentrations urbaines. Voilà les conditions. Après, nous pouvons choisir l'emplacement. Il faut déjà connaître les conditions nécessaires dans l'implantation et c'est vraiment un problème d'aménagement du territoire.

Jean-Didier BLANCHET

Un mot sur l'aspect ferroviaire : si nous voulons faire du report modal, cela passe probablement par le concept d'une autoroute ferroviaire. A cet égard, que ce soit l'autoroute ferroviaire qui est proposée actuellement, certains ont très envie de la prolonger vers Lyon et s'il s'agit de l'autoroute

entre Luxembourg et Perpignan, ce ne serait pas idiot d'avoir un point à Lyon. En conséquence, il faut certainement que l'agglomération lyonnaise ou ceux qui s'occupent d'environnement soient à cette place sur ce concept en mettant une plateforme ferroviaire.

Thierry BERNARD, Association DARLY, membre du réseau Action Climat

Bonsoir. Bernard Thierry, Président de DARLY et membre du Réseau Action Climat. Je voulais intervenir parce que je me demande si finalement tous ces débats que nous avons sur le transport et sur le développement des territoires sont vraiment de la prospective ou si c'est de l'utopisme, ceci compte tenu du retard que nous avons en permanence sur l'estimation du prix des produits pétroliers. Je prends par exemple un rapport qui est récent puisqu'il est du 14 octobre 2005 ; c'est un rapport des Ponts et Chaussées que nous trouvons sur le site internet des sous-rubriques de industrie.gouv.fr. Ce rapport est intitulé « Approches du volet énergie de la prospective des transports pour 2050. » Pour 2050, il fait quatre scénarios et ces quatre scénarios sont sur la base du prix du baril taxé, l'un de 60 dollars le baril pour 2050. Nous sommes déjà au-dessus. Les deux autres sont à 90 dollars le baril. Le dernier est à 180 dollars le baril. Nous sommes en retard de plusieurs wagons de calendrier. Il y a déjà des groupes européens qui prévoient 380\$ le baril pour 2015. Donc il faudrait quand même faire aussi des scénarios basés sur cette prospective. Le temps de sortir un rapport, le prix a déjà tellement augmenté que le rapport n'est plus valable.

Philippe MARZOLF

Il faut l'actualiser.

Thierry BERNARD

Deuxième problème qui n'est absolument pas lié au premier, mais que je voudrais évoquer : c'est que l'une des pollutions est l'ozone. Or, nous atteignons actuellement des taux d'ozone qui sont nuisibles pour la végétation : nécrose des feuilles, diminution des rendements. Je vous laisse conclure.

Philippe MARZOLF

Merci. Je ne vais pas toujours et à chaque fois renvoyer sur les réunions thématiques où nous traiterons les questions d'environnement globales.

Un intervenant

Les questions d'environnement sont une constante.

Philippe MARZOLF

Nous avons prévu, la semaine prochaine à Lyon, une réunion thématique sur les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et ressources pétrolières limitées, donc forcément le coût du pétrole. Des experts viendront s'expliquer sur « Quel est l'avenir par rapport à cela et

qu'est-ce que nous connaissons des connaissances scientifiques ? » Monsieur Badré pour les pollutions d'ozone par rapport à la nécrose des feuilles.

Michel BADRE

Ce que je voulais juste dire en aparté, mais que je confirme oralement – il se trouve que j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans des réunions antérieures –, c'est que les questions de pollution à l'ozone sont à peu près les questions les plus complexes que nous puissions trouver parce que nous mélangeons en général toujours les questions de pollution à courte distance et à grande distance, ce ne sont pas du tout les mêmes, l'impact de la température qui modifie complètement les effets. Donc c'est une situation très complexe.

Cela étant dit, au cours d'une des réunions prochaines – je ne sais plus laquelle, l'une des trois réunions coordonnées par Dominique Bourg –, nous serons amenés à aborder ces questions de pollution par différents polluants et pas seulement l'émission de gaz à effet de serre dont nous avons parlé et qui est un aspect du problème alors qu'il y en a bien d'autres. Donc nous y reviendrons, mais c'est un sujet qui n'est pas simple.

Philippe MARZOLF

Et sur la question des prévisions de prix de pétrole, personne n'a vraiment la solution ? C'est basé sur 60 dollars ?

Jean-Didier BLANCHET

Il ne faut pas non plus être catastrophiste. Si nous parlons du pétrole, à partir du moment où le prix augmente, les produits de substitution entrent en lice. Cela devient rentable de faire du pétrole à partir d'autres sources.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de voir cela la semaine prochaine, le 19 avril. Madame avait demandé la parole, derrière.

Agnès MACRON, FNAUT

Je voulais revenir sur le rapport modal. Nous avons Saint-Exupéry qui est un exemple flagrant de mauvais rapport modal. Nous avons le TGV. Par contre, nous n'avons pas de plateforme de fret, ni de plateforme logistique au niveau du contrôle, ni les TER qui arrivent. Donc nous avons une gare qui est sous-utilisée et qui a coûté très cher au niveau de la construction.

Je voulais revenir sur un truc ; Monsieur a dit que c'était les consommateurs qui faisaient la loi sur le trafic des poids lourds. Moi, il y a 20 ans, quand je faisais un projet au niveau de mon entreprise, j'avais deux ou trois jours de délai au niveau du matériel. Maintenant, j'ai deux à trois semaines de délai au niveau du matériel pour un même projet ; tout cela parce que tout est passé dans la logistique et il n'y a plus de stock à l'heure actuelle. Tout est passé dans les camions où nous fabriquons à la commande. Nous n'avons plus de stock. Ce ne sont pas les consommateurs qui font

la loi à ce niveau-là, ce sont les industriels et les grandes surfaces qui font la loi à ce niveau-là. Il ne faut pas toujours dire « C'est la faute des consommateurs si nous avons autant de camions sur les routes. »

Philippe MARZOLF

Juste pour votre question, je ne sais pas qui peut répondre par rapport à cela.

Jacques LAMBERT

Je me suis peut-être mal fait comprendre. Je n'ai jamais dit que le consommateur faisait la loi, mais il nous oriente à faire des choix. Quant un consommateur veut que ses marchandises soient de Paris à Lyon dans la nuit ou de Lyon à Marseille, nous ne pouvons utiliser ni une péniche, ni un wagon ferroviaire. Nous sommes obligés d'utiliser un camion. C'est ce que je voulais dire dans certains cas, mais ce n'est pas non plus généralisé. Mais c'est vrai que le problème des délais de transport nous oblige à faire des choix. Voilà, je me suis peut-être mal exprimé tout à l'heure, mais c'est le délai qui nous oblige à faire des choix.

Philippe MARZOLF

Est-ce que vous pensez, par rapport à cela, que le consommateur ou le client est bien informé des impacts que ce délai que vous leur proposez impose notamment sur le système de transport et son environnement.

Jacques LAMBERT

Je vais laisser Serge Mercier répondre parce que nous avons parlé aussi des problèmes des flux à partir des entrepôts. Il est évident qu'aujourd'hui, je ne rencontre pas de clients qui me demandent un délai de deux ou trois jours. S'il part le jour A, il doit être livré le jour B.

Philippe MARZOLF

Ma question était « Est-ce qu'ils sont bien informés des impacts sur l'environnement ? »

Jacques LAMBERT

Oui. Non seulement ils sont bien informés, mais ce sont eux qui exigent les délais, ce n'est pas nous qui exigeons les délais. Je ne vais pas citer des cas aujourd'hui, mais c'est vrai pour la plupart des clients. Les clients dans les produits pharmaceutiques sont peut-être une exception. Il y en a même qui voudraient que nous les livrions avant que les marchandises soient parties aujourd'hui. Alors, c'est peut-être un non-sens, mais nous en sommes là.

Serge MERCIER

Juste pour compléter et pour donner raison à Madame, je dirais que l'économie a effectivement évolué du flux poussé au flux direct, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, pour un véhicule (*inaudible*), c'est vrai que nous allons le fabriquer et le réaliser ; cela va implicitement créer des flux corrects. En revanche, il y a une deuxième remarque qui concerne (*inaudible*).

Agnès MACRON

C'est vous qui proposez les 48 heures !

Serge MERCIER

Ce n'est pas moi, Madame, c'est le fabricant.

Jacques LAMBERT

Mais le consommateur ne paye pas 44 euros. Il paye 5 centimes, ce n'est rien du tout par rapport au coût que cela représente pour les transporteurs. Donc nous sommes bien sur l'internalisation des coûts et sur la taxation.

Jean-Pierre BOULET, Direction générale des Autoroute du Sud de la France

Ne vous inquiétez pas, je ne vais pas parler que de l'A7. Je suis bien dans le cadre de ce soir : transport et développement des territoires. Mais je vais quand même rajouter « transports routiers et développement des territoires. » Je vais vous dire que le problème de la saturation de l'A7 qui préoccupe l'administration ne date pas d'aujourd'hui, il ne date pas d'hier, il date d'avant-hier. La première fois que j'en ai entendu parler, c'était en 1987. Donc cela va faire 20 ans. Il y avait eu, à cette époque, un comité interministériel du territoire autoroutier aussi important que le CIADT de décembre 2003. C'est un cercle qui avait décidé l'extension importante du réseau autoroutier et du réseau national français.

Je me souviens fort bien des propos à l'époque du Directeur des routes, Monsieur Berthier, qui avait une vraie vision de l'aménagement du territoire et qui connaissait le problème de la saturation de l'A7. Je me souviens que lors de ses propos, il avait dit « Avant d'augmenter les capacités sur les axes existants dans les premières réalisations autoroutières françaises, il faut mailler le territoire, il faut desservir le territoire » et sa réponse à ce moment-là sur ce problème de la saturation de l'A7, cela avait été de dire « Nous allons créer des axes nouveaux. » Il avait décidé lui-même de faire une concertation. Il avait décidé également l'autoroute A20 et il avait décidé de ce que nous avons appelé à l'époque l'axe alpin, qui est un ensemble de routes présentes dans l'axe nord-sud, à l'est de la vallée du Rhône, qui part en fait de Dijon et en partie réalisé aujourd'hui autour de la région Rhône-Alpes, l'autoroute de Bourg-en-Bresse.

Dans la continuité de ce qui avait décidé en 1987, il y avait le barreau Ambérieu-Bourgoin, et Grenoble-Sisteron dont nous parlons encore aujourd'hui. Il y avait également dans le dossier le barreau Cadarache-Sainte-Maxime. Avec cette vision d'avenir, nous pouvions espérer que les problèmes de saturation de la vallée du Rhône allaient se réduire. Aujourd'hui, nous en voyons quelques effets effectivement. C'est l'axe direct entre la région parisienne et la Catalogne en

passant par Toulouse. L'A20 est en service depuis 2003. Il y a eu des reports de trafics relativement importants et il y a l'autoroute A75 qui n'est pas tout à fait terminée, mais presque. Nous avons constaté qu'autour de l'A75, il y avait des reports de trafic qui se produisaient. Nous avons observé qu'il y avait des reports depuis l'A20 à l'ouest et un peu de l'A7. Le viaduc de Millau, ce n'est pas lui qui a fait basculer à lui tout seul le trafic. Ce basculement vers l'A75 se produit déjà depuis quelques années. Il est partiel, il est très progressif, mais il reste limité parce que cela ne peut concerner que les flux à très longue distance.

Alors depuis 2001, effectivement, nous voyons des diminutions de la croissance du trafic de véhicules légers sur l'autoroute A7. Avant, nous avions couramment des taux de croissance de +4, +5 ou +6 % par an ; cela s'est largement réduit depuis 2001-2002 avec ces effets de l'A75. Egalement, nous pouvons citer le bassin méditerranéen parce qu'aujourd'hui, il y a beaucoup plus de gens qui font Marseille-Lyon en TGV, solution plus écologique, plutôt que de prendre l'autoroute. Cela n'empêche pas que le trafic continue d'augmenter dans la vallée du Rhône et quand l'effet de l'A20 et de l'A75 va s'estomper, la tension va repartir de plus belle.

Nous fondions beaucoup d'espoir et j'étais le premier quand j'ai commencé à parler de ce projet au début de ma carrière en 1973 sur l'axe alpin. Ce projet Grenoble-Sisteron était un beau projet ; il était très demandé par les élus des Hautes-Alpes ainsi que par ceux des Alpes de Haute Provence. C'est quand même un sujet de discordes effroyables parce qu'il y a ceux qui disent qu'il faut préserver la montagne et il y a ceux qui veulent des autoroutes. Parmi ceux qui veulent des autoroutes, il y a aussi, des années et des années, un débat pour le passage par l'autoroute ou le passage par derrière.

Philippe MARZOLF

Il vient d'y avoir un débat.

Jean-Pierre BOULET

Il vient d'y avoir un débat, je le sais bien.

Un intervenant

Pour arriver à quelle conclusion ?

Jean-Pierre BOULET

La conclusion est un peu dramatique pour la vallée du Rhône et par rapport à la vision qu'il y avait depuis 1996, c'est qu'aujourd'hui, malheureusement, je ne crois plus du tout que cette autoroute se fera un jour parce qu'il ne faut pas oublier qu'avant, le financement d'une autoroute se faisait facilement grâce à un système de l'adossement, c'est-à-dire que l'Etat construisait l'autoroute non rentable en allant faire des études. Aujourd'hui, il faut des concours publics depuis 1987.

Philippe MARZOLF

Vous ne croyez pas à la réalisation de l'A51 ?

Jean-Pierre BOULET

Je n'y crois plus. Pourquoi ? C'est évident, parce qu'il y a deux régions concernées, il y a quatre départements qui ne donneront jamais leur accord. Ce n'est pas possible. Monsieur Blanchet a bien dit tout à l'heure, au début, que c'était l'hypothèse non-conforme de l'autoroute A51 qui était (*inaudible*). Aujourd'hui, ASF n'y croit plus. Donc nous sommes confrontés à une situation abominable de l'autoroute A7.

Je vous invite à regarder sur internet le débat qui a eu lieu avant-hier à Valence et qui était très intéressant. Il y a eu l'intervention du SECRA, des phénomènes de saturation et une intervention du responsable d'exploitation d'ASF dans la vallée du Rhône. Donc la réalité de la congestion, tous les efforts que nous avons faits depuis 10 ans pour améliorer l'exploitation. Dans le dossier, nous parlons de la régulation des vitesses, c'est un sujet extrêmement intéressant et ces retards causaient des phénomènes de gêne. Mais il ne permet pas de résoudre encore ce soir la congestion parce qu'il y a un accord absolue sur la possibilité pour les autoroutes d'écouler le trafic. Donc pour la régulation des vitesses, nous pouvons éviter des accidents. Nous pouvons éviter les carambolages. Nous pouvons éviter la gêne, mais nous ne pouvons pas éviter la saturation.

Philippe MARZOLF

D'accord. Excusez-moi, je suis obligé de vous couper parce que vous aurez un droit d'intervention vous-même, dans plusieurs réunions. Donc je préfère donner la parole plus au public.

Jean-Pierre BOULET

Je vous remercie. Disons que c'est important à dire. Il y a des intervenants pour la RN88, mais cela ne laisse pas supposer que les problèmes peuvent être résolus par le report modal.

Philippe MARZOLF

Sachant que nous avons déjà entendu la proposition de l'ASF d'augmenter les tuyaux.

Denis CUVILLIER, RFF

C'était pour apporter une réponse à la question de Madame qui représentait la FNAUT sur Saint-Exupéry. Le sujet de la desserte par TER de Saint-Exupéry était largement sorti lors du débat public sur les contournements de Lyon, à la fois routier d'un côté et ferroviaire de l'autre. Il a été entendu puisque dans les cahiers des charges des études de ce projet, il a été demandé qu'il puisse contribuer à la desserte ferroviaire de Saint-Exupéry. Le projet sur lequel nous travaillons aujourd'hui est un projet X majoritairement destiné aux frets, mais il pourra aussi recevoir des trains de voyageurs à destination de Saint-Exupéry.

Philippe MARZOLF

Merci pour la bonne nouvelle. Encore trois interventions.

Jean-Louis VILLE, Association Fracture

J'habite une petite commune du sud-est lyonnais. J'ai lu le Livre Blanc des transports européens et je vous pose une question « Comment allez-vous développer le transport intermodal quand nous savons que la compétitivité n'apparaît qu'au-delà d'une distance minimale d'au moins 400 à 500 kilomètres, si bien que le transport est dans une forte proportion internationale ? Sur 99 connexions rail/route en Europe, 20 seulement ont un service quotidien. Parfois, la liaison de la desserte est une liaison par semaine.

Philippe MARZOLF

Question délicate ! Les transporteurs ou la SNCF ? Monsieur Mignerey.

Pascal MIGNEREY

Le transport intermodal est essentiellement un transport rail/route. Il y a d'autres modes. Je vous signale quand même qu'il y en a un qui est important et qui concerne tout à fait un débat comme ce soir, c'est le transport route/fleuve. C'est l'intermodalité. C'est aussi un transport maritime. Là, c'est un peu différent sauf que cela augmente les flux qui existent sur l'arc languedocien et qui peuvent remonter dans la vallée du Rhône.

En ce qui concerne le transport combiné rail/route – parce qu'en fait, c'est cela qui est concerné –, c'est effectivement un type de transport qui est amené à devoir se développer. Le Livre Blanc que vous citez, de la politique des transports à l'horizon 2010 de la Commission européenne, en effet tablait beaucoup sur le développement de ce type de mode. Nous y croyons tout à fait car c'est un mode complémentaire qui assure à la fois l'aspect massifié du ferroviaire, qui peut permettre en effet de prendre beaucoup de pièces sur ce plan-là, et la desserte très fine que va avoir le camion aux deux extrémités.

Cependant – et nous pouvons le voir en effet –, le transport combiné rail/route en France diminue. Actuellement, les trafics diminuent. C'est vrai et ceci est tout à fait voulu. C'est vrai parce que l'activité propre et notamment celle du redressement du fret de la SNCF se traduit vers une concentration en effet du transport combiné sur les liaisons les plus massifiées, celles où justement nous avons plus de possibilités de remplir des trains avec des boîtes, de pouvoir faire des trains complets de point à point qui vont transporter tous ces (*inaudible*).

Nous avons eu effectivement des fermetures d'un certain nombre de terminaux. Nous avons des réductions qui interviennent dessus. Ceci est bien l'objectif de pouvoir assainir ce type de transport pour que le tractionnaire ferroviaire qui est actuellement la SNCF, mais qui peut être aussi d'autres, ne perde pas d'argent là-dessus parce que ce n'est pas non plus quelque chose de simple et qu'à partir de là, nous puissions avoir des bases économiques pour repartir car il est très net chez nous, dans nos modèles et dans la volonté. Nos pays voisins aussi vont devoir s'attendre à avoir un redressement du transport combiné. L'Allemagne, par exemple, qui a fait ce choix aussi de restriction et de fermeture de terminaux, voit maintenant son transport combiné redémarrer. En France, nous aurons nécessairement à contracter ce type de choses par tous les motifs de report modal que nous avons cités là-dessus et qui vont forcer à pouvoir les prendre.

L'argument de la distance minimale est à nuancer. Nous pouvons penser en effet que plus c'est long, plus nous ferons de ferroviaire, donc plus globalement, nous gagnerons, y compris

financièrement, parce que quand nous tirons 50 boîtes sur un train, le prix unitaire est quand même moins important que d'avoir sur chaque boîte, un moteur, un chauffeur et tout cela coûte. Donc, plus nous sommes longs sur le ferroviaire, plus par équation cela peut être meilleur. Cependant, le transport combiné peut être pertinent sur des distances plus courtes et il y a des lignes de transport combiné à 200 ou 250 kilomètres. Cela existe. Donc, il faut le nuancer un peu, mais quand nous sommes dans des grands corridors – et ce soir, nous sommes dans l'un – et que nous avons effectivement la massification, nous sommes dans le meilleur cas de figure – la vallée du Rhône est sûrement un des meilleurs exemples en France – de report modal possible de la marchandise sur des modes de transport massifiés.

Jean-Louis VILLE

Vous venez de nous parler de corridor européen. Il y a un projet de recherche européen qui s'appelle Recordit et qui va définir trois corridors intermodaux en Europe. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus ?

Pascal MIGNEREY

Recordit est une étude qui a été faite effectivement au niveau européen et qui définit quelques axes. Mais il ne faut pas croire pour autant et derrière cela que seuls trois corridors, entre guillemets, sont pertinents pour faire du combiné. Non, il y en a beaucoup plus et c'est un véritable réseau qui intervient et qui va bien au-delà de trois là-dessus. Cela a été une étude minimale qui jouait aussi avec les possibilités d'affectation de l'infrastructure. Nous pourrions vous détailler un peu cela par écrit sur ce type d'études si vous voulez plus de détails.

Edmond LUCA, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Edmond Luca, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais. Je voulais simplement ajouter un petit complément à la présentation de Monsieur Dubromel au sujet des consommations d'espace par les systèmes de transport. Disons qu'une ligne de chemin de fer qui fait 15 mètres de large pour deux voies peut assurer le même trafic que cinq autoroutes à deux fois deux voies. Une autoroute à deux fois deux voies, c'est au minimum 30 mètres. Donc nous pouvons dire que la consommation d'espace pour un débit donné par le ferroviaire est dix fois inférieure à celle des autoroutes.

Philippe MARZOLF

Cela se confirme-t-il ? Dix fois inférieure ? RFF est dans la salle ou pas ? Vous confirmez, c'est moins, c'est plus ?

Jean-Didier BLANCHET

La question d'utilisation des lignes est un sujet complexe. Parlons-nous de ligne dédiée fret, ligne droite telle qu'aujourd'hui ou de ligne (*inaudible*) ? Mais je confirme factuellement la largeur d'une voie ferrée. En terrain plat, nous sommes capables d'installer une voie sur 15 mètres.

Philippe MARZOLF

Et sur une autoroute ?

Jean-Didier BLANCHET

Le double effectivement, de largeur. La remarque est excellente.

Philippe MARZOLF

40 mètres sur une deux fois deux voies !

Jean-Didier BLANCHET

Par contre, la question importante aussi est la question des bandes ferroviaires. Une voie ferrée accepte mal les bandes, notamment pour la situation du train de fret. A ce moment-là, il faut ajouter à la largeur utile au sein des rails la largeur des tapis. Dans des territoires un peu chahutés sur le plan topographique, nous sommes à beaucoup plus que 15 mètres.

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci. Une dernière intervention.

De la salle

Sur le fluvial navigable de France à Lyon, j'ai quelques mots. Il en a été question avec Messieurs Mercier et Lambert. Tout d'abord un regret, c'est que dans le dossier qui a été présenté par l'Etat, le scénario central, le scénario qui a été explicité à la fin du mois de mars en termes d'évolution des trafics, en tout cas sur le bassin Haute-Saône, ils parlent d'évolution depuis 2002 de 0,5 % par an sur 20 ans. Je voulais simplement rappeler que depuis 2002, l'évolution annuelle est de 15 % en matière de trafic fluvial sur le bassin Haute-Saône. Autrement dit, nous avons déjà pris en trois ans 40 ans d'avance par rapport au scénario central identifié.

Philippe MARZOLF

Que prévoyez-vous pour 2020 ? Combien ?

De la salle

Nous ne prévoyons pas forcément pour 2020 ; mais ce que nous pouvons dire, c'est qu'effectivement, une prévision de 0,5 % sur 20 ans n'est sans doute pas la meilleure prévision que nous pourrions obtenir. A titre d'exemple, les prévisions qui ont été faites étaient plutôt à l'horizon de dix ans, d'un doublement ou d'un triplement par rapport à aujourd'hui, de 2005 par rapport à 2015. Je vous parlais tout à l'heure de triplement en tonnes/kilomètres.

Philippe MARZOLF

Ne pouvez-vous pas faire un équivalent en nombre de camions retirés de la route par exemple ?

De la salle

Le nombre classique de camions, en tout cas pour un nouveau moteur, c'est 2000 tonnes. Un convoi poussé, c'est 3000 à 4000 tonnes, c'est-à-dire de l'ordre de 100 à 200 fois les capacités de camions. Je ne sais plus si c'était Monsieur Lambert ou Monsieur Mercier qui appelait de ses vœux un certain nombre d'investissements en matière d'infrastructures. Je voulais simplement signaler que – notamment sur le bassin Haute-Saône, Monsieur Blanchet l'a indiqué –, les réserves de capacités d'infrastructures sont importantes, mais ce n'est pas parce que les investissements néanmoins nécessaires sont relativement faibles qu'ils doivent être oubliés et divisés.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc ça, ce sont les réactions sur le fluvial pour la capacité. Une réaction de Monsieur Mignerey.

Pascal MIGNEREY

C'est un vrai triomphe sur le taux de croissance parce que (*inaudible*) a activement travaillé à notre dossier. Le 0,5 % est un modèle. C'est national, c'est sur l'ensemble du tonnage, pas uniquement les containers, pas sur le fluvial ; donc cela n'a pas vraiment de relation avec le Prefor. Nous retrouvons actuellement, depuis 3 ou 4 ans, sur le transport fluvial deux containers. Nous comptons beaucoup là-dessus pour pouvoir le faire. D'autre part, ces taux de croissances que nous avons – il fallait que nous soyons homogènes avec l'ensemble des modes dans le transport – sont en train d'être revus et le fluvial sera aussi revu à la hausse.

Philippe MARZOLF

Merci à tous. Je suis désolé d'avoir un retard d'une demi-heure. Mercredi prochain, le 19 avril, à Lyon au même endroit. Transports et enjeux globaux d'environnement, les productions de pétrole et où nous en sommes actuellement. Merci.

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe exacte des noms et termes suivants :

| | |
|------------------------|------------|
| Eric FALLER..... | 27, 28, 29 |
| Fernand CHAMBON..... | 25 |
| Gilbert BORNACHON..... | 23, 24 |
| Jean-Louis VILLE..... | 51, 52 |
| Marcheride..... | 21 |
| Monsieur Danin..... | 44 |
| Monsieur Gandile..... | 21 |
| Prefor..... | 54 |
| Sombron..... | 27 |