

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

Réunion territoriale

Lyon, le 29 juin 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION TERRITORIALE	1
Introduction :	3
Rappel des règles et des modalités du débat public	3
Paul VIALATTE	3
Membre de la CPDP VRAL	3
Intervention de Jean-Louis Touraine	5
Vice-président chargé de la politique des déplacements à la Communauté urbaine du Grand-Lyon	5
Echanges avec le public	6
Première partie :	12
Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées	12
.I Le bilan issu de la première phase du débat public par la CPDP	12
.1 Des transports pour aménager le territoire.....	12
.2 Des impacts environnementaux préoccupants.....	13
.3 La priorité au report modal.....	13
.4 Les infrastructures routières.....	15
.5 Vers un autre choix de société ?.....	15
.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat	16
.III Echanges avec le public	18
Deuxième partie :	28
Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?	28
.I Présentation des enjeux et attentes du débat public	28
.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	29

Débat public sur la politique des transports	Commission particulière du débat public
.1 La mobilité soutenable.....	29
.2 Le report modal.....	31
.3 Les infrastructures routières.....	32
.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique débattue	32
.IV Echanges avec le public	36
.V Propositions des acteurs du territoire	41
.VI Echanges avec le public sur l'acceptabilité des mesures et des groupes de mesures proposées	47
Index	57

Introduction :

Rappel des règles et des modalités du débat public

Paul VIALATTE
Membre de la CPDP VRAL

Prenez place s'il vous plaît. Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion publique qui s'inscrit dans le cycle des réunions publiques du grand Débat Public sur la Politique des Transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis Paul Vialatte, membre de la Commission d'organisation du Débat Public. Je suis par ailleurs magistrat à la Cour administrative d'appel de Lyon. En l'absence de Philippe Marzolf, Président de la Commission d'organisation du débat, j'animerai la réunion d'aujourd'hui.

Je vous rappelle aussi que vous avez à l'entrée des documents extrêmement intéressants, le dossier du débat, le journal du débat et les cahiers d'acteurs. Vous avez une douzaine de cahiers d'acteurs dans l'entrée mais d'autres sont en chantier et ils seront publiés dès que possible. Ils seront à la disposition à tout le monde. Tout cela forme une documentation tout à fait intéressante, en particulier le dossier du débat. Le dossier support du débat est élaboré par le ministère de l'Équipement et de l'Environnement, validé par la Commission d'organisation du débat, qui a considéré qu'il constituait un support intéressant pour le débat. Je vous conseille de le lire et éventuellement d'en prendre pour les donner autour de vous. C'est une présentation très riche.

Nous allons commencer par un rappel des règles et des modalités du débat public. Ce débat public sur la politique des Transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien résulte d'une demande de l'État, du ministère de l'Équipement et du ministère de l'Écologie, qui ont saisi la Commission nationale du débat public en lui demandant d'organiser ce débat. C'est une nouveauté tout à fait originale et intéressante. La plupart des débats publics sont organisés sur des projets d'infrastructures. Il est très rare que des débats soient organisés sur des grandes problématiques comme celle-ci. A vrai dire, c'est le deuxième qui a lieu en France. Le premier a eu lieu sur la problématique de la gestion des déchets nucléaires. C'est donc particulièrement original et intéressant. Les ministères concernés ont identifié un problème important concernant les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, problème important résultant de la saturation de plus en plus fréquente des axes de transport.

Jusqu'à présent, ce genre de problèmes était résolu simplement en créant des infrastructures de transport supplémentaires. Il est apparu que les choses étaient maintenant difficiles devant la résistance des populations concernées, devant les difficultés financières de l'État et de nombreux opérateurs, devant les problèmes écologiques nouveaux que cela soulève, devant cette problématique un peu renouvelée. Les autorités de l'État ont demandé que nous organisions un grand débat public plutôt que de prendre leurs décisions toutes seules, indépendamment des réactions du public. C'est quelque chose de particulièrement original, je tenais à le signaler.

La Commission nationale du Débat Public, dans ce cas, désigne une Commission Particulière du Débat Public, la CPDP. La CNDP comme la CPDP sont des autorités administratives indépendantes des pouvoirs publics et indépendantes de toutes les collectivités, des organisations économiques et autres. La Commission Particulière du Débat Public qui a réuni ce débat, comporte un président et six membres. Elle est indépendante. Ses membres s'engagent à respecter un code déontologique concernant principalement leur indépendance et leur neutralité. Cette Commission du Débat Public a un rôle de facilitateur et de mémoire du débat public ; elle n'a pas à prendre

position. Elle organise le débat public, mais le compte-rendu qui sera fait à la fin du débat public en retracera le déroulement et synthétisera tout ce qui aura été dit, mais sans prendre position, sans prendre parti.

Les questions du débat public : une problématique générale bien sûr et des questions sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental. Les orientations se font pour améliorer le transport dans le cadre des trois composantes, du développement durable, des projets de développement du territoire et de l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures détaillées dans le dossier support du débat. Vous les avez sur un document qui est distribué à l'entrée, mesures qui sont proposées par les services de l'Etat. Voilà la commande en quelque sorte qui a été faite par les services de l'Etat. Le débat public doit porter sur tous cela.

Les moyens de participation et l'organisation du débat : le débat public dure quatre mois. Il est structuré et organisé autour de réunions publiques, trente réunions publiques, mais pas seulement les réunions publiques. Il est organisé également autour d'un système de questions/réponses, principalement par Internet, mais aussi par courrier classique. Ces questions peuvent être remises au cours des réunions publiques. Nous avons un forum sur Internet. Nous avons un élément particulièrement intéressant : les contributions écrites et les cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteurs étant l'expression d'acteurs particulièrement importants et motivés, des acteurs socioéconomiques, des opérateurs de transport, des associations diverses qui ont accepté de présenter leurs contributions sous une forme et avec un format imposé. Ces cahiers d'acteurs sont très intéressants parce que tous les acteurs sont sur un pied d'égalité. A travers ce cahier d'acteurs, une association se retrouve au même plan que les grands opérateurs de transport ou que les organismes comme les chambres de commerce ou les collectivités territoriales.

En ce qui concerne les réunions publiques, le cycle des réunions publiques est particulièrement développé dans ce débat parce que ce débat est vaste, complexe et couvre un vaste territoire. Nous avons une réunion d'ouverture à Avignon, trois réunions de lancement à Marseille, Lyon et Montpellier, dix réunions thématiques pour éclairer les grands enjeux du débat. Vous voyez les thèmes qui ont été abordés. A la suite de ces réunions thématiques : trois auditions publiques pour entendre les principaux acteurs du débat. Nous avons quinze réunions territoriales qui ont pour objet d'entendre les réactions des personnes concernées dans chaque territoire du débat. Vous en voyez le déroulement. Nous sommes à Lyon le 29 juin. Nous terminerons à Nice le 12 juillet. Vous voyez que ce débat est vaste et que ces réunions territoriales couvrent toute la zone concernée, de Lyon à Perpignan et jusqu'à Nice, Saint-Etienne, Chambéry, etc. Un bref rappel des modalités de déroulement de ce débat.

L'ordre du jour sera légèrement modifié. Il prévoit maintenant – nous y reviendrons, bien sûr – les enseignements de la première partie du débat. Ensuite, nous aurons une deuxième partie sur l'acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire. Monsieur Jean-Louis Touraine, Vice-président de la Communauté urbaine du Grand-Lyon, chargé de la politique des déplacements, est prévu pour intervenir, mais les impératifs d'horaires font que son intervention doit se passer dès maintenant afin de lui permettre de partir. Nous changeons donc un peu l'ordre du déroulement qui était prévu et Monsieur Touraine a la parole dès maintenant.

Intervention de Jean-Louis Touraine

Vice-président chargé de la politique des déplacements à la Communauté urbaine du Grand-Lyon

Jean-Louis Touraine devait normalement intervenir durant la deuxième partie de la réunion, sur le point consacré aux propositions des acteurs du territoire.

Je vous remercie, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, je vous promets d'être bref. Je vais d'emblée rentrer dans le vif du sujet pour traiter les cinq points en une minute par point. Je vais indiquer le rôle, la place et la position de la Communauté urbaine de Lyon. Lyon a en effet construit sa doctrine sur les infrastructures et les transports dans le cadre de la préparation de la DTA, Directive Territoriale d'Aménagement. La délibération de janvier 2005 permet de formaliser la politique du Grand-Lyon, tant en ce qui concerne les contournements, COL, CFAL, c'est-à-dire le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, que les grands itinéraires alternatifs, la diagonale Chalon/Saint-Etienne et les projets d'arrivée d'autoroute A45 et A88. Ceci est le premier point.

Le deuxième point : le périmètre de réflexion. Selon nous, il ne peut pas se cantonner au seul couloir de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien. En effet, il doit prendre en compte le Val de Saône, entre Dijon et Lyon, et même une partie du Massif central. Une grande partie du trafic, provenant de l'Europe du nord et qui emprunte la vallée du Rhône pour l'instant, a en réalité pour vocation la destination vers le sud-ouest et la Péninsule ibérique. Elle n'a pas nécessité à effectuer ce détour par la vallée du Rhône en encombrant un trafic déjà excessif.

Ce territoire, pour être cohérent, doit être élargi suffisamment pour que l'ensemble des grands flux, notamment entre l'Europe du nord et du sud, soit pris en ligne de compte et pas seulement le flux actuellement concentré à l'excès dans la vallée du Rhône. C'est au sein du Grand Sud-est que nous trouverons des itinéraires routiers alternatifs. Ils peuvent avoir comme vocation de désenclaver des territoires qui souffrent au plan économique et qui seraient heureux de bénéficier d'une partie de ces transits Saône-et-Loire, Loire et Haute-Loire. Cela permettrait un rééquilibrage opportun.

Le troisième point : la valorisation des modes alternatifs à la route doit constituer une priorité. Chacun en est convaincu et nous devons nous donner les moyens de relever ce défi. La réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, CFAL, dans sa version complète – partie nord et partie sud – est donc une nécessité. Il s'agit d'un maillon essentiel de la Magistrale Ecofret entre le nord et le sud de la France.

Quatrième point, le Grand-Lyon partage l'analyse de nombreux acteurs économiques selon laquelle la voie d'eau dispose d'importants gains de capacité. Nous pourrions multiplier par trois ou quatre le trafic fluvial sur l'axe Saône-Rhône. Ainsi, l'augmentation du trafic ferroviaire et l'augmentation du trafic fluvial permettraient une réduction des demandes routières. Mais cela suppose que nous disposions de plates-formes portuaires performantes. Bien sûr, le port Édouard Herriot est déjà conforté tout récemment à nouveau, mais aussi au niveau de Loire-sur-Rhône, au sud de Givors. Nous aurons peut-être même la création d'un nouveau site dans le secteur de Neuville-Genay.

Le dernier point : au plan financier, les collectivités locales, les collectivités territoriales n'ont pas vocation à se substituer à l'Etat pour financer de grandes infrastructures de transit. Le corollaire est que les infrastructures développées par les collectivités locales n'ont pas de fonction nationale, mais

locale. Ainsi, le tronçon ouest du périphérique, communément appelé TOP, qui sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Grand-Lyon, est une infrastructure urbaine pour permettre aux habitants de l'agglomération de mieux faire le tour de l'hypercentre au lieu de passer, par exemple, dans le tunnel de Fourvière. Il est donc important qu'il règle cette délimitation entre les infrastructures d'intérêt national, voire européen, et celles d'intérêt local. Faute de quoi, la conclusion que nous avons pu connaître sur la rocade-est, qui était destinée initialement à la desserte des villages de l'est lyonnais et qui secondairement a vu un afflux de véhicules de grand transit, notamment de camions, aboutissant à des risques de conflit d'usage, mais aussi d'accidents importants entre la circulation grand transit et petit cabotage local, risquerait de se reproduire dans d'autres axes. Il nous faut au contraire corriger ces difficultés héritées du passé et ne pas créer de nouvelles infrastructures dans lesquelles une confusion existerait. Il serait très dommageable que le TOP soit utilisé pour du grand transit national ou européen alors que financé par les collectivités locales, cela doit avoir une fonction de desserte pour l'agglomération lyonnaise. Voici les points que je voulais brièvement développer. Cinq points en cinq minutes, j'espère avoir respecté mon temps de parole.

Echanges avec le public

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

C'est parfait. C'est tellement bien que comme nous avons le Vice-président du Grand-Lyon, chargé des transports, sous la main, nous allons lui poser des questions avant qu'il ne reparte. Allez-y, profitez-en, Monsieur. Le principe est que chacun se présente.

Christophe COLLARD, citoyen de Saint-Etienne

Je suis Christophe Collard, citoyen français habitant Saint-Étienne Je veux dire que la Loire n'attend pas de trafic routier. Nous en avons suffisamment dans la Loire. C'est ce que je pense. Nous ne voulons pas de l'A45. Nous ne voulons pas non plus du trafic dans la Haute-Loire. Vous avez dit tout à l'heure « Pas de nouvelles infrastructures routières » Je croyais que vous alliez dire « Point », cela m'aurait plus. La dernière fois, vous aviez bien commencé « Pas de nouvelles infrastructures routières, point. »

Jean-Louis TOURAINÉ, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Ce ne serait pas la bonne solution, Monsieur.

Christophe COLLARD, citoyen de Saint-Étienne

De toute façon, le fait de dire « Les nouvelles infrastructures routières seront seulement pour les usagers et les riverains », cela ne marchera pas. De toute façon, le plus gros du trafic actuellement polluant se passe en ville. Nous incitons les gens, en construisant l'A45, en construisant toutes ces autoroutes, à passer par le centre-ville. Résultat, nous avons des bouchons en centre-ville, nous avons des bouchons un peu partout et on ne comprend pas. Nous devons donc dire « Arrêtons de construire de nouvelles infrastructures routières, point ».

Jean-Louis TOURAINÉ, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Très brièvement, votre position est parfaitement légitime. Mais vous n'êtes pas sans savoir que beaucoup de personnes de votre propre département ont un point de vue différent et notre recherche est simplement une recherche d'équilibre. Cet équilibre est évidemment de réduire la part du routier tout en augmentant la part du ferroviaire et du fluvial. Pour autant, chacun sait, ici au moins, que nous n'avons pas encore atteint le niveau de plateau que nous pourrions souhaiter, que nous pourrions légitimement appeler de nos vœux. Mais il est vrai que nous avons toujours une augmentation des déplacements des personnes et des marchandises. Faute de pouvoir maîtriser ce besoin de notre pays, malgré les accroissements des voies ferroviaires et fluviales, nous ne pouvons pas simplement dire que nous ne faisons que de l'entretien d'un réseau routier qui a été dessiné en d'autres temps dans d'autres conditions.

Mon point de vue n'est donc pas très éloigné du vôtre. Oui, je suis contre la multiplication des infrastructures routières. Oui, je pense que nous devons beaucoup les réfléchir avant de les développer. Je crois qu'il serait opportun dans quelques points. Chacun de ceux qui sont amenés à prendre l'autoroute A7 dans cette période de l'année, au moment de certaines transhumances, se rendent bien compte qu'il ne suffit pas de décréter qu'il y en a assez pour résoudre le problème. Je crois que nous pouvons très bien nous dire qu'il existe des personnes qui utilisent l'autoroute A7, devant aller en Espagne ou dans le Sud-ouest, et qui seraient très contentes de trouver un itinéraire plus direct, moins encombré et de libérer l'axe de la vallée du Rhône.

Je crois que nous pouvons, sans être extrémistes, aboutir à une situation équilibrée qui, à terme, aboutira à limiter l'utilisation routière. Mais pour autant, ne restons pas seulement bloqués sur le passé en disant « Moratoires sur tout, ne faisons plus rien et ne comblons pas les déficits là ils sont trop criants ».

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Bonsoir. Je veux dire deux choses à Monsieur Touraine par rapport à votre exposé de cinq minutes. Il est certainement suffisant si j'ai bien compris. Une première remarque est positive et une deuxième négative. Je commencerai par la négative et je terminerai par la positive. Le TOP : vous avez, comme beaucoup, dans la tête cette fameuse notion de rocade autour des agglomérations. Vous pensez que c'est bien. Je préférerais aujourd'hui que nous pensions rocade ferroviaire et non pas rocade routière. L'ouest lyonnais mérite mieux qu'une rocade routière, même si nous avons la partie en tunnel. Nous espérons tous, et au plus vite, que le tram-train de l'ouest lyonnais se mette en service dans les meilleures années et soit remis ensuite à un réseau allié au sein de l'agglomération lyonnaise. Je vous invite à avoir cette réflexion rocade ferroviaire et non pas routière.

Le deuxième point me paraît tout à fait positif par rapport à votre discours et je l'entends pour la première fois de la part d'un grand responsable lyonnais. Nous, à la FNAUT, nous militons pour avoir un réseau ferroviaire de marchandises à l'échelle nationale et européenne et non pas qu'à l'échelle de Rhône-Alpes. Vous avez dit – je l'entends pour la première fois – sur le côté est de la France que les marchandises qui vont du nord au sud peuvent se répartir du côté est et du côté ouest. Nous savons tous que du côté ouest, un certain nombre de projets ferroviaires sont

importants. Monsieur Savary et Madame Ségolène Royal militent effectivement pour une infrastructure ferroviaire de marchandises importante au même titre que celle de la vallée du Rhône qui irait ensuite sur la deuxième.

Il est important d'avoir ce réseau nord-est. Après, le problème des Pyrénées nous paraît effectivement extrêmement important. Je ne vais peut-être pas faire plaisir à Rhône-Alpes, mais il est nettement plus important que les axes en matière de traversée montagnaise. Nous devons avoir cette réflexion-là à l'échelle nationale. Je pense qu'on y pense au niveau RFF et SNCF Fret. Je vous invite à penser à cette réflexion-là et nous pourrions envoyer les marchandises qui passent actuellement dans la vallée du Rhône plutôt du côté Atlantique. Ce qui, là aussi, posera des problèmes d'environnement et autres.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Une réaction ?

Jean-Louis TOURAINE, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Je vous remercie de ces remarques auxquelles j'adhère en bonne partie. Pour autant, remplacer le bouclage du périphérique par du ferroviaire seul – je suis le premier à le regretter – est malheureusement utopique. Pour l'instant, des gens cherchent tout moyen de passer à l'ouest. Pour l'instant, ils passent par une partie du centre-ville. Le shunt existe, mais il se fait malheureusement au détriment des riverains. Nous devons donc le faire de façon transparente, mais enterrée.

Nous n'apporterons pas de nuisance puisque la plus grande longueur du TOP serait enterrée, vu d'ailleurs son coût et les difficultés à affronter pour sa réalisation. En choisissant bien les points d'entrée et de sortie pour que les frets de marchandises ne se l'approprient pas, nous aboutissons à cette logique qu'il y a, de façon pragmatique, des gens qui, de toute façon et pour des raisons variées, ne peuvent pas se contenter uniquement des transports en commun. Je le regrette, mais pour l'instant, 500 000 voitures venant de l'extérieur rentrent chaque jour dans Lyon. Je ne dis pas que nous devons accepter cela. Je pense que nous arriverons probablement à dissuader la moitié par tous les moyens, la mise en place des RER dans la région lyonnaise, REAL, les parcs relais, par tous les moyens.

Pour autant, il en restera quelques-unes que nous ne pourrions pas chasser parce que nous avons certains artisans transportant des éléments volumineux, des personnes qui font du cabotage dans 36 endroits, des infirmières ou des médecins qui vont soigner des personnes à domicile. Tous ceux-là ne peuvent pas le faire avec le train et les transports en commun. Nous ne pouvons donc pas revenir à la période où les voitures n'existaient pas parce que certains services l'imposent maintenant. Vous connaissez la logique, nous disons « Faisons au moins en sorte que les gens tournent autour de l'agglomération et ne rentrent que dans la porte d'entrée, à proximité ». Plutôt que de vouloir aller du sud au nord en traversant Lyon, nous faisons le tour et nous rentrons juste à proximité de sa destination.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Nous allons en rester là parce que Jean-Louis Touraine doit bientôt partir.

Michel FORISSIER, Maire de Meyzieu, Membre du CPAL

Je siège également à la Communauté urbaine. Je travaille également, dans le cadre du CPAL, à l'élaboration du SCOT. Je partage à 80 % l'analyse de Jean-Louis Touraine sur la circulation et les actions en matière de flux de circulation dans l'agglomération lyonnaise. Cependant, nous parlons toujours peu d'une infrastructure qui est absolument nécessaire si nous voulons que les problèmes autoroutiers soient réglés, c'est le contournement ouest de l'agglomération parce qu'il dérange beaucoup.

Effectivement, si nous faisons l'A45 et l'A89 sans le COL, cela ne marchera pas ou difficilement. Augmenter la circulation sur la vallée du Rhône sans régler le problème de la circulation de transit sur l'agglomération lyonnaise ne marche pas. Je crois que nous devons sortir de cette hypocrisie du discours et aborder ce sujet.

Jean-Louis TOURAINÉ, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Sur ce point aussi, nous sommes d'accord. Cela ne veut pas dire que nous décidons exactement où est le tracé, le principe lui-même. Après, nous pouvons choisir la distance de l'agglomération. Mais le principe lui-même reste.

Michel FORISSIER, Maire de Meyzieu, Membre du CPAL

Un débat public a fixé le tracé.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Il s'agit d'un sujet de discussion dont nous reparlerons sans doute.

De la salle

C'est totalement contradictoire !

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Oui, nous reviendrons sur le COL.

De la salle

Vous venez de dire que le COL sera un peu pour les riverains. Maintenant, vous nous dites que nous embrançons l'A45 à l'A89.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Ne confondons pas le TOP et le COL ! Les Lyonnais savent ce que cela veut dire. Quelle est la distinction entre le TOP et le COL ?

Jean-Louis TOURAINE, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Le TOP est le bouclage du périphérique qui, pour l'instant, est sur trois côtés sur quatre. Il est donc dans l'agglomération. Le COL est totalement hors de l'agglomération, c'est pour un transit européen. Après, chacun peut se positionner là-dessus.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Je vous remercie. Nous pouvons en rester là. En deux mots, j'ai une petite question à vous poser. Dans les mesures proposées par l'Etat, nous avons le péage urbain. Y pense-t-on à Lyon ? Cela paraît-il possible ?

Jean-Louis TOURAINE, Communauté urbaine du Grand-Lyon

Ce n'est pas réglementairement possible en France. S'il devenait possible un jour, cela mériterait d'être étudié. Cela ne veut pas dire qu'il faille adopter le dispositif londonien. Nous n'avons pas cet impératif. La circulation à Lyon est loin d'approcher celle qu'il y avait à Londres. Nous n'avons donc pas cette même exigence et pour l'instant, les leviers dont nous disposons, par la réglementation du stationnement et d'autres moyens, permettent de contenir. A Lyon, nous parlons de grand encombrement quand nous avons un quart d'heure de délai sur un trajet. A Londres, voire même à Paris, c'est lorsque nous avons trois quarts d'heure ou une heure de retard parce que nous sommes englués dans des embouteillages et des bouchons prolongés.

Mais pour autant, la réflexion a été conduite. Il me semble personnellement que le système du cordon, qui définit une zone centrale protégée et une zone périphérique qui ne l'est pas, a deux inconvénients : premièrement, de faire une ville à deux vitesses pour les nantis et les riches d'un côté et pour les pauvres qui ont l'afflux des voitures de l'autre. Deuxièmement, il gêne dans la construction d'une ville solidaire avec la mixité sociale dans tous ces secteurs puisque nous avons à ce moment-là une sélection par l'argent plus poussée que dans le passé. Si nous devons avoir – ce n'est pas absurde – un financement par les automobilistes de certaines infrastructures, nous aurions plutôt tendance à privilégier un système où nous mutualisons davantage sans faire une ségrégation à l'intérieur même de la ville.

Nous pouvons imaginer, pour cela, que sur un grand territoire, chaque personne qui veut aller dans ce grand territoire puisse effectivement être amenée à avoir une certaine contribution, mais pas de cette façon en disant « Nous protégeons le centre-ville et nous mettons le reste à l'écart. » Surtout lorsque le débat peut être prolongé, j'attire votre attention sur le fait que si nous devons faire payer, à l'inverse, les infrastructures périphériques – tout le périphérique par exemple – et que le centre-ville est gratuit, c'est un peu embarrassant puisque nous souhaitons au contraire demander aux gens d'emprunter le périphérique plutôt que d'aller dans le centre-ville. Il est donc vrai que d'une certaine façon, il va nous falloir trouver un équilibre entre l'incitation au financement des ouvrages périphériques et des voies internes à la ville.

Je peux résumer tout cela en disant « Il ne faut pas exclure certaines possibilités de péage, mais elles doivent être modérées, sans sélection sur l'argent et elles ne doivent pas sacraliser les petites parties de la ville au détriment d'autres. »

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci Jean-Louis Touraine. Nous continuons parce que c'était une dérivation par rapport au cours normal de la réunion publique. Nous reprenons ce cours normal de la réunion publique qui commence très logiquement par les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées.

Première partie : **Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

.I Le bilan issu de la première phase du débat public par la CPDP

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Ces enseignements des réunions thématiques et des orientations exprimées se regroupent en cinq points : des transports pour aménager le territoire, des impacts environnementaux préoccupants, une priorité au report modal, les infrastructures routières et vers un autre choix de société.

.1 Des transports pour aménager le territoire

Premier point : des transports pour aménager le territoire avec un constat et une demande. Le constat est que les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées. Nous avons par exemple Lyon-Fourvière, l'autoroute qui passe au cœur de la ville, même chose à Valence. Un exemple d'erreur est le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin et ailleurs alors que nous serions maintenant bien contents de pouvoir retrouver la plateforme pour l'utiliser.

Pour de nombreux territoires, nous nous trouvons en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers. Autre constat : les transports doivent aider à structurer et si possible à desservir l'ensemble du territoire et ne pas se limiter aux grands flux des principaux corridors. C'est quelque chose qui nous a souvent été répété. Il faut lier la planification territoriale et le système de transport à travers la coordination des autorités organisatrices de transport et une coordination des SCOT, les schémas de cohérence territoriale. Les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble, en particulier par des directives territoriales d'aménagement à une bonne échelle. Voilà pour les constats.

En ce qui concerne les demandes, elles sont réparties par région : demande d'accélération de projets ressentis comme prioritaires. Pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, trois projets sont jugés prioritaires : soutenir la compétitivité du port de Marseille qui se sent en compétition en particulier avec celui de Barcelone, réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur jusqu'à Nice et étudier le tunnel du Montgenèvre. Pour la région Rhône-Alpes, nous avons bien sûr beaucoup parlé d'un contournement ferré complet de Lyon par l'est, de l'utilisation de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône pour les TER. L'agrandissement de l'autoroute A7 n'est pas vraiment demandé, on demande plutôt des reports de trafic sur des axes alternatifs. Pour la région Languedoc-Roussillon, thème qui revient souvent l'urgence d'une ligne nouvelle, une ligne ferroviaire mixte Montpellier-Perpignan. Il y a des divergences sur la question du dédoublement de l'autoroute A9 au niveau de Montpellier. Il n'y a pas de demande ferme d'autoroute dite des Piémonts, c'est-à-dire des Cévennes, qui traverserait le sud de l'Ardèche et le nord du Gard entre Valence et Narbonne. Nous n'avons pas de revendications si ce n'est à l'est, une partie des acteurs du débat. Voilà pour le premier point.

.2 Des impacts environnementaux préoccupants

Le deuxième point : les impacts environnementaux préoccupants avec, là encore, le constat et les demandes. En ce qui concerne le constat, nous avons une prise de conscience marquée par des enjeux nouveaux, les risques du réchauffement climatique et le problème de la cherté à venir du pétrole, due au pic de production de pétrole. Ces questions reviennent très souvent dans le débat et en particulier le risque du réchauffement climatique. Nous avons également de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier. Nous parlons des effets sur la santé, du bruit, de la sécurité, de la cohabitation des véhicules légers et des poids-lourds accidentogènes et des risques naturels, des atteintes aux paysages, des atteintes à la biodiversité. Concernant les impacts environnementaux, l'essentiel est le premier point : le risque de réchauffement climatique.

En ce qui concerne les demandes, il est demandé que nous facilitions le changement des comportements en offrant des alternatives à la route, que nous nous fixions des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules avec des investissements dans les nouvelles technologies plus économes en énergie et moins polluantes. Il y a des demandes de requalification – c'est le mot à la mode – des infrastructures existantes de mutualisation des protections en termes de cumul d'infrastructures. Nous demandons d'améliorer la sécurité de l'autoroute et à ce que soient limitées les vitesses en cas de nécessité. Cette idée de la limitation des vitesses revient souvent et recueille un très large accord. Voilà en ce qui concerne les impacts environnementaux.

Nous continuons avec la priorité au report modal. Là, je vais passer la parole à Claude Leroi qui me seconde et qui est membre de la Commission d'organisation du débat.

.3 La priorité au report modal

Claude LEROI, membre de la CPDP

Merci, Paul. Je dois conforter ce qui a été dit par Monsieur Touraine. D'abord sur Lyon, les trains arrivent à l'heure et deuxièmement, nous avons la rapidité de déplacement puisque le train est arrivé à 54 et que j'étais dans cette salle avant le quart, mais pardon d'avoir cinq minutes de retard. Sur la priorité au report modal pour les marchandises et au transport collectif pour les voyageurs, nous distinguerons le constat d'une part et les demandes d'autre part. A l'intérieur du constat, nous avons les voyageurs et les marchandises.

En ce qui concerne les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances. Il est constaté d'une manière générale que les flux s'écoulent globalement d'une manière naturelle sauf à certaines périodes de l'année ou à certaines heures. Je vous fais le constat de ce que nous avons entendu.

Il est également noté qu'il existe trop peu de transports collectifs, que ces transports collectifs sont peu ou mal connectés et qu'ils ne quadrillent pas suffisamment le territoire. Il a été noté également une capacité des modes non routiers à attirer ou à absorber une partie de la croissance future. Nous avons fait le constat que l'acheminement par voie ferroviaire pouvait disposer de structures permettant d'absorber partiellement et à l'heure actuelle la croissance. Voilà pour les voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, il a été constaté une prépondérance du transport routier et des marchandises. Cela n'étonnera personne et, j'en demande pardon aux représentants de la SNCF, il est constaté également une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire en matière, en particulier,

de régularité et de fiabilité. Les représentants de la SNCF nous ont dit que le fret SNCF était en voie d'une réforme totale et que son agglomération était à venir et à portée.

Notez également une sous-utilisation du mode fluvial. Nous avons eu, au cours d'un débat, le Président de Voies navigables de France qui nous a indiqué – comme l'a dit Monsieur Touraine – que durant les deux dernières années, le trafic était passé de 5 millions de tonnes à 10 millions de tonnes avec une capacité de développement futur à un rythme bien accéléré. Nous avons donc une sous-utilisation du mode fluvial, mais avec des capacités d'absorption, de nouveaux trafics d'une manière considérable.

La capacité des modes non routiers à absorber la totalité de la croissance future a également été mise en cause et il a été globalement constaté que les infrastructures non routières, déjà existantes, étaient de nature à pouvoir absorber les perspectives qui ont été envisagées d'accroissement des flux de 40 % dans les vingt années à venir.

Les demandes, maintenant : la première demande, qui ne satisfait pas obligatoirement tous les prestataires de logistique, est de ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux par la création d'incitations et de réglementations comme le disait Monsieur Blanchet dans les précédentes réunions. Soit nous taxons, soit nous interdisons. Mais dans ce domaine, la volonté était de ne pas laisser le marché décider seul, de nombreuses personnes ont en fait la remarque à diverses reprises.

Nous avons également noté le souhait que des reports modaux massifiés se développent vers le fleuve et la mer pour les marchandises, sur des axes de longue distance, sur l'Europe et le nord de la Péninsule ibérique. Il a été indiqué à ce sujet les expériences tentées en matière de transport combiné. Il y a également le vœu d'améliorer la qualité, la fiabilité, les fréquences et le cadencement de l'offre locale interurbaine et régionale des transports publics pour permettre de substantiels transports modaux. Il a été souligné par les uns que le transport de fret par voie ferrée n'était pertinent qu'à partir de 400 ou 500 kilomètres. D'autres ont fait remarquer qu'il existait des cas spécifiques sur de courtes distances et sur lesquels le fer avait été pertinent.

Certains ont également demandé que les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités soient généralisés pour réduire ce qui a été appelé les mobilités inutiles. Il a été fait référence à l'action menée en région parisienne par la RATP au travers d'une filiale qui s'appelle EM-Services et qui fait du conseil en mobilité pour les entreprises et les collectivités locales.

Bien entendu, nous avons le vœu de prélever davantage sur la route pour financer les autres modes de transport, à l'image de ce qui se fait avec RPLP en Suisse. Il a été évoqué une taxe carbone, a été également évoquée la possibilité d'instaurer des péages urbains. Voilà les principales demandes qui ont été formulées. Si le Président accepte et m'y autorise, je vais lui repasser maintenant au constat sur les infrastructures routières.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Un élément remarquable : s'agissant de l'idée du report modal, il y a unanimité. C'est formidable, tout le monde est pour, au moins dans le principe, évidemment. Lorsque nous passons aux modalités et au financement, ce n'est peut-être pas la même chose. Mais au niveau du principe, tout le monde est pour. En ce qui concerne les infrastructures routières, c'est moins unanime, c'est un peu plus conflictuel.

.4 Les infrastructures routières

Claude LEROI, membre de la CPDP

Tout le monde est pour avec le souci – le Président Estour l’a manifesté lui-même à plusieurs reprises – que puissent encore être assurés les transports nécessaires au développement économique et à la vie des entreprises. En ce qui concerne les infrastructures routières, a été exprimée la crainte que l’augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d’air au trafic et joue contre le report modal. Il a été vivement indiqué que le fait de créer une nouvelle infrastructure permettait dans un premier temps de rééquilibrer et d’entraîner la fluidification des flux, mais que cette nouvelle infrastructure elle-même était génératrice d’apports de nouveaux de trafics.

Je reviens sur ce que je disais : l’inquiétude des acteurs économiques sur la congestion croissante considérée comme un frein à l’économie et à l’emploi, en considérant par exemple qu’il fallait que les melons de Cavaillon partent dans de bonnes conditions et qu’ils soient, dans un temps – jour A, jour B – livrés sur les principaux points de marché et de consommation. En ce qui concerne l’A75, l’A51 et l’A79, elles sont considérées comme des désenclavements des territoires pour les uns et comme des itinéraires de délestage pour les autres.

Plus philosophiquement, de nombreuses interrogations sont apparues sur la cohérence politique entre le changement climatique, le pic pétrolier et ce que nous avons appelé, dans notre jargon, puisque nous générons obligatoirement un jargon au fil des réunions, l’agrandissement des tuyaux, c’est-à-dire l’agrandissement des infrastructures. Voilà les principaux points concernant le constat.

En ce qui concerne les demandes, tout le monde a souhaité gérer et améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers. Ont été souhaités la requalification des infrastructures, la régulation des dépassements et des voies réservées aux poids-lourds et aux voitures particulières chargées, les limitations de vitesses, les accès aux réseaux autoroutiers régulés et limités en période de fortes charges de trafic, en période orange et en période rouge notamment

A été noté – cela ne concerne pas directement l’agglomération lyonnaise – le vœu des élus de l’Ardèche de voir se créer de nouvelles infrastructures. A également été souhaitée la mise à deux fois deux voies de la RN88 et des nationales à proximité des agglomérations et des simples parcours routiers ou autoroutiers. Voilà les quelques remarques générales que nous avons pu tirer d’un certain nombre de réunions que nous avons eues depuis maintenant deux mois.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

RN88 c’est Saint-Etienne-Toulouse par Le Puy et Le Léman.

.5 Vers un autre choix de société ?

Enfin, le dernier point est : vers un autre choix de société. Là, certains schémas de ce que ce débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l’arc languedocien évoque, sont des choix de société, des grandes questions de choix de société ou de politique économique. Mais il ne faut pas s’en étonner. C’est à la fois inévitable, logique et légitime parce que ces couloirs de transport de la vallée du Rhône et de l’arc languedocien sont des couloirs contraints par la géographie, des couloirs encombrés par des trafics européens qui concernent des pays qui sont les plus développés

de la planète. Ces couloirs de circulation sont sans doute parmi les plus encombrés sur la planète, il ne peut pas y en avoir ailleurs beaucoup qui soient aussi encombrés que cela.

Il est donc tout à fait logique qu'à travers ces situations-là qui sont des situations extrêmes dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, nous nous posions des questions avec une acuité toute particulière. Ce sont des questions qui seront éclairantes pour l'organisation de toute la société partout ailleurs.

Vers un autre choix de société : nous souhaitons, en ce qui concerne l'économie, une relocalisation de l'économie et des activités ainsi qu'un développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs et mieux rapproché aussi l'activité économique. Nous remettons en cause le culte de la vitesse et nous appelons à un changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations. Nous pourrions atteindre ce que nous appelons le facteur 4, c'est-à-dire la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, un engagement de la France d'ici 2050. Nous souhaitons un changement des comportements, une évolution pour mettre en cohérence les logiques du citoyen et du consommateur, pour réduire les transports inutiles et pour une rupture, un changement de modèle économique. Ces questions sont donc souvent évoquées dans ce débat. Voilà donc rapidement résumées les observations qu'a pu tirer la Commission du débat public de toutes les réunions publiques qui se sont déroulées jusqu'à présent.

Mais les autorités de l'Etat, de leur côté, les ministères de l'Equipement et de l'Ecologie, ont eux aussi fait un bilan et ont des attentes pour la deuxième phase du débat. Pour qu'ils s'expriment, je passe la parole à Monsieur Badré.

.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la deuxième phase du débat

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Je suis Michel Badré. Je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement durable dans le Comité de pilotage qui a préparé le dossier support et qui répond au nom de l'Etat dans toutes les réunions. Le ministère de l'Equipement et des Transports est représenté par Jean-Didier Blanchet. Beaucoup d'entre vous l'ont vu dans les réunions précédentes. C'est la seule de la quarantaine de réunions à laquelle il ne peut pas participer. Il vous prie de l'en excuser. Il y est représenté par Dominique Auverlot de la Direction générale des routes ici et qui s'exprimera tout à l'heure.

Ce que je voudrais vous présenter maintenant en quelques minutes, c'est l'état des questions telles qu'elles nous paraissent se poser à ce jour, pour nous, représentants de l'Etat. Je vais le faire à un niveau général pour l'ensemble de la zone du débat et les questions étant vues d'une façon très globale, sachant que dans une réunion territoriale, il est aussi très important d'avoir la vision accrochée au territoire et Vincent Amiot, Directeur régional de l'Equipement, fera un peu plus tard dans la réunion la présentation des enjeux globaux tels qu'ils sont vus par les services de l'Etat.

Le premier point : les questions telles que nous nous les posions au début. Elles sont présentées dans le dossier support et elles se résumaient de façon un peu caricaturale par ce que nous avons appelé le ciseau entre l'augmentation prévue des déplacements à hauteur d'environ 40 % à échéance de vingt ans et l'augmentation corrélative des émissions de gaz à effet de serre un peu plus lente du fait du progrès technologique, mais quand même de 10 % à 30 % à échéance de vingt ans alors que le Gouvernement français s'est fixé comme objectif de les diviser par quatre à échéance de cinquante ans. Autant dire que nous ne sommes pas en ligne.

C'est de cette contradiction que nous souhaitons sortir en posant ce débat. Sur ce que nous avons entendu là-dessus, il y a un seul point qui a fait l'objet de contestations pendant les réunions sur cette façon de poser le problème, c'est l'estimation de la hausse de la demande de déplacement de 40 % en vingt ans, sur laquelle certains nous ont dit deux choses, d'abord « Vous ne prenez pas assez en compte la possibilité d'impacts lourds de la hausse des produits pétroliers qui peuvent faire baisser beaucoup cette demande de mobilité. » Deuxième élément peut-être plus important, certains nous ont dit « Si vous, service de l'Etat, vous écrivez cela, cela veut dire que vous l'acceptez et que vous construisez toute votre politique là-dessus. »

Nous avons simplement dit, et je redis ici, que les services de l'Etat mettent sur la table, pour le débat, les prévisions qui émanent des différents organismes dont c'est le métier, que ces prévisions conduisent à une hypothèse moyenne de cet ordre-là. Ensuite, bien entendu, comme toute prévision, cela peut être faux, mais pour construire des raisonnements et faire des hypothèses sur ce qui se passera, il faut partir de quelque chose, quitte à le critiquer, ce qui a été fait. Mais autrement, sur le reste, cette problématique de ciseau n'a été remise en cause par personne. Du moins, c'est ce qu'il nous a semblé.

Les demandes de la Commission ont présenté ensuite toute une série d'enseignements sortis du débat. Pour simplifier, nous les avons regroupés ici en trois points qui nous ont semblé être vraiment les thèmes majeurs du débat tels que nous les avons entendus. Le premier est le report modal. Monsieur Vialatte notamment a signalé tout à l'heure que c'était un sujet qui était apparu très consensuel. Nous allons y revenir dans un instant. Le deuxième a trait aux infrastructures routières. Nous avons regroupé le troisième sous le terme un peu jargonnant de « mobilité soutenable ». C'est tout ce qui peut contribuer à rendre meilleurs, en tout cas pas plus mauvais, les points de vue du bilan environnemental et les évolutions de la mobilité.

Je reprends rapidement ces trois thèmes un par un. Le report modal – cela a été dit – est très consensuel. Nous sommes parfois un peu inquiets parce que comme tout consensus, c'est un consensus mou. En particulier, nous avons entendu dans le débat deux choses qu'il faut bien avoir en tête pour la suite et qui sont sorties dans des réunions de la part des organismes spécialisés concernant les capacités maximum de report dans l'hypothèse où tout se passe pour le mieux. Ce qui nous a été dit par les opérateurs est que nous pouvions espérer reporter sous des hypothèses favorables la totalité de l'accroissement du fret et 10 % à 30 % de l'accroissement voyageurs actuellement sur les routes. Nous ne pouvons que constater que cela ne fait pas beaucoup. En tout cas, cela ne fait pas ce qu'il faut faire pour sortir de notre ciseau. Je crois donc que c'est quelque chose qu'il faut livrer au débat. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire de report modal. Au contraire, cela veut dire qu'il faut pousser les feux au maximum. Mais même en poussant les feux, ce n'est pas comme cela que nous allons résoudre notre problème. Je crois que c'est important de l'avoir en tête.

Ensuite, sur les infrastructures routières, il a été dit aussi que c'était un sujet controversé. Il y a des gens qui en demandent plus, notamment dans des régions considérées actuellement comme mal desservies. D'autres disent – nous en avons eu l'illustration dès le début de cette réunion – que c'est ce qu'il ne faut surtout pas faire. Je ne vais pas en dire plus ici. Je pense que là, nous sommes vraiment dans le débat qui doit être territorialisé plutôt que d'en parler en termes généraux, ce qui n'a pas grand intérêt ici.

Je passe donc directement au troisième point que nous avons appelé la mobilité soutenable, avec deux volets. Un premier volet n'est pas territorialisé, qui est plutôt national et même pour partie européen ou international. C'est tout ce qui a trait au progrès technologique, avec les deux aspects de carburant propre si nous pouvons utiliser ce terme, l'utilisation de carburants autres que les

carburants possibles. Deuxième point : l'amélioration des moteurs pour diminuer les consommations. Sur tous ces sujets, nous avons eu un certain nombre de discussions pendant les réunions. Là aussi, ce qui est apparu – je rejoins ce que je disais tout à l'heure à propos du report modal –, c'est qu'il y avait des marges de progrès importantes, toutes choses égales par ailleurs en matière d'amélioration du bilan environnemental, mais qu'il fallait d'abord faire attention à ne pas dégrader certains aspects en améliorant un autre. Ce sont des points précis auxquels il faut être attentif. Mais surtout, nous-mêmes, en faisant tout ce qui paraissait réaliste et raisonnable à échéance de cinquante ans, nous ne sommes « que » dans une division par 2 ou 2,5 des émissions alors que je rappelle que l'engagement du Gouvernement français, comme pas mal d'autres dans les pays développés, est de diviser par 4.

Là aussi, c'est un sujet important. Ce n'est pas parce que cela ne suffit pas à résoudre le problème qu'il ne faut pas y aller, mais il faut savoir qu'il faut faire autre chose. Autre chose, c'est tout le reste : les actions sur la demande. Nous les reprendrons en détail tout à l'heure et Dominique Auverlot les examinera ou listera une par une l'ensemble des actions telles que nous les avons envisagées dans le dossier, en sachant qu'il est indispensable de prendre en compte ce type d'actions si nous voulons réellement sortir de notre ciseau comme je l'ai dit tout au début. C'est donc à partir de ce type de raisonnement que nous voudrions bien maintenant que la suite du débat permette de voir jusqu'où nous pouvons aller sur chacun de ces trois grands sujets pour sortir de notre ciseau en intégrant les différentes parties prenantes. Je vous propose, Monsieur le Président, d'affecter les deux minutes que j'ai économisé sur mon temps de parole et de les restituer tout à l'heure car notre choix est d'insister un peu plus sur la partie territorialisée du débat.

.III Echanges avec le public

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Après cette présentation du bilan de la première partie du débat, des remarques, interventions, questions ? Je demande à chacun d'être assez bref.

Jean-Marie LAROSE, RFF

Je suis Jean-Marie Larose, Directeur adjoint de la stratégie et du développement durable de RFF. Je n'ai pas pu assister à certaines réunions territoriales depuis quelques temps. Je regrette simplement la présentation que Michel Badré vient de reprendre et que les services de l'Etat ont tenu depuis quelques temps : le chiffre de 10 % à 30 % de captation de la croissance par le ferroviaire notamment n'est pas le chiffre qui me paraît correspondre à la réalité des choses. Je sais qu'avec nos collègues de la DGR et de la DGMT, nous travaillons pour essayer d'avoir un consensus sur des chiffres qui sont très difficiles à approcher en toute rigueur car ils résultent de simulations et de prévisions.

Mais en toute objectivité, si nous essayons de nous rapprocher des simulations que nous avons faites, la réalité est plus proche de 40 % à 60 % que de 10 % à 30 % en disant bien « C'est sous réserve d'un certain nombre de conditions – je le rappelle à chaque fois – et que cela ne résout pas le problème de pointes puisque les sujets qui nous occupent à Lyon et ailleurs sont bien des sujets de pointes de trafic. » Je souhaiterais que nous arrêtons de parler de 10 % à 30 % parce que ceci appelle un certain nombre de réactions et forcément ne correspond pas à la réalité sur le terrain. C'est un détail, mais il me paraissait important de le souligner.

Un représentant de la SNCF

RFF est en phase avec la SNCF.

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie

Je vais juste répondre en un mot. J'ai bien dit que c'était l'Etat qui présentait son analyse de l'état actuel du dossier. Vous avez rappelé – je suis d'autant plus à l'aise pour le dire que je représente le ministère de l'Ecologie et le ministère du Transport en même temps – que c'est un sujet controversé. Cela ne m'a pas échappé. Nous avons estimé entre nous, après avoir décortiqué ce qui avait été dit par les uns et les autres, les conditions mises, etc., que le chiffre, tel que nous pouvions le sortir, était de 10 à 30 %. Nous avons bien compris que le vôtre était différent. Nous n'irons pas plus loin à ce stade.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Précision du ministère de l'Ecologie.

Dominique AUVERLOT, Direction Générale des Routes

J'ai juste une précision. Je crois effectivement que RFF a annoncé un certain nombre de chiffres. Ce qui est vraiment important dans ce débat, à la limite, n'est pas le chiffre, ce sont les conditions qui vont permettre effectivement d'obtenir un développement maximal du fer marchandises et du fer voyageurs. Ce que nous constatons aujourd'hui, pour le fret marchandises, ce sont 54 millions de tonnes il y a quelques années et 40 millions de tonnes aujourd'hui. Comment allons-nous chercher à regagner ces parts de terrain ? Ce que nous constatons aujourd'hui sur le fer voyageurs entre Valence et Orange, c'est la nécessité de développer fortement les voyageurs en ferroviaire.

Qu'avons-nous constaté par le passé ? La mise en place du TGV Méditerranée conduisait à prendre énormément de voitures sur l'autoroute A7. Je vous rappelle que l'autoroute A7 correspond en gros à 70 000 véhicules par jour. Qu'avons-nous constaté ? Qu'avons-nous constaté quand la LGV Méditerranée a été mise en place ? C'est une réussite technologique absolument remarquable et cela doit nous donner une idée de ce que peut prendre ensuite le ferroviaire comme part aux voyageurs, la LGV Méditerranée a pris simplement 1 000 véhicules par jour à la route.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Vous avez essayé de prendre le train, de prendre le TGV ?

Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes

J'ai essayé de prendre le TGV. J'ai essayé de rouler entre Nîmes et Montpellier. Cela représente à peine 1 % à 2 % du trafic voyageurs. 2 000 véhicules tels que nous les avons envisagés : il y a déjà une première différence. Aller au-delà, nous pouvons le faire. Mais il faut absolument préciser les conditions qui nous permettent d'aller plus loin. C'est vraiment sur ces conditions que nous devons travailler dans ce débat public. A la limite, le chiffre est second. Ce sont les conditions qui sont la principale question que nous devrions nous poser dans ce débat.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci de ces précisions. Beaucoup de mains se lèvent. Monsieur ?

Edmond LUCAS, Association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais

Je voudrais quand même rappeler qu'en Suisse, sur le transit entre l'Allemagne et la Suisse ou entre la Suisse et l'Italie, le trafic marchandises ferroviaire est trois fois supérieur au trafic marchandises routier. Trois fois supérieur alors que chez nous c'est une dizaine de pourcents. D'autre part, je veux rappeler que le Gothard qui va être ouvert en 2014, il y aura 300 trains par jour. Sur ces 300 trains, il y aura 225 trains de fret de 1 500 mètres. En France, nous ne parlons pas du tout des trains de 1 500 mètres. Nous parlons de 1 000 mètres à long terme sur le dossier de la CNDP.

Ces trains de 1 500 mètres représentent 84 remorques. Donc, si nous considérons 225 trains à 84 remorques de poids-lourds, cela représente 18 900 remorques par jour. Or le trafic complet sur l'A7, c'est 16 000 poids-lourds par jour. Donc, nous voyons que la capacité du ferroviaire permettrait le transit total.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. La parole est à Monsieur Jacques Estour que beaucoup connaissent. Il va nous exprimer le point de vue des milieux socioéconomiques.

Jacques ESTOUR, OITC

Je suis Jacques Estour, de l'Office Interconsulaire des Transports. Les propos que je rapporte à chaque réunion remontent de plusieurs dizaines de milliers d'entreprises, donc c'est effectivement en tant que responsable d'entreprise que je parle.

Nous sommes à Lyon et Dieu sait ce que j'ai entendu ici. Nous sommes tous de la région, nous savons que les problèmes sont importants. Mais ce n'est pas tout à fait la question qui nous a été posée dans le débat. Effectivement, les problèmes intra-urbains ou d'environnement urbain n'étaient pas posés dans les questions de départ du débat. Mais ils sont tellement importants que je reconnais que ce qui a été dit tout à l'heure ne peut pas être ignoré. C'est évident.

La deuxième chose que je veux dire est que nous sommes en train de réfléchir sur des problèmes qui peuvent se poser pour les vingt ans à venir. D'ailleurs, lorsque nous parlons de réalisation d'équipements, ce n'est pas en 2007 que les équipements dont nous pouvons parler aujourd'hui seront réalisés. C'est en 2025, en 2030. Voyez ce qui s'est passé pour l'A51 Grenoble-Sisteron. Sous réserve de nouvelles études qui sont à faire : au mieux 2022, à la suite du débat public qui s'est terminé il y a peu de temps.

Pour nous, professionnels, le transport est un élément indispensable de la vie économique. Si nous supprimons les transports quelque part, nous cassons la vie économique existante ou à venir. Imaginez demain, en caricaturant ce qui a été parfois écrit, que nous fermions les échangeurs au nord, à l'est et au sud de Lyon parce qu'il y a trop de trafic de transit, vous voyez ce que deviendrait l'économie de la région lyonnaise. C'est absolument impensable. Mais ce qui est vrai à Lyon est vrai dans tout le couloir rhodanien et dans tout l'axe languedocien.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

C'est votre avis.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Vous parlerez après.

Jacques ESTOUR, OITC

Comme je le dis à chaque fois, l'intérêt d'un débat est que chacun peut donner son avis.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Si nous fermons la gare de la Part-Dieu, quelles sont les conséquences pour la région lyonnaise ? A chaque fois, la congestion est toujours routière. Et la congestion ferroviaire ? Si vous prenez le train, c'est infernal. Poser la congestion est un vrai problème, je suis d'accord. Mais comparez toujours la congestion routière avec la congestion ferroviaire et vous vous apercevrez que la congestion ferroviaire est plus importante que la congestion routière !

Jacques ESTOUR, OITC

Je vais reprendre, si vous le voulez bien, ce que je voulais dire. Nous avons dit pendant longtemps, parce que le problème posé à la base est la congestion de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, pendant des années – cela fait presque vingt ans que le problème est posé sans solution – « Ce sera l'A75 et l'A51 qui vont permettre de désaturer ce couloir rhodanien ». L'A75 existe. Au Pont de Millau, le viaduc est ouvert. Le trafic, en 2005, dans la vallée du Rhône a augmenté de 1 % quand même. Donc, ne pensons pas toujours que nous allons pouvoir prendre 20 % ou 30 % du trafic de l'axe rhodanien pour le mettre ailleurs. Je rappelle que la distance moyenne parcourue par un véhicule léger dans cet axe est de 80 kilomètres et la distance moyenne parcourue par un poids-lourd dans cet axe est de 110 kilomètres.

Il y a donc effectivement des trafics qui peuvent être mis sur d'autres systèmes modaux. Dans le cahier d'acteurs que nous publions, vous verrez que nous sommes pour le développement – nous avons mis carrément trois à quatre fois plus par la voie d'eau – au minimum deux fois plus du fret marchandises par le fer. J'ai pris les chiffres que j'ai pu récupérer dans ces organismes. Il n'empêche qu'en vingt ans, vous savez que l'économie progresse de 1,5 % ou 2 % ou 2,5 % par an. En vingt ans, c'est 40 % à 50 % de croissance économique. Cela veut dire qu'en vingt ans, les transports sont toujours liés au développement de la vie économique. Je le confirme par tout ce qui a été analysé jusqu'à ce jour. Cela veut dire que la croissance de 40 % du transport voyageurs et marchandises, dans cette axe vallée du Rhône et arc languedocien, paraît une évidence.

Lorsque nous prenons les chiffres, et vous verrez que nous les mettons dans le cahier d'acteur, si nous multiplions par trois ou quatre le fret sur la voie d'eau, nous y poussons. Je vous rappelle que ce sont les chambres de commerce qui, à part Lyon, gèrent tous les ports fluviaux de l'axe Saône-Rhône. C'est bien que nous y croyons puisque nous investissons et que nous les gérons. Si nous multiplions par deux au moins le transport fret marchandises, je ne viendrais pas dans le débat sur le passé qui n'a pas marché, je crois que Fret SNCF fait effectivement des progrès. Nous espérons qu'ils réussiront. Malgré cela, le fret routier va augmenter de 30 %. Les chiffres seront dans le

cahier d'acteurs. Donc, dire du jour au lendemain que nous devons bloquer les investissements dans le cadre routier pour tout reporter ailleurs, c'est un combat qui n'est pas loyal. Il faut utiliser tous les modes de transport et pas uniquement le fer et la voie d'eau.

D'ailleurs, lorsque nous sommes en Ardèche, dans la Drôme, en Hautes-Alpes, en Isère, le fer et la voie d'eau ne passent pas partout. Qui dessert tous les territoires dont nous, consulaires, avons la responsabilité ? C'est bien la route. Il faut donc arrêter la guerre contre la route. Si j'en viens aux questions financières, nous savons que si l'Etat a pris tant de retard pour l'investissement des équipements, nous avons bien modernisé la France dans tous les modes de transport et les infrastructures au XIX^e siècle et depuis quelques temps, il y a eu l'autoroute et les TGV. Le reste – prenez l'exemple des routes nationales, nous en parlons beaucoup dans les départements – est une vraie catastrophe, ce sont des chemins vicinaux ordinaires.

Il faut financer tout cela. Nous savons que l'Etat n'a pas de moyens. De qui le financement peut-il venir ? Il peut venir du contribuable ou de l'utilisateur. Sur les autoroutes, c'est l'utilisateur qui paye. Les sociétés routières sont rentables, la preuve, c'est qu'elles se sont vendues à 14 milliards. Si des privés les ont achetées à ce prix-là, ce n'est pas parce qu'elles perdent de l'argent.

L'Etat prélève des taxes sur la route. Nous avons – vous le verrez dans le cahier d'acteurs – accumulé les sommes reçues tous les ans par l'Etat, prélevées sur la route, non compris les péages d'autoroutes : 47 milliards d'euros par an. L'ennui est que ces sommes, au lieu d'être utilisées comme c'était prévu au départ pour aider à financer les investissements de tous les modes de transports, vont dans le tonneau de l'Etat qui a un petit trou au fond, elles ne reviennent pas sur les investissements routiers.

Le chemin de fer : je m'excuse, je le dis à chaque fois parce qu'il fait des progrès, il n'empêche que le chemin de fer coûte actuellement à l'Etat et aux collectivités régionales 10 milliards d'euros par an. Dans les choix d'investissements, entre le paiement par l'utilisateur et le paiement par le contribuable, il y a là aussi une réflexion à conduire.

Enfin, le dernier point que je voulais donner : ne soyons pas trop cocorico ! Je sais bien qu'en ce moment, avec le foot, nous sommes obligés de l'être un peu. Mais n'oublions pas que le sud-est de la France n'est qu'un petit élément de l'Europe. Il vient d'être évoqué le Gothard, mais il y a trois autres tunnels qui, dans l'axe nord-sud, nord Europe, sud de l'Europe, se réalisent ou existent déjà. Les couloirs de transport qui, derrière eux, entraînent des implantations logistiques importantes, qui derrière eux entraînent des implantations industrielles, se développent à la vitesse grand V dans les pays qui sont à l'est de l'axe alpin. Par contre, en France et par rapport au PNB et par rapport au (*inaudible*) si nous restons en dehors de l'évolution des transports qui n'est pas liée au sud-est, c'est pareil dans toute la France, c'est pareil dans toute l'Europe. Il ne faudra pas s'étonner si, derrière, il y a des influx économiques qui partent de notre Sud-est pour aller s'implanter ailleurs. Quant à relocaliser toute la production près des lieux de consommation, c'est splendide. Je suis dans le sud de la vallée du Rhône, dans la production fruitière. Si nous ne devons plus transporter de vin, il faut arrêter d'en produire dans le Bordelais et dans la vallée du Rhône. Si nous ne devons plus transporter de fruits, il faut arrêter d'en produire dans la vallée du Rhône. Si nous ne devons plus transporter de marchandises, de yaourts parce que nous parlons toujours des yaourts, mettons une usine de yaourts à côté de chaque ville de 50 000 habitants ! Est-ce que c'est réaliste ?

Nous, personnellement, nous sommes d'accord avec beaucoup d'éléments qui sortent de ce débat. Là où nous ne sommes pas d'accord, c'est dans les conclusions qui ont été présentées. Nous pensons que le point de vue des milieux économiques n'a pas été assez pris en compte. Effectivement, je parle souvent seul pour des dizaines de milliers d'entreprises. Je pense que dans

les conséquences, c'est quelque chose d'essentiel et c'est mon rôle de le rapporter. Merci de m'avoir écouté.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci de cette expression claire et ferme des positions du monde économique. Cela provoque toujours des réactions.

Joël DUBOS, BICEFAL, Coordination associative

Joël Dubos, de l'association BICEFAL de Saint-Priest et de la Coordination associative. Je m'exprimerai au nom de la Coordination associative, 53 associations, fédérations ou coordinations d'associations sur les trois régions. A ce stade du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône, il me paraît opportun de réaffirmer nos points de vue et d'apporter certaines précisions, notamment par rapport à ce que vient de dire Monsieur Estour.

Débattre du sous-système des transports sans se préoccuper et parler de ce à quoi elle doit répondre, c'est se moquer du monde et vouloir apporter un remède à un mal sans en traiter la cause ! Ce qui motive aujourd'hui la croissance des transports routiers, c'est l'organisation de la société sur le modèle occidental, basé sur l'économie libérale ainsi que l'ouverture des frontières à la libre circulation des biens, des personnes et de la finance. C'est pourquoi nous disons qu'il faut bien définir les priorités et de poser comme préalable l'organisation de la société comme un moyen de satisfaire et répondre aux besoins de l'Humanité, autrement dit les populations pour les générations présentes et à venir, dans le respect du développement soutenable par notre planète.

A contrario, l'organisation de la société ne doit pas être posée en termes de croissance économique où l'humain serait une variable très justement dans l'inconstance. Par contre, de ce postulat et dans le cadre de l'organisation de la société en ligne avec les objectifs des accords de Kyoto et du facteur 4, il aurait fallu un débat politique général sur les transports au niveau national pour prendre en considération les flux nord-sud et aussi est-ouest, nationaux, mais aussi européens. Consécutivement, il aurait fallu un débat de projets sur les trois régions, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, autrement dit le Grand Sud-est, pour replacer la problématique des transports de voyageurs et de marchandises en cohérence avec le territoire national et européen.

Par rapport au lien entre l'économie et le transport routier, il faut cesser de laisser croire que le développement autoroutier favorise la croissance. C'est faux. Aucune étude ne le prouve et le rapport a conclu clairement à l'indépendance entre le développement économique et la qualité de la desserte par le réseau autoroutier. Le rapport de la Cour des comptes dit ceci « Les bilans a posteriori des investissements autoroutiers font apparaître qu'il n'y a pas de relation d'automatisme entre la mise en service d'une autoroute et le développement local et que les effets socioéconomiques sont souvent moins favorables qu'énoncés à l'échelle des territoires traversés. Cependant, l'incidence sur l'environnement dépasse généralement les prévisions de l'étude d'impacts présentée à l'enquête publique. »

Par ailleurs, je vous signale quand même que sur le site de la DGMT, Direction générale de la mer et des transports, nous vous signalons ceci sur la page économique : « Le poids de l'activité des transports dans l'économie française est resté quasiment inchangé depuis quarante ans. Sa valeur ajoutée demeure à prix constant, de l'ordre de 4,7 % du Produit Intérieur Brut Marchand alors que dans le même temps, les parts de marché du ferroviaire passaient de 73 % en 1975 à 15 % en 2005, contre, pour le transport routier, nous avons 20 % en 1975 et 80 % en 2005. »

Or pendant ces trente années, qu'a fait le Gouvernement ? L'Etat a mené une politique d'investissements routiers et autoroutiers. Les deux tiers des investissements sont allés à l'autoroute et moins d'un tiers au ferroviaire, sachant que pour le ferroviaire, c'était principalement sur le TGV. Le désengagement de l'Etat vis-à-vis du ferroviaire est confirmé par l'audit du Réseau Ferré Français remis en septembre 2005 par Robert Rivier, Directeur de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Cela prouve, si cela était nécessaire, que les maux dont souffre notre société ne sont que les résultats de nos choix en matière d'investissements et qu'il convient de remettre en cause le système de transports routiers qui, bien qu'en croissance en parts de marché et en volume, coûte à la société sans produire plus de valeur ajoutée.

Contrairement à certaines affirmations, le transport routier ne paye pas le coût de son impact sur la société et sur l'environnement. Je prendrai cela pour une réponse que l'Etat a fait à une question posée au débat public de 2001 dans cette ville. A la question 427, l'Etat a répondu ceci « En passant par les autoroutes, les camions payent un péage encaissé par les sociétés autoroutières. Globalement, les poids-lourds représentent pour une société comme la SAPRR – il faut parler plutôt des autoroutes aux environs de Lyon – 22 % des kilomètres et 34 % des recettes. Ils ne payent donc pas leur part de l'utilisation de l'autoroute. Le poids-lourd étant équivalent à trois voitures...

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Pouvez-vous abréger un peu, s'il vous plaît ?

Joël DUBOS, BICEFAL, Coordination associative

Oui, j'avance. « De plus, les fonds engagés par les sociétés d'autoroutes pour la régénération des chaussées, sont en quasi-totalité causés par les poids-lourds. »

Il faudrait peut-être prendre un modèle qui a été la Suisse. Je terminerai par cet exemple. La Suisse, qui a su préserver son réseau et ses capacités ferroviaires comme le disait Edmond Lucas tout à l'heure, c'est un pays à peu près équivalent à la région Rhône-Alpes et il y a plus de 60 % du trafic marchandises qui passe par voie ferroviaire. Il ne faut pas nous ressortir l'argument comme quoi le ferroviaire n'est valable qu'au-delà de 500 ou 600 kilomètres. Ce n'est pas vrai, en Suisse, cela marche. Seulement, c'est un choix politique. Il faut savoir ce que nous voulons.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Joël DUBOS, BICEFAL, Coordination associative

Pour conclure justement, comment la Suisse a-t-elle pu faire cela, notamment depuis cinq ans ? C'est en mettant une taxe sur le transport routier, mais qui permet de ré-internaliser des coûts que génère le trafic routier. Nous le verrons tout à l'heure avec la présentation de Bernard Thierry, 18 000 morts sont causées par an, uniquement par la pollution routière. Nous devons donc savoir ce que nous voulons. Il nous faut choisir. Que l'on ne vienne pas nous dire que les taxes pénaliseraient le consommateur parce que le consommateur paye de toute façon le coût du routier par ses cotisations sociales, par ses impôts. Donc, il vaudrait mieux faire payer effectivement au transport routier son impact sur la société, le réintégrer dans le prix du transport, ce qui permettrait justement

de rééquilibrer la concurrence entre le transport routier et le transport ferroviaire. Je vais m'arrêter là.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Pour que le débat soit vivant et animé, efforcez-vous d'aller à l'essentiel ! Si vous avez des documents qui sont longs avec des argumentations assez développées, versez-les sous forme de cahiers d'acteurs, ce sera ensuite mis sur le site Internet. Monsieur qui représente la Région, je crois.

Jean-Charles KOHLHAAS, Conseiller Régional Rhône-Alpes

Je vais intervenir très rapidement sur la présentation qui a été faite entre autres par les services de l'Etat. J'ai quand même des éléments qui me posent question. Vous nous dites des chiffres sur le report modal. Ensuite, RFF et la SNCF vous contredisent en disant « Nous pouvons aller bien au-delà. » Tous les experts associatifs, les professionnels qui ont travaillé sur ces chiffres vont bien au-delà de ce que vous prévoyez.

Vous nous dites que le progrès technologique va nous permettre un facteur 2 à 2,5. A ma connaissance, cela fait cinquante ans que nous faisons d'énormes progrès technologiques sur les véhicules et sur les moteurs. Nous ne pouvons pas le nier. Les scientifiques pensent d'ailleurs que la marge de progrès s'amenuise maintenant avec le temps et pourtant, les gaz à effet de serre ont augmenté. Pourquoi ? Parce qu'effectivement, nous augmentons beaucoup plus la quantité de trafic que nous arrivons à faire de gains sur le progrès technologique. C'est là que le bât blesse, vous partez sur 40 % d'augmentation de trafic à vingt ans.

J'ai quand même une première remarque. J'ai quand même l'impression que tous les services de l'Etat ne pensent pas à ce qui est présenté aujourd'hui officiellement par l'Etat, même si c'est Monsieur Badré qui l'a présenté ce soir. Ce rapport et cette présentation sont quand même très teintés par la Direction des routes du ministère de l'Equipement qui plus est. Cela tombe bien, nous sommes le 29 juin, je ne sais pas si vous le savez, aujourd'hui, au Sénat, il y a un colloque sur le réchauffement climatique, où des sénateurs, des jeunes révolutionnaires, disent – je les cite, c'est écrit dans *Libération* de ce matin – « Nous devons changer de monde et si nous ne sommes pas prêts, ce sera catastrophique » Un peu plus loin « Nous sommes en alerte rouge » Encore plus loin « Nous ne changerons pas de modèle économique brutalement, mais nous pouvons réfléchir à une forme de croissance. » Ce sont des sénateurs, et moi, j'attends que les chefs d'entreprises, ceux qui sont en France et j'en suis un, comme j'attends des hauts fonctionnaires de l'Etat qu'ils soient presque un peu plus modernes, presque un peu plus compétents et presque un peu plus dynamiques que la moyenne de nos sénateurs français. Quand je lis cela de nos sénateurs français, j'attends beaucoup plus de vous, Messieurs.

Deux petits mots pour répondre à Monsieur Estour. Non, Monsieur Estour, vous ne représentez pas quelques dizaines de milliers d'entreprises ou quelques centaines de milliers d'entreprises. Heureusement, en France – encore pour l'instant, peut-être que l'évolution catastrophique de ces dernières années va vous donner raison – il reste énormément d'entreprises qui ne font pas de logistique, qui sont des entreprises et pas seulement des entreprises de logistique. La majorité de ces entreprises souffrent beaucoup de ce transport gratuit qui fait une énorme concurrence avec les pays à main d'œuvre bien plus basse et qui fait souffrir l'emploi en France. Je vous rappelle quand même – ce sont les chiffres de l'ADEPE sur les sites officiels – qu'un yaourt fait 7 000 kilomètres, que le lait breton part en Grèce avant de revenir chez nous, les crevettes du nord vont en Tunisie avant de

remonter dans le nord, etc. Je ne suis pas certain que les entreprises françaises, les citoyens français qui travaillent dans ces entreprises, soient vraiment très intéressés par cette course effrénée à une logistique permanente qui fait qu'en particulier, dans l'est de Lyon – là, je partage certaines analyses même si je ne partage pas les conclusions – nous avons des hectares et des hectares couverts de zones de logistique où, par essence, nous avons des milliers de mètres carrés avec très peu d'emplois à l'hectare puisque la logistique est de plus en plus automatisée et ne crée pas beaucoup d'emplois en France.

Mais à ce rythme-là du développement des entreprises de logistique, nous deviendrons sans doute un pays sous-développé. Je le redis, il y a des centaines de milliers d'entreprises en France qui ne sont pas des entreprises de logistique et qui sont complètement sur ce qui a été dit par plusieurs intervenants. Il faut réduire le transport, il faut relocaliser l'économie.

Monsieur Estour, pour terminer, je vous fais complètement confiance sur l'idée que vous pensez défendre les intérêts des entreprises, en particulier du sud de la vallée du Rhône qui font par exemples des fruits et du vin. Mais le problème aujourd'hui – là, tous les scientifiques sont d'accord et à Bonn, tous les gouvernements l'ont reconnu – dans trente ans, dans le sud de la vallée du Rhône, il n'y aura plus de vin ni de fruits. Si nous ne réagissons pas, la question est là. Si vous dites à vos entreprises « Continuons, nous pourrons transporter vos produits », c'est très bien. Mais si vous ne leur dites pas « Dans trente ans, vous n'aurez plus de produits, à mon avis, c'est un non sens. »

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Monsieur Michel Badré.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie

Juste sur deux ou trois points, mais nous commençons à être habitués à ces échanges avec Monsieur Kohlhaas. D'abord sur le report modal, je voudrais confirmer ce que disait Dominique Auberlot tout à l'heure. Ceci est mon avis, d'autant plus que je ne connais pas très bien les chiffres et que je n'ai pas de capacité d'expertise là-dessus. Je crois que l'essentiel est de savoir si nous sommes capables d'inverser la tendance ou non. Sinon, nous nous faisons plaisir. Cela fait vingt ou trente ans que tout le monde dit qu'il faut faire du report modal. Quand j'ai dit tout à l'heure – et je n'ai pas choisi les termes au hasard – que j'avais un peu une impression de consensus mou là-dessus, c'est de cela que j'ai peur, que nous continuions. Tout le monde a dit « Oui, Nous pouvons faire du report modal. » Nous avons parlé de cela pendant les trois-quarts des réunions. Je ne voudrais vraiment pas que dans dix ans, nos successeurs continuent à dire « C'est dommage, cela fait très longtemps que nous le disons et il ne se passe rien ».

La question est donc « Comment faisons-nous pour inverser la tendance ? » Ensuite, est-ce que nous arrivons à 10 %, à 30 % ou à 70 % ? Je n'en sais rien. Plus nous irons loin, mieux cela vaudra. Mais il faut l'inverser. C'est la première chose à faire. Ensuite, sur le progrès technologique et le facteur 2 et 2,5, il me semble que nous en avons déjà parlé. Je l'ai dit brièvement ici et nous en avons parlé dans cette même salle, lors de la réunion thématique sur le sujet. Il est vrai que je ne suis pas du tout de ceux qui disent que le progrès technique va permettre de régler tous nos problèmes, surtout avec des méthodes que nous ne connaissons pas à ce jour, pour régler des risques qu'au contraire, nous connaissons très bien à ce jour. C'est exactement l'inverse du principe de précaution. C'est quelque chose que nous n'avons pas le droit de faire. C'est clair.

Sur le progrès technologique, nous savons certaines choses et nous n'en savons pas d'autres. Ce qui a bridé sérieusement les capacités de réduction des émissions de gaz à effet de serre depuis vingt ou trente ans, malgré les progrès faits sur les moteurs ou sur les carburants, c'est que dans le même temps, nous avons fait des véhicules de plus en plus lourds, nous les avons fait aller de plus en plus vite et nous avons augmenté les trafics. Il faut donc effectivement s'interroger là-dessus. Ce sont de vraies questions et elles sont dans le débat. Loin de nous l'idée de les masquer.

Sur les 40 %, je voudrais redire quelque chose que j'ai déjà eu l'occasion de dire, il y a deux ou trois réunions. Effectivement, ce sont des données qui sont fournies par des experts. Le propre des experts est de se tromper de temps en temps, tout le monde le sait, mais cela ne fait rien, ce sont des chiffres qui sont quand même utiles à la réflexion. Je signalerais d'ailleurs que certains organismes – je cite par exemple le Conseil économique et social de la région Rhône-Alpes –, dans sa délibération, qui a dit qu'il considérait plutôt ce chiffre comme un plancher. Là aussi, je n'ai pas d'avis sur le chiffre lui-même. Par contre j'ai un avis précis sur une chose : c'est que si nous, service de l'Etat, n'avions pas dit cela et que nous avons dit « Finalement, la hausse des prix du pétrole ou la hausse des prix des carburants – que je considère comme très probable à l'avenir pour ne pas dire plus –, cela va suffire à régler le problème tout seul et cela va réduire la mobilité. » Que se serait-il passé ? Nous démobiliions aussitôt tout le monde. Ce ne serait plus la peine de se poser la moindre question sur la façon de régler les problèmes de mobilité ni sur la façon de régler le problème du changement climatique.

Je vais terminer là-dessus, puisque cela va se régler tout seul, il suffit d'attendre que le prix des carburants monte et les gens ne voudront plus bouger, tout ira bien et nous serons tranquilles. Je dis que nous n'avons pas le droit de dire une chose pareille. Nous devons prendre les moyens – là aussi, nous sommes dans le débat du principe de précaution – face à un risque connu, sur le risque du changement climatique, je reprendrais juste, s'il me le permet, le terme de Monsieur Vialatte, le terme de risque n'est pas le bon lorsque nous parlons de changement climatique puisque c'est une situation de fait, connue, annoncée, avec un consensus scientifique connu. Je suis d'accord avec vous : nous sommes en situation d'alerte rouge.

Monsieur Kohlhaas a dit « Dans le dossier, nous avons un peu l'impression que finalement, c'est l'avis de la Direction des routes qui est pris en compte. » Je voudrais m'élever avec force contre cette affirmation. Je crois qu'il ne sert à rien de soupçonner les gens de malhonnêteté intellectuelle ou de tout ce que nous voulons. Arrêtez ! Quand nous sommes mis en cause, nous avons le droit de répondre. Je dis que dans le dossier, il n'y a rien qu'aucun d'entre nous n'aurait pas signé honnêtement. Cela a été fait exprès. Nous posons un problème. C'est un problème de société, ce problème est sérieux et nous essayons d'y trouver des solutions en commun. Je pense que le but n'est pas d'organiser une partie de catch où tout le monde se tape dessus. Le problème est de savoir comment faire pour régler une situation d'alerte rouge en matière de changement climatique, c'est vrai, tout en ayant aussi des problèmes sociaux, des problèmes économiques, des problèmes d'activité. Nous étions hier à Privas et la semaine dernière à Alès, nous entendons le débat, il pose des questions sur les activités et nous ne pouvons pas les renvoyer vers demain en disant que ces questions n'existent pas. Notre responsabilité est de répondre, vous pouvez ensuite trouver que nous vous ennuyons en disant cela, mais il me semble que nous sommes chargés de le dire.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci, nous allons passer à la deuxième partie. La première partie de ce débat public était le bilan, nous allons maintenant passer aux mesures et assemblages de mesures proposés et acceptabilité de ces mesures. Il y aura bien sûr d'autres temps pour intervenir et poser des questions.

Deuxième partie : **Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de** **mesures au niveau de chaque territoire ?**

.I Présentation des enjeux et attentes du débat public

Paul VIALATTE, Membre de la CPDP

Pour commencer, la présentation des enjeux et des attentes du débat public. Des réalités incontournables : la vallée du Rhône et l'arc languedocien sont un couloir de transport multimodal Nord-Sud essentiel, le plus chargé d'Europe en voyageurs et marchandises. Le plus chargé d'Europe et d'ailleurs peut-être même le plus chargé du monde. Une croissance des populations et des emplois dans les trois régions, ainsi qu'une attractivité dépassant nettement la moyenne nationale. Une vocation touristique majeure entraînant évidemment des surcharges en période de vacances.

Des contradictions à dépasser : Contradictions et avis divergents entre les experts qui estiment que les mobilités vont croître de 40 %, chiffre global et simplificateur, d'ici 2025, et une partie du public qui pense qu'une rupture est probable et que ces chiffres sont un peu différents. La volonté de report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises et il n'y a pas ou peu de réponses sur les modifications « acceptables » de comportement par les trois régions pour résoudre la problématique congestion/pollution.

Trois orientations maîtresses du débat : Développement des « mobilités soutenables » pour chacun des territoires, des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises de la route vers d'autres modes – cela a déjà été dit et redit –, une amélioration-requalification des infrastructures existantes et/ou création d'infrastructures nouvelles, surtout sous forme de maillons manquants à réaliser.

Quels enjeux pour la seconde partie de ce débat ?

Aider l'Etat à définir une politique de transports soutenable au regard du triple enjeu : mobilité, environnement et économie. Il faut pour cela identifier des mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant si possible court, moyen et long terme, veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement envisageables et durables, il s'agit là de la question effectivement essentielle.

Enfin, quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures au niveau des territoires ?

L'Etat va maintenant nous présenter les groupes de mesures pour le territoire concerné, et, pour ce faire, je donne la parole à Monsieur Dominique Auverlot.

.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné

Dominique AUVERLOT, Direction Générale des Routes

Bonjour, je m'appelle donc Dominique Auverlot, je suis à la Direction générale des routes où je m'occupe de planification et de budget. Auparavant, j'étais à la Direction des transports terrestres où je m'occupais, et certains le savent, de transports collectifs et de plans de déplacements urbains. Marie Gillette, qui est de la DNT actuellement pourra répondre à un certain nombre de questions et compléter mon propos. Ensuite, Vincent Amiot, Directeur régional de l'Équipement, vous présentera les enjeux territoriaux qui sont plus spécifiques à ce débat.

Pour vous présenter les différentes mesures, que propose l'Etat dans ce débat, je les diviserai en trois familles, mais avant de les aborder, je voudrais revenir un instant sur le ciseau présenté par l'Etat : augmentation des déplacements de 40 % et en face, augmentation des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 30 %. Je voulais insister sur cette augmentation des déplacements de 40 % parce que je crois très honnêtement qu'il s'agit d'un chiffre honnête et qu'il me semblerait malhonnête de ne pas vous le dire et le redire. Si je prends ensuite un document que vous pouvez tous consulter, qui a été mis en ligne sur le site de la CPDP, la révision du Livre blanc sur les transports. Que constatons-nous sur ces perspectives de chiffres ? Nous constatons que le Livre blanc évoque un chiffre d'augmentation des déplacements de 35 % entre 2000 et 2020, ce qui aboutit à un peu plus de 40 % d'ici à 2025 et un déplacement pour les voyages sur la route de 38 %.

Pour les marchandises, nous sommes en désaccord. Effectivement, les chiffres sont différents, le Livre blanc sur les transports évoque une augmentation de 50 % des déplacements marchandises d'ici à 2020, tandis que nous sommes plus proches de 40 %. Autre point, et en étant très honnête sur ce que je me dois de vous dire, par rapport à tous les experts que nous avons consultés sur le prix du pétrole, tous nous disent « Attention, il peut y avoir des prix géopolitiques avec des augmentations très fortes du pétrole ». Tous nous disent également « Attention, ne vous trompez pas de problème, le véritable problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui et dans les quinze ans à venir est celui des émissions des gaz à effet de serre et moins le problème des approvisionnements en pétrole », mais nous pourrions y revenir, si vous le voulez, dans la suite du débat sur ce sujet ou dans la suite de la séance.

A partir de là, les mesures que je vais vous présenter sont divisées en trois : les premières mesures ont trait à ce que nous avons appelé la mobilité soutenable, les deuxièmes, au report modal qui est nécessaire et les troisièmes, aux infrastructures routières et à la gestion routière.

.1 La mobilité soutenable

Je vais plus spécifiquement m'appesantir sur les premières mesures, à savoir celles destinées à favoriser la mobilité soutenable parce que nous avons aujourd'hui entendu peu de retours sur les décisions s'agissant des mesures à prendre concrètement pour avancer dans cette famille. Or seule cette famille peut nous permettre de respecter le facteur 4 à l'horizon 2050.

Je diviserai cette famille en deux parties : d'abord les progrès technologiques. Ils consistent certes à améliorer les moteurs, mais ils consistent également à modifier les carburants que l'on met dans les moteurs en introduisant des biocarburants ou de la biomasse ou en passant au moteur à hydrogène. Disons tout de même que le moteur à hydrogène ne verra pas le jour avant 2040 ou 2050, par contre, en termes de biocarburants, nous avons fait un certain nombre de progrès depuis le début du débat puisque le gouvernement a annoncé l'obligation d'incorporer un taux de 5,75 % dans les carburants d'ici 2008 et de passer à 10 % d'ici 2010. Pour sa part, la SNCF, et j'espère qu'elle ne

me démentira pas, envisage de mettre 30 % de biocarburants dans ses locomotives diesel. Nous pouvons également envisager la biomasse, là encore avec des réserves, car la biomasse et les biocarburants ne peuvent résoudre entièrement le problème de la réduction des émissions par quatre des gaz à effet de serre.

La seconde mesure consiste à inciter au développement des véhicules propres, en particulier le véhicule hybride à double motorisation, électrique d'une part et classique d'autre part. Nous arrivons aujourd'hui à des consommations de 3,4 litres aux cent kilomètres, ce qui est un progrès très important. L'idée est tout de même de chercher à développer ces voitures en urbain pour réduire naturellement la consommation de carburants. Néanmoins, ces progrès technologiques, et je crois que tout le monde en est d'accord, ne suffisent pas et il faut aller vers des mesures amenant une modification des comportements. La première d'entre celles que nous vous citons est l'incitation au covoiturage. Nous en parlons beaucoup mais, de fait aujourd'hui, le covoiturage ne marche pas énormément en France. Quelles seraient les mesures possibles ?

Créer des parkings de rabattement, de regroupement, moduler le péage en fonction du nombre de personnes dans les voitures. Néanmoins, nous constatons que le covoiturage sur l'A14, dans l'Ouest de la région parisienne, n'est utilisé que par 200 ou 300 voitures, ce qui est particulièrement faible.

Le deuxième axe est fiscal : il s'agirait d'imposer une taxe quasiment équivalente au prix du baril sur le carburant. C'est donc une taxe carbone qui pourrait revenir à doubler le prix du pétrole, le passer de 60 à 120 dollars pour réduire la consommation de carburant, pour réduire la mobilité.

Les quotas d'émissions du CO₂ reviennent à peu près à la même idée.

Autre idée importante que nous mettons au débat et par rapport à laquelle nous aimerions que vous réagissiez, la réduction des vitesses. Il s'agit de l'une des mesures les plus simples pour réduire les émissions de gaz à effet de serre puisque lorsque l'on passe de 130 à 110 km/h, on réduit à peu près de 20 % les émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, les réactions que l'on obtient de la part des populations lorsque l'on envisage ce type de mesures, sont généralement plutôt négatives. Il vous revient donc de vous prononcer sur ce type de mesure.

La priorité aux transports en commune en ville, nous en avons déjà parlé tout à l'heure et je crois que nous y reviendrons au cours de la réunion.

S'agissant de l'étalement des migrations touristiques, la SNCF a annoncé hier qu'elle s'attendait à avoir ce week-end un millions de passager dans ses différentes gares. Là encore, il s'agit d'un sujet dont on parle depuis 15 ou 20 ans, nous avons de grands progrès à effectuer dans le domaine.

Point suivant, ce sont les réservations d'accès aux autoroutes, idée très simple qui consiste à interdire l'accès aux autoroutes à partir du moment où il y a suffisamment de véhicules, cela permet de préserver la fluidité sur l'autoroute, mais bien évidemment cela renvoie les usagers et les automobilistes sur les routes secondaires et cela les stoppe à l'entrée des autoroutes. L'autopartage est une formule améliorée de location de voiture, une formule plus souple qui permet d'éviter d'augmenter le parc automobile.

Les trois dernières mesures sont des mesures sur lesquelles nous revenons souvent : la loi solidarité et renouvellement urbain de 2001, insister sur l'aménagement du territoire et sur l'urbanisme, l'idée que l'on peut avoir derrière ce thème est de densifier la ville, de construire des immeubles de plus grande hauteur pour réduire les déplacements contraints. Est-ce acceptable ou non est une question importante.

Concernant l'essor du télétravail, ce dernier ne se développe pas suffisamment. Il y a l'ordinateur, le téléphone mobile, mais y a-t-il un télétravail permettant de réduire la mobilité ? Nous ne le voyons pas encore.

Enfin, le changement des systèmes de production et de consommation qui consiste évidemment à éviter que le yaourt ne fasse 7 000 kilomètres avant d'arriver dans votre assiette. Soulignons simplement que la commission européenne vient de sortir une communication sur la logistique. La présidence finlandaise en fait une de ses priorités lors des six prochains mois et devrait aboutir à un plan d'action en 2007 sur ce sujet.

.2 Le report modal

Deuxième type de mesures importantes, les mesures de report modal avec d'abord les mesures en faveur du fluvial et du maritime. En matière de fluvial, il s'agit d'en améliorer la gestion aujourd'hui, d'augmenter le nombre de bateaux qui peuvent transporter des conteneurs, également et bien évidemment de mettre en place, d'appliquer le plan Rhône, mais aussi de développer les autoroutes de la mer. Le lancement des appels d'offres sur les autoroutes de la mer, sur la façade atlantique, devrait intervenir à la fin de l'année et nous espérons ensuite pouvoir faire la même chose sur la façade méditerranéenne. Il s'agit ensuite, naturellement, d'essayer de relier le bassin du Rhône à celui du Rhin, par le canal Saône-Moselle, donc d'étudier ce principe et d'essayer de faire se relier les différents bassins entre eux.

Deuxième type de mesures, les mesures pour le report vers le ferroviaire. Elles sont toutes extrêmement importantes compte tenu des chiffres annoncés. Si nous voulons effectivement les obtenir, nous devons aller vers de telles mesures et les préciser pour qu'elles puissent être concrètement reprises ensuite dans les décisions de l'Etat. Il s'agit certainement d'améliorer la gestion du ferroviaire de manière générale, de projeter du progrès technologique et en particulier de mettre en place le cadencement ferroviaire qui permettra d'améliorer la gestion des différents sillons ferroviaires. Il s'agit ensuite d'appliquer et de mettre en place le fret ferroviaire pour obtenir l'accroissement du fret ferroviaire aujourd'hui envisagé et espéré par tout le monde. Il s'agit enfin d'aller probablement vers l'augmentation de la longueur des trains. Le développement du transport combiné rail-route est également une solution qui semble indispensable, tout à l'heure a été évoquée la mise en place d'un certain nombre de ces plateformes et les aides au transport combiné sont certainement également une solution à retenir.

Les trois dernières mesures de cette famille concernent des infrastructures lourdes. Je n'insisterai pour la région que sur deux d'entre elles : naturellement la réalisation du Lyon-Turin et celle du contournement ferroviaire est de Lyon qui est indispensable si nous voulons que l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg trouve son plein régime de croisière. Actuellement, nous serions limités à dix sillons par jour si nous ne faisons pas ce contournement ferroviaire, de là la nécessité de l'effectuer.

Je passerai encore plus rapidement sur la troisième famille de mesures de report modal qui consiste cette fois à essayer de retirer des véhicules à la route par des mesures fiscales. Ceci consisterait à mettre un péage sur les poids-lourds sur les routes nationales. Rappelons nous que la solution suisse n'est pas applicable en France, puisque nous sommes soumis, nous, à la directive Eurovignette comme le reste des pays de l'Union européenne. La RPLP n'est pas applicable en l'état en France, nous devons appliquer la directive Eurovignette. En revanche, dans le cadre de cette directive, nous pouvons mettre en œuvre un péage poids-lourds sur les routes nationales. J'ai déjà abordé le point de la taxe carbone, et s'agissant du péage urbain, j'avoue que je m'attendais au fait qu'il s'agit d'une mesure par rapport à laquelle nous aimerions que vous réagissiez puis que le péage urbain est

probablement l'une des rares mesures qui permettent le financement des transports collectifs urbains, les tramways, le métro ou certains tram-trains. Faut-il le mettre en œuvre ou non et comment ? La région lyonnaise était l'une des principales demanderesses de ce péage urbain, il vous revient donc de nous le confirmer tout à l'heure.

Enfin, le report modal en cycle urbain par la priorité aux TC en ville, bien évidemment.

.3 Les infrastructures routières

Je crois qu'il y a consensus sur l'amélioration de la gestion, en particulier sur la réduction des vitesses, l'interdiction de doubler pour les poids-lourds, la modulation des péages ou l'information donnée aux usagers. Il y a par contre une interrogation sur la régulation des accès, fermer le péage lorsque le trafic est trop important pour l'instant, ceci a plutôt soulevé des réactions négatives.

S'agissant du développement des infrastructures routières, je crois qu'il est évident pour tout le monde que ces mesures ont été contestées et je n'y reviendrai donc pas. J'insisterai simplement sur le fait que si nous ne faisons effectivement pas de nouvelles infrastructures et que le trafic augmente, cela va conduire à un report de ce trafic soit vers le ferroviaire et nous en sommes tous d'accord, soit vers les routes nationales, ce qui va conduire à un certain supplément de trafic sur ces routes et je crois que nous pouvons en être bien conscients.

Je vais essayer de terminer en quinze minutes en une phrase pour vous dire que ce que l'Etat attend de vous maintenant des réactions par rapport à ces différentes mesures pour essayer ensuite de décider des meilleures mesures possibles, qui soient concertées avec vous sur le sujet de la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Merci beaucoup.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci, nous continuons donc avec les informations données par les représentants de l'Etat, en appelant le Directeur régional de l'Equipement Rhône-Alpes.

.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique débattue

Vincent AMIOT, Directeur régional de l'Equipement Rhône-Alpes

J'ai déjà été présenté et certains d'entre vous me connaissent, je suis Vincent Amiot, Directeur régional et départemental de l'Equipement ici dans le Rhône et en Rhône-Alpes, mais ce soir, je parle au nom des services déconcentrés de l'Etat, du ministère de l'Equipement et de l'Ecologie, de la même façon que le dossier a été préparé par les deux ministères. De plus, mon intervention répond à une demande du Président Philippe Marzolf qui a souhaité qu'il y ait dans ces réunions territoriales une présentation par les services de l'Etat des enjeux de l'aménagement des territoires au sein du grand territoire vallée du Rhône-arc languedocien.

Nous avons déjà parlé de la directive territoriale d'aménagement, ou plus exactement du projet de directive territoriale d'aménagement, qui sera en quelque sorte le fil directeur de mon propos. Je dis « projet » parce que ce document n'est pas encore approuvé, il devrait l'être d'ici la fin de l'année, il est très avancé, dans la dernière ligne droite, en cours d'examen au Conseil d'Etat, mais c'est dans ce document que les services de l'Etat ont défini les enjeux d'aménagement du territoire et les orientations que l'Etat souhaitait voir mis en œuvre.

D'abord, dans cette démarche, quelques mots sur les constats qui ont été faits. La métropole de Lyon a encore une place relativement modeste à l'échelle européenne, mais elle bénéficie tout de même d'une situation géographique privilégiée, géostratégique. Cette situation nécessite que le système de transports soit conforté et rendu plus efficace. Ensuite, ce territoire souffre d'un morcellement institutionnel, donc une organisation particulièrement complexe et fragmentée. Enfin et surtout, le développement, comme dans beaucoup d'agglomérations d'ailleurs, d'autres agglomérations françaises, le développement est extrêmement consommateur d'espace, vous savez que sur les trente dernières années, sur le territoire du schéma directeur de l'agglomération de Lyon, la consommation d'espace a crû deux fois plus vite que la population et lorsque l'on va au-delà de l'agglomération, dans des territoires plus ruraux, le facteur est quasiment de 1 à 3, il s'agit donc d'un sujet particulièrement sensible. Et puis, dans cette métropole, ce n'est pas là non plus une spécificité de Lyon, il y a des contrastes très forts entre des territoires dynamiques et des territoires en déclin ou en perte d'attractivité.

A quelle échelle avons-nous raisonné ? Simplement, le périmètre de la DTA. Ceci pour dire que nous avons souhaité appréhender les problèmes et les enjeux d'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine, c'est-à-dire un territoire qui recouvre *grosso modo*, à quelques communes près, l'aire urbaine, au sens de l'INSEE, de l'agglomération de Lyon et celle de l'agglomération stéphanoise. Vous mesurez là le morcellement institutionnel dont je parlais, il s'agit en l'occurrence de la carte des schémas de cohérence territoriale. C'est tout de même dans ces instances que l'on décide des orientations de l'aménagement et de l'occupation du sol, c'est là que l'on trace l'avenir des territoires et vous pouvez voir qu'il y a dix SCOT sur ce territoire. Heureusement, ils se parlent un peu, il y a une structure inter-SCOT, mais il s'agit tout de même d'un handicap sérieux parce que la plupart des grands sujets doivent évidemment être appréhendés au niveau du bassin d'emploi, du bassin de vie, du bassin d'habitat qui déborde très largement des territoires en question. Ce territoire est également à cheval sur quatre départements, ce qui ne facilite pas les choses, l'Ain, l'Isère, la Loire, le Rhône, et puis le territoire de la communauté urbaine, qui a été créé il y a 35 ans, qui était sans doute assez pertinent à l'époque, est aujourd'hui devenu beaucoup trop petit puisque l'agglomération déborde très au-delà.

Les lignes de forces, ou si l'on veut les grands objectifs que l'Etat assigne aux territoires de la métropole, sont de :

- reconnaître et soutenir la métropole comme devant avoir une fonction internationale, notamment en contribuant au développement des fonctions de commandement et de raisonnement ;
- garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme de Saint-Exupéry, non seulement l'aéroport mais aussi la fonction multimodale de cette plate-forme ;
- participer à la structuration multipolaire de la métropole en s'appuyant sur Lyon, Saint-Etienne et aussi sur l'agglomération nord-iséroise et reconquérir les territoires en perte d'activité ;
- lutter contre l'étalement urbain, c'est évidemment le contre-point du constat que je soulignais tout à l'heure ;
- réaliser les contournements autoroutiers et ferroviaires dans le cadre d'un système de transports favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et les politiques de déplacement local ;
- mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.

A partir de ces grandes orientations, l'Etat fixe dans la DTA un certain nombre d'orientations d'aménagement du territoire, les premières concernant l'armature urbaine, les secondes l'aménagement de l'espace et les troisièmes le système de transports.

S'agissant de l'armature urbaine, le premier principe est que Lyon doit davantage s'appuyer à l'ouest (Saint-Etienne) et à l'est (l'agglomération du nord-Isère) pour atteindre la taille critique vis-à-vis de la concurrence des grandes métropoles européennes puisque sur le territoire de la DTA, nous avons 2,3 millions d'habitants alors que la communauté urbaine actuelle fait un peu moins d'1,2 million. Evidemment, ce tripôle peut aujourd'hui paraître déséquilibré, le Nord-Isère représente 100 000 habitants, c'est une ville tout jeune qui a une génération, par contre, qui a des potentialités de développement considérable. Le second point s'agissant de l'armature urbaine est la plateforme de Saint-Exupéry. Saint-Exupéry est un équipement stratégique pour la région Rhône-Alpes mais également au niveau national et il est donc essentiel de préserver cette potentialité de développement d'un point de vue aérien, mais également d'un point de vue économique. Le troisième volet de l'armature urbaine est la nécessité de reconquérir les territoires en perte d'activité, les territoires en déclin, tous ces territoires que vous voyez en rouge foncé, à savoir la première couronne Est de l'agglomération de Lyon, le secteur de Givors, la vallée du Gier, de Saint-Etienne et de Pont-de-Chéruy, secteur dans lequel l'on trouve beaucoup de friches industrielles, militaires, ferroviaires et urbaines et où une politique de reconstruction de la ville sur la ville prend tout son sens. Et puis, également, toujours au niveau de l'armature urbaine, au-delà des trois grands pôles et orientations que je viens d'indiquer, la nécessité pour le développement de s'appuyer de façon privilégiée sur des pôles d'équilibres que constituent les villes moyennes de ce territoire Vienne, Givors, Villefranche, Ambérieu, Pont-de-Chéruy.

J'en arrive maintenant aux modalités d'aménagement de l'espace. Le principe général concernant l'orientation de l'espace vise à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles. Donc, la DTA définit un réseau maillé que vous voyez sur cette carte avec des cœurs verts, vous retrouvez bien entendu la Bonde, le Pilat, le Crémieu, etc., une couronne verte d'agglomérations – qui porte mal son nom puisqu'elle est en jaune sur la carte –, une trame verte, en quadrillé vert, au plus proche de l'agglomération et en bleu les corridors d'eau. Donc, les orientations visent à assurer la compatibilité des accessibilités dans les corridors d'eau avec le risque inondation, le fonctionnement des écosystèmes et la préservation de la ressource en eau et donc un certain nombre d'orientation ainsi détaillées sont fixées, notamment par exemple dans les communes qui ne sont pas couvertes par le plan de prévention des risques, aucune nouvelle zone d'urbanisation ne puisse être autorisée. Il y a donc tout ce volet concernant la préservation de la ressource en eau et la préservation vis-à-vis du risque d'inondation, mais il y a également tout ce qui concerne la préservation des terrains agricoles, dans les territoires périurbains à dominante rurale, comme dans les couronnes vertes d'agglomération, la nécessité de faciliter le développement des constructions à l'intérieur des périmètres urbanisés est soulignée. Dans les territoires périurbains à dominante rurale, nous prévoyons la délimitation et la protection dans les documents d'urbanisme des espaces agricoles en vue de les protéger. De plus, dans les couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole, il est fait référence aux conditions d'équilibre nécessaire entre le milieu naturel et agricole et l'urbanisation et la DTA insiste fortement pour que dans ces différents territoires, les développements urbains soient concentrés dans les bourgs bien desservis par les transports en commun, et notamment autour des gares.

Au titre de l'aménagement de l'espace, il convient évidemment que les développements urbains et économiques prennent en compte le risque naturel et technologique et soit en cohérence avec l'application des directives Natura 2000 concernant les sites classés à ce titre.

Je pourrais détailler, mais je poursuis pour rester dans le temps qui m'est imparti.

La troisième catégorie d'orientation en ce qui concerne ces territoires concerne le système de transport avec son volet ferroviaire et son volet routier. Vous voyez que ceci comporte un lapsus puisque la plupart d'entre vous savent que les schémas de services collectifs ont été abrogés, mais il faut dire que la DTA décline les orientations du CIADT du 18 décembre 2003, puisque tous les projets évoqués autour de Lyon ont été repris par le gouvernement dans le CIADT de 2003. Il s'agit donc de réaliser :

- les contournements autoroutier et ferroviaire de Lyon. Le contournement ferroviaire avait déjà été longuement évoqué et le principe n'en est pas tellement contesté, il passe aujourd'hui 600 trains dans la tranchée de la Guillotière et dans la Gare de la Part-Dieu, 150 trains de fret qui ne font que passer, donc il y a un vrai problème d'engorgement à résoudre. Et puis, s'agissant du contournement routier, il est tout de même un anachronisme que des camions néerlandais ou espagnols traversent la presqu'île et le cœur avec toutes les nuisances et dangers que cela peut représenter ;
- au-delà de ces contournements, d'autres infrastructures doivent être réalisées pour répondre aux besoins internes de la métropole : à Lyon l'achèvement du TOP qui a déjà été évoqué et le développement de l'offre de transports en commun, qu'il s'agisse de l'offre de transports en commun urbains ou transports ferroviaires périurbains ;
- des infrastructures pour répondre aux besoins régionaux : la desserte ferroviaire de l'aéroport et l'amélioration de l'offre ferroviaire voyageurs qui est aujourd'hui, comme chacun sait, de la compétence de la région, sans oublier pour le fret l'offre fluviale ;
- s'agissant des fonctions nationales et internationales, nous retrouvons un certain nombre de projets bien connus dans la région tels que l'autoroute A48, A432, A45 et A89, la LGV Lyon-Turin et l'itinéraire fret d'accès au Lyon-Turin, ainsi que la branche sud du TGV Rhin-Rhône ;
- au-delà de la description des infrastructures à réaliser, la DTA évoque les modalités de gestion et d'exploitation du réseau routier en cohérence avec les principes d'aménagements. Elle cite notamment deux orientations fortes : la limitation stricte vis-à-vis de nouveaux échangeurs car il est bien connu que tout échangeur favorise l'étalement urbain, et une orientation relative à l'évolution éventuelle, au souhait de ne pas voir évoluer les modalités de péages sur les autoroutes, autrement dit de ne pas favoriser par une politique de péages les pénétrantes, que ce soit sur le réseau actuel ou sur le réseau futur, puisque toute voie autoroutière gratuite et facile d'accès a évidemment également tendance à favoriser l'étalement urbain.

On retrouvera dans la DTA des cartes illustrant ces principes, avec une carte concernant le système de transports ferroviaires avec pour seule infrastructure nouvelle le contournement ferroviaire dans sa partie nord avec le fuseau qui a été retenu dans la décision ministérielle du 26 décembre 2005, mais qui devra être prolongé au sud, mais ce sont pour l'instant des études préliminaires, il n'y a pour l'instant qu'un périmètre d'étude. Et puis, à la fois les gares internationales, les pôles d'échanges puisque l'intermodalité est un facteur essentiel du système de transport ferroviaire. Et puis, sur le réseau routier, une tentative de hiérarchisation du réseau, faire là aussi que les infrastructures qui existent aujourd'hui et celles dont la réalisation est envisagée dans le futur avec les infrastructures autoroute, les infrastructures de fonction nationale, les infrastructures qui ont une vocation d'agglomération et, en dessous la desserte locale.

Voilà, j'en ai terminé.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Devant l'énumération des projets d'infrastructure « retenus » par le comité interministériel de l'aménagement du territoire de décembre 2003, nous ne pouvons pas nous empêcher d'une certaine perplexité.

De la salle

Incohérence.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Enfin, je n'en dirai pas plus. Vous pouvez maintenant intervenir pour des questions.

.IV Echanges avec le public

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL

Je fais également partie des membres de BICEFAL et je suis aussi au SAGE. Et (*inaudible*) je vais vous le dire, c'est les six communes qui entourent l'aéroport Saint-Exupéry. Vous avez peut-être oublié que le territoire des six communes a également sous les pieds le bassin qui alimente Lyon en eau. Mais nous avons toutes les infrastructures et nous commençons à les digérer, c'est-à-dire que l'on nous a dit « Pour le bien-être de Lyon, et pour faire en sorte que l'on utilise les voies ferrées en TER et ramener les voyageurs, le contournement fret ferroviaire. » quelqu'un a dit que l'on va peut-être en faire passer 300 ou 600, il faut quand même savoir qu'ils ne passent pas en silence, il est vrai que c'est aussi du bruit, c'est comme les avions, c'est du bruit.

Un intervenant

Cela peut être enterré.

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL

Oui, mais ils ne nous ont pas demandé, de ce côté-là, on fera 100 kilomètres sur Lyon-Turin, mais je ne pense pas que l'on fasse un kilomètre enterré au niveau de l'aéroport Saint-Exupéry. Mais nous allons nous battre pour avoir un tunnel au moins au niveau de Colombier-Saugnieu parce que c'est par là-bas aussi que cela passe. On tire à l'économie, on ne se soucie pas toujours aussi bien des hommes, des femmes, des habitants. Et puis, nous avons aussi les autoroutes, nous avons la rocade qui était à l'époque « rocade des villages », aujourd'hui, c'est la CD300. Pour vous donner une idée, la CD300, c'est de 8 heures du matin jusqu'à 19 heures le soir, une file de camions. Nous avons ensuite l'A432 sur notre territoire et nous avons aussi tous les pipelines, parce que c'est très facile, c'est la plaine du lyonnais.

En tant qu'élu, je me pose beaucoup de questions. Je vais la poser, je la pose de partout, je demande aux techniciens de réfléchir un peu avec moi. Chaque année je vais en Allemagne, je passe le Rhin et ma préoccupation est de m'arrêter au bord du Rhin et que vois-je ? Des péniches qui se suivent toutes. Et nous, à Lyon, lorsque je suis à Givors, parce que je suis à Givors, je vois de temps en temps une péniche, et bien souvent ce sont des péniches de tourisme. Nous ne sommes tout de

même pas plus bêtes que les autres, nous avons la même vie que les Allemands. Alors pourquoi transporte-t-on autant sur le Rhin et pourquoi n'avons-nous pas encore fait sur le Rhône la jonction avec, cela va peut-être fâcher certains, merci Madame Voynet, mais pourquoi ne relie-t-on pas le Rhin et le Rhône alors que tout le monde le sait, et cela vient d'être prouvé, nous sommes dans la colonne vertébrale de l'Europe et l'on ne fait rien au niveau du Rhône. Si nous ne faisons rien, je vais vous dire, nous avons une attitude, nous avons préservé nos territoires – vous avez vu, ils sont en jaune –, on a dit que cela allait être un territoire pour l'agricole. Mais plus nous les protégeons pour l'agricole, plus nous aurons la facilité de passer demain avec une autre voie ferrée ou une autre autoroute. Un collègue m'a dit « On passera peut-être avec le canal ». Nous en avons raz le bol et je pose la question. D'ailleurs, la DTA parle très peu de ce que l'on peut faire en matière fluviale. Quelqu'un peut-il me dire pourquoi Rhin-Danube a tant de marchandises ? Qu'ont-ils de plus que nous ? Ou que n'avons-nous pas fait ? Et là, il faudrait peut-être que nous examinions, peut-être qu'il y a autre chose sur Rhin-Rhône, mais nous devrions avoir le même tonnage. Pourquoi en aurions-nous un différent ? Et bien, à aucun moment, un technicien, qu'il soit du gouvernement, qu'il soit de la Région, de où vous voulez, ne peut répondre à ma question.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

On va vous répondre.

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL

C'est bien !

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Cette question d'un canal entre le Rhin et le Rhône revient de façon insistante dans le débat public.

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL

Mais comprenez, Monsieur, que notre territoire, lorsque vous butez contre Lyon, vous ne pouvez pas aller à l'ouest, vous avez des montagnes, vous allez forcément à l'est, c'est évident.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Quelqu'un peut-il apporter des explications à ce sujet ?

Frédéric AUGÉY, FRAPNA

Je fais partie de ceux qui ont lutté contre le canal Rhin-Rhône. Non pas parce que (*inaudible*), mais bien au contraire parce qu'il y avait un espoir irraisonné. Le Rhin est très bien, c'est parfait, la Saône passe encore, mais lorsque l'on passe vers le Doubs, le débit du Doubs ne permettait pas de faire passer des convois comme vous en voyez sur le Rhin. En outre, il fallait passer le partage des eaux, le seuil de partage des eaux. Il fallait 24 écluses et 7 jours pour aller de Marseille à Rotterdam. On ne raisonne pas de la même manière pour les fleuves et rivières à grand et les rivières à bas gabarit. Vous ne pouvez pas leur demander la même chose.

Je ne réclame pas Rhin-Rhône par la Saône, mais par la Moselle.

Frédéric AUGEY, FRAPNA

La Moselle est un moindre mal.

Michel LOEI, Vice-président de la CCEL

Mais cela fait trente ans que nous tournons en rond avec Rhin-Rhône.

Frédéric AUGEY, FRAPNA

Nous ne sommes pas forcément contre la Moselle.

Bruno COSSIAUX, Président de région de la batellerie

Vous avez demandé un technicien, en voilà un. Pourquoi cela fonctionne-t-il sur le Rhin et pas chez nous ? Cela fonctionne sur le Rhin parce que les bateliers, surtout les bateliers néerlandais, savent faire des prix à leurs clients, ce qui est économiquement viable et c'est viable parce qu'ils ont un réseau à grand gabarit.

Pourquoi cela n'a-t-il pas fonctionné chez nous ? Je ne dis pas que tout fonctionne mal, ce n'est pas ce que j'ai dit, mais cela fonctionne beaucoup moins bien. Les choses fonctionnent moins bien parce qu'il y a eu l'abandon du projet qui nous a fait beaucoup de tort, contrairement à ce que pense Monsieur, et cela a empêché la batellerie d'évoluer, surtout la batellerie artisanale et industrielle. Le Rhin-Rhône était prévu, il est tombé à l'eau et pour que cela marche, il faut les remettre en place. Comme je sais que le Rhin-Rhône heurte, je dirais qu'il faut mettre les deux axes montants, c'est-à-dire Seine-Nord-Europe qui va peut-être se faire et Moselle-Saône, nous sommes bien d'accord. Les deux axes montants permettraient un développement consécutif de la batellerie. Alors, en attendant, nous pouvons par contre nous en servir. La batellerie existe et nous faisons 6 millions de tonnes sur le Rhône, ce qui n'est pas négligeable et nous avons eu une augmentation de 7 % chaque année en tonnage et en tonne TK. Je ne vais pas rentrer dans les chiffres, il est vrai que le ministère ne les a pas bien reproduits, il s'est basé sur d'anciens chiffres, nous en avons déjà parlé dans différentes réunions.

Il y a des bassins mouillés, si nous prenons vraiment les tonnages sur tous les bassins, nous arrivons parfois à faire 16 jusqu'à 20 % sur certains de ces bassins. Nous n'avons pas la totalité des départements de la France où il n'y a pas de voies navigables, bien sûr. En plus de cela, nous pouvons nous servir de l'existant. En ce moment nous pouvons aller au nord de Pagny, là où s'arrête le fameux grand gabarit, c'est-à-dire sur le Rhône et la Saône, à l'heure actuelle avec un pousseur de 2000 à 3 000 chevaux, nous savons transporter environ 3 000 à 4 000 tonnes, nous pouvons même aller jusqu'à 5 000, cela dépend comme les choses se positionnent au niveau des (*inaudible*) comme le dit Monsieur Estour. Par contre, lorsque nous arrivons à Pagny, nous tombons dans un réseau Freycinet, c'est le bateau premier de gamme, c'est-à-dire que c'est un (*inaudible*) que l'on aurait dû cloner pour la voie d'eau et cela ne s'est malheureusement pas fait. Dans ces réseaux Freycinet, avec ces bateaux, nous savons transporter 250 tonnes, la valeur de dix camions. Il y en a trois ou quatre qui sont des axes montants, qui ne sont pas trop mal positionnés, mais le

Freycinet devient compliqué parce que pour que ce soit économiquement bon, il faut s'organiser, il faut trouver des niches, c'est très dur, c'est une compétition économique très dure, qui est beaucoup plus facile lorsque vous avez un bateau de 1 000 ou 1 500 tonnes.

Ensuite, et c'est une partie de l'explication, la culture française n'est plus une culture de voie d'eau. Je suis sûr que très peu de personnes connaissent la voie d'eau. Avez-vous vu le nombre de projets présentés pour la voie d'eau ? Il n'y en a pas, c'est inexistant, c'est une phrase que l'on ajoute, c'est logique. En dix ans, nous venons de faire 40 % de plus sur la voie d'eau et l'on n'en parle pas, je suis désolé, il faut le reconnaître. Pourquoi cette culture voie d'eau n'existe-t-elle pas ? Parce qu'en Hollande, ils arrivent à faire presque 50 % de leur trafic intérieur. Le port de Rotterdam bat des records de trafic fluvial : 60 %, les Hollandais sont les maîtres sur le Rhin. Pourquoi cela se passe-t-il comme cela ? Parce qu'ils ont forcément ces voies d'eau adaptées et une politique voie d'eau très importante. Nous allons y venir. C'est-à-dire qu'ils investissent pour la voie d'eau. L'investissement moyen en Hollande sur les canaux représente 6 milliards d'euros, chez nous cela ne représente pas le dixième. Pourquoi cela ne se développe-t-il pas ? Cela ne peut d'ailleurs se développer autrement chez eux, parce que c'est tout de même un pays d'eau. Mais chez nous, cela peut le faire, parce que l'on pourrait transporter ces fameux bateaux de 1 000 tonnes, ces convois sur les grandes distances et là je ne critique pas la route, parce qu'à un moment donné, vous en avez besoin pour les ruptures de charge. Je vais vous expliquer de quoi il s'agit : ce sont un peu les départs ou les arrivées où vous chargez votre convoi sur votre bateau, et là, vous avez besoin de la route, exactement comme nos amis de la SNCF. C'est tout de même le premier, enfin si je me souviens bien, le premier transporteur routier avec le SERNAM. Vous voyez donc que tout le monde a besoin de ces modes de transports. Alors lorsque j'entends « rééquilibrage », moi je suis contre le fait d'aller mettre des taxes, sans arrêt parler de taxes supplémentaires, pour faire effet de levier et que ce rééquilibrage modal se produise, il faut investir dans les modes alternatifs, ce qui diffère ces grands gabarits pour la voie d'eau, je pense que pour la SNCF ou RFF, c'est de payer leurs voies de contournement. C'est la même chose. Voilà un peu ce que j'avais à dire en tant que technicien, je ne suis peut-être pas un orateur, mais j'espère avoir été clair.

Claude LEROI, membre de la CPDP

Je voulais simplement vous préciser que la SERNAM n'appartient plus à la SNCF, mais qu'en revanche Calberson et (*inaudible*) sont des filiales de la SNCF.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Voulez-vous intervenir sur cette question de la voie d'eau et de la liaison bassin du Rhône, bassin du Rhin ?

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Oui. Il y a un axe très concurrent à Saône-Moselle qui s'appelle l'océan Atlantique. Pour aller du nord au sud de l'Europe, il s'agit d'un très bon axe qu'il faut développer et nous avons parlé de cabotage. C'est tout de même plus pratique du sud de l'Espagne pour aller en Hollande ou en Norvège de passer par l'Atlantique, plutôt que de passer par Lyon et la Moselle. C'est une réponse.

La seconde réponse est que, c'est économiquement non viable de passer d'un bassin à un autre d'un point de vue énergétique économique. Il faut beaucoup plus d'eau pour alimenter l'ensemble des systèmes de vases communicants avec ces systèmes d'écluses et en niveau énergétique, nous

sommes absolument négatifs. Il n'en demeure pas moins, je suis parfaitement d'accord avec Monsieur, qu'il faut développer, nous l'avons dit, pour le Rhône et la Saône, nous pouvons multiplier par cinq le volume possible de marchandises.

Je voulais intervenir sur la question du mot magique congestion, qui peut être pris comme cela, par rapport à Monsieur Estour. Si vous avez pris cela comme une agression, veuillez m'en excuser, mais c'est simplement que j'en ai assez de n'entendre parler de congestion que par la route. Savez-vous que la congestion à Pékin, c'est le vélo ? Savez-vous qu'il s'agit du scooter à Hanoi ? Arrêtons donc. Le terme congestion, d'un point de vue économique est même plutôt un facteur favorable. Plus une ville est économiquement riche, plus il y a de la congestion. Donc la congestion est un bon critère, seulement, il faut la gérer et la gérer en fonction des modes. Je maintiens que, par exemple, le cas le plus connu en région lyonnaise est Monsieur Michel Noir : Lorsqu'il a fait sa campagne en disant « Demain, nous enlevons le bouchon », il a créé un deuxième bouchon à l'est de Lyon. La route appelle donc la route et le bouchon appelle le bouchon. Plus on améliore la route et plus on aura de bouchons. Ce n'est donc pas une solution.

Deuxième chose, nous avons un exemple qui est également important et qui est le débat que nous avons sur l'A45 et liaison Saint-Etienne-Lyon. Il y a d'autres exemples, mais celui-là est tout de même important, il a été cité tout à l'heure dans la description de la DTA. Nous pourrions parler de cette notion de congestion, je suis d'ailleurs assez bien placé pour en parler, mais parlons-en, disons que c'est congestionné. Je rappelle que la congestion en temps, par rapport aux 365 jours de l'année, représente 10 % du temps, mais on se concentre toujours sur l'heure de pointe. (*inaudible*). Est-ce qu'une entreprise investirait pour 10 % de son temps, je ne crois pas, pourquoi les services publics le feraient-il ? Mais, en attendant, parlons de cet axe entre Saint-Etienne et Lyon. Pourquoi toujours dire « Il y a un problème de congestion route, donc je réponds par la route ? » C'est ce qu'a fait Michel Noir et voilà le résultat que cela a donné. Pourquoi ne dit-on pas « L'investissement de quelques milliards d'euros prévu pour l'A45, faisons le sur le ferroviaire ? » Je suis partisan, nous en débattons dans le réseau associatif, d'améliorer l'existant et partisan éventuellement d'améliorer des liaisons ferroviaires par la création de voies ferrées. Là, nous enlevons de la circulation de l'autoroute A45, on améliore la circulation, pourquoi n'avons-nous pas toujours ce réflexe ? Nous avons là véritablement un problème culturel, c'est pour cela que je m'excuse à chaque fois que j'agresse, mais c'est vrai que, culturellement on fait toujours une nouvelle route pour enlever un bouchon routier. Et nous avons le résultat que nous avons. Et je vous rappelle que d'un point de vue économique, plus l'agglomération a de la congestion, plus cette agglomération est économiquement très viable et très riche puisque je voudrais bien habiter Aurillac parce qu'il n'y a pas de bouchons, mais quelle est son activité économique ? Pardonnez-moi s'il y a des gens qui habitent Aurillac, mais gardez cela en mémoire, le bouchon est un critère économiquement valorisant.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Nous poursuivons le débat, nous avons encore deux acteurs du débat, Monsieur Philippe Pradel, de la Chambre de commerce et de l'industrie, est-il là, oui, vous pouvez venir à la tribune, et Monsieur Bernard Thierry de l'association DARLY. Il n'est pas là ?

Bernard THIERRY, Association DARLY

Si je suis là !

Venez.

Bernard THIERRY, Association DARLY

Je pensais qu'il fallait que j'attende.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Non, vous êtes prévu comme intervenant institutionnel, en quelque sorte. Pendant que vous vous installez, un micro s'il vous plaît.

Dominique AUVERLOT, Direction Générale des Routes

Juste un point sur le trop célèbre « les bouchons amènent les bouchons » ou sur le fait qu'il ne faut plus construire d'infrastructures routières. Je rappelle simplement que de 1980 à 2000, le trafic routier a doublé. Ce trafic routier correspond à une certaine croissance économique et, malheureusement aujourd'hui, et je suis le premier à le reconnaître, nous n'avons pas couplé la croissance économique et le transport. Et aujourd'hui, si nous voulons avoir un pays qui soit économiquement puissant, nous devons avoir un système de transports efficace. Je ne dis pas que réaliser une autoroute va amener la croissance économique locale, c'est faux, cela dépend essentiellement de la façon dont les acteurs socioéconomiques réagiront par rapport à l'arrivée de l'autoroute. Par contre, ne pas avoir un système de transports performant et efficace dans un pays développé va nuire à notre économie.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Nous sommes d'accord.

Dominique AUVERLOT, Direction Générale des Routes

De là l'idée de raisonner à un système de transport performant et efficace dans les différents modes, que ce soit le ferroviaire, le fluvial ou le routier. Et cela mène à réaliser des infrastructures avec un certain nombre de (*inaudible*) et avec l'argent que nous avons à notre disposition.

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT Rhône-Alpes

Il y a un décalage historique !

.V Propositions des acteurs du territoire

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Nous allons écouter deux acteurs du débat, deux acteurs institutionnels. La Chambre du commerce et de l'industrie, Monsieur Philippe Pradel, allez-y. En sept minutes.

Philippe PRADEL, CCI de Lyon

Sept minutes, OK. Merci, Président. Je suis Philippe Pradel, élu à la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, acteur d'intérêt général, inévitablement à Lyon puisqu'elle représente 58 000 entreprises et plus de 400 000 emplois. Je voudrais commencer mon propos par un rapide préambule en rappelant que dans sa séance du 6 juillet 2005, la Commission nationale de débat public a considéré que le dossier de ce débat ne serait pas suffisamment complet s'il ne comportait pas une analyse précise des enjeux de développement des territoires concernés. C'est donc bien dans ce contexte que nous nous exprimons ce soir.

Notre réflexion se place dans le cadre d'une notion de développement responsable avec trois piliers : l'économie, l'environnement avec notamment la préservation de notre qualité de vie et enfin le social et bien évidemment le développement de l'emploi. Ce débat est donc pour nous une véritable opportunité pour se placer dans une perspective à long terme mais sans occulter les réalités qui nous entourent à court et moyen terme, que nous avons déjà largement abordé ce soir, de tous les acteurs, et notamment ceux qui nous concernent, les entreprises et les salariés de ces entreprises. Il faut que nous ayons pleinement conscience de la complexité grandissante de toutes les procédures de notre pays, l'allongement des délais, ce qui nécessite une très forte anticipation. Nous avons parlé tout à l'heure des délais pour faire évoluer un certain nombre d'infrastructures et je pense qu'il est aujourd'hui important de penser que nous bâtissons l'avenir à moyen, long et très long terme.

Des impondérables : il y en a plusieurs et dans la réflexion qui nous anime, il faut reconnaître que les territoires de flux et d'échange ont toujours été des territoires de développement. Un territoire, quel qu'il soit, ne peut vivre, ni se développer en autarcie, il ne vit que par ses relations avec les autres. La mondialisation actuelle est également un autre impondérable et des échanges de plus en plus forts sont générés par des flux sur lesquels nous avons globalement peu d'emprise. Cependant, un des enjeux pour nous est bien évidemment d'essayer de demeurer acteurs et maîtres de notre avenir. Je m'appesantirai pas sur le fait de dire que la sclérose que connaît la vallée du Rhône nuit grandement aux territoires traversés et vous laisserai vous reporter pour cela au projet de directive territoriale d'aménagement, c'est le projet que nous avons eu à notre connaissance qui faisait l'état de cette sclérose. Aussi, nous savons que les flux interrégionaux vont continuer d'augmenter. Je rappellerai pour cela un chiffre qui a été débattu, c'est le chiffre du débat public, le trafic dans la vallée du Rhône va connaître une augmentation de 40 % d'ici 2020.

Enfin, sur le thème des infrastructures, je rappellerai qu'elles constituent pour nous un support indispensable au développement territorial et économique et à la relation entre les divers territoires, que la massification des flux de marchandise est aussi indispensable, d'où l'importance du fret ferroviaire. Il y a donc lieu de les adapter à l'évolution prévue des trafics pour pérenniser le développement des entreprises. Et donc, pour nous, un seul objectif : celui de la multi-modalité. Cette multi-modalité doit être recherchée en passant par les trois modes et là, nous commençons par le mode ferroviaire qu'il est pour nous fondamental de renforcer, pour un report modal efficace. Nous pouvons citer l'accélération du programme TGV, l'intensification du réseau TER entre les communes d'une même agglomération, des lignes dédiées fret, c'est-à-dire affectées au transport de marchandises en particulier sur la rive droite du Rhône et enfin la réalisation de chantier d'inter-modalité dimensionnés et adaptés.

C'est aussi, et nous venons de l'évoquer largement, la nécessité de dynamiser le mode fluvial et cette dynamisation passe notamment par l'augmentation des navettes fluviales, Lyon-Fos par exemple, la dynamisation des ports fluviaux, mais aussi, nous l'avons évoqué la réalisation du canal Saône-Moselle. A ce stade, je voudrais rappeler que si les progressions attendues de parts de marché pour le ferroviaire, nous avons parlé de doublement, pour le fluvial, nous avons parlé de

triplement, quelque soit ces ordres de grandeur, ces évolutions, elles ne suffiront pas pour absorber cette augmentation globale prévue des trafics. Donc, de notre point de vue, la route demeurera pour un certain nombre d'années, le premier moyen utilisé. Il s'agit donc d'améliorer ce mode routier par la mise en œuvre d'actions permettant d'éviter la saturation, mais aussi et surtout de renforcer la sécurité des usagers et d'accroître la fluidité des trafics pour une qualité de service optimal.

Pour ce qui est des actions incontournables à conduire, et en étant très synthétique, il s'agit d'intensifier le progrès technologique pour tous les modes avec le double objectif de réduire les nuisances et renforcer la sécurité des usagers. En particulier, rechercher des ressources énergétiques alternatives mais aussi promouvoir l'innovation technologique. Nous pouvons citer à ce sujet la CCI de Lyon qui anime le pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus 2015 qui travaille sur cette dimension technologique.

Bien entendu, il faut également inciter aussi nos concitoyens à modifier leur comportement et leur permettre de se remettre en question. Je ne citerai ici que la primeur qui doit être donnée aux transports en commun en ville, notamment pour les pendulaires, c'est-à-dire pour les salariés qui font juste l'aller-retour de leur résidence à leur travail dans la même journée.

Pour espérer atteindre ces objectifs de reports modaux des marchandises sur le fer, la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon est également impérative. L'Etat ne doit pas conditionner la réalisation rapide du tronçon nord par la fin des études du tronçon sud. Une action dynamique est indispensable.

Comme je l'ai précédemment rappelé, le mode routier restera un mode largement utilisé. Il s'agit donc d'anticiper et donc d'adapter le réseau notamment autoroutier, avec, en ce qui nous concerne, la réservation des emprises foncières pour l'élargissement de l'A7 qui permettrait par là même une remise aux normes de cette infrastructure qui nous paraît indispensable. Il faut penser à prévoir l'avenir.

Pour conclure mon propos, je voudrais insister sur quatre points. Dire simplement que le citoyen doit accepter ce qu'il exige en tant que consommateur, c'est-à-dire qu'il doit supporter et admettre les nuisances générées par son désir légitime de confort. Toutefois, une remise en question sera nécessaire et prendra du temps, notamment du fait des contraintes extérieures qui nous sont imposées. Nous pouvons rappeler le contexte mondial, mais aussi les habitudes de consommation et de vie qui sont pour certaines anciennement ancrées. Cette remise en question de tous, dans toutes les dimensions de notre comportement est une condition *sine qua non* de notre réussite. Aussi, compte tenu de la saturation grandissante la pérennité des entreprises n'a pas le temps d'attendre. Il faut agir rapidement et simultanément, renforcer pour l'avenir tous les modes de transports. Enfin, notre débat nécessite obligatoirement des décisions rapides pour des actions à moyen et long terme, vues notamment les contraintes budgétaires qui sont identifiées. Afin de connaître exhaustivement notre avis sur ce débat, je vous renvoie à notre cahier d'acteur qui sera prochainement diffusé et dont je reprends tout simplement le titre « Pas de développement du Grand Sud-est sans infrastructures performantes dans la vallée du Rhône ». Je vous remercie de votre attention.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Une petite question : Qu'est-ce que Lyon Urban Truck 2015 ?

Philippe PRADEL, CCI de Lyon

Il s'agit du nom de l'un des pôles de compétitivité qui a été retenu par l'Etat.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Oui, mais pour faire quoi ?

Philippe PRADEL, CCI de Lyon

Jusque là, il s'agit de tout un tas de recherches sur les techniques et les moyens de transport.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

D'accord. Bien, merci. Nous continuons par l'exposé de Monsieur Bernard Thierry de l'association DARLY et d'autres associations d'ailleurs. Présentez-nous les associations que vous représentez.

Bernard THIERRY, Associations DARLY (se déplacer autrement en région lyonnaise), Sauvegarde des coteaux du Lyonnais et BICEFAL

Bonjour. DARLY est déjà une coordination d'une trentaine d'associations sur la région urbaine de Lyon. Le travail que je vous présente ce soir a été fait en collaboration avec BICEFAL qui est une association de l'est lyonnais, avec le Sauvegarde des coteaux du Lyonnais, qui comme son nom l'indique est une association de l'ouest lyonnais.

A propos des voies autoroutières, déjà « Zizi » Pradel multipliait les voiries, les parkings, les trémies pour fluidifier la circulation et faciliter l'accès de l'ouest lyonnais en faisant payer le tunnel de Fourvière par l'Etat, c'est pour cela que l'autoroute traverse actuellement la ville de Lyon. Puis, avec Michel Noir, la rocade est devait faire sauter le bouchon. Ensuite, sous Raymond Barre, périphérique nord devait soulager le tunnel de Fourvière et le cours (*inaudible*).

Depuis 35 ans, quatre contournements routiers par l'est, il s'agit là de (*inaudible*), du boulevard urbain est, de la rocade est et de l'A432. Un cinquième est envisagé : l'A48. Mais aucun contournement ferroviaire à ce jour. Vous voyez donc bien les orientations de la politique dans les décennies qui viennent de s'écouler. Nous allons passer d'une saturation des routes à une saturation par les routes.

Plus de voiries, c'est plus d'étalement urbain, aussi bien pour l'économie que pour l'habitat. Plus de circulation, c'est plus de poussière fine et d'ozone. L'ozone a augmenté de 30 % en dix ans sur la région urbaine de Lyon. Plus de circulation, c'est également plus de décès prématurés. Nous avons déjà dit tout à l'heure qu'en Suisse, il y a trois fois plus de fret ferroviaire que de fret routier, mais ils ont des votations. Quand l'Etat consultera-t-il la population en France ?

De la salle

Jamais !

Bernard THIERRY, DARLY

Ici, je vous présente en bleu à partir d'un indice 100 en 1979 le coût moyen des transports en commun. En rouge, toujours à partir du même indice 100 en 1979, le coût du kilomètre en automobile au niveau du coût de carburant pour effectuer ce kilomètre. Comme il se trouve que le parc s'est diésélisé, que les voitures consomment donc moins, qu'il y a également eu des progrès techniques qui font que les voitures consomment moins, que nous voyons, au cours des cinq dernières années, une compensation d'un certain nombre de personnes qui s'orientent vers des petites voitures, la courbe rouge, nous voyons l'influence puisqu'elle remonte par l'influence du prix du pétrole, mais il n'empêche que vous voyez que nous sommes à 85 comme indice pour le prix du kilomètre, alors que l'on est à 130 pour le prix du transport en commun à partir du même indice 1979. Beaucoup de gens ne se rendent pas compte de cela. J'ai oublié de vous préciser qu'il s'agit d'une courbe INSEE.

L'effet de serre et le changement climatique : les gains chiffrés d'émission de CO₂ du plan climat – vous verrez, si vous prenez le plan climat, que ceci est tiré de ce plan – est le total de toutes les actions dont beaucoup ont été décrites comme par exemple les biocarburants, les 5,78 %, ces gains là ne nous réduisent que de 16,3 millions de tonnes de CO₂ alors qu'en 2001 et 2010, la croissance des émissions a été de 27,4 millions de tonnes équivalent CO₂. Toutes les mesures du plan climat ne suffisent pas à stabiliser les émissions. Nous sommes donc loin des décisions du facteur 4. Donc, dans ce cadre, les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 sont à réviser, car incompatibles avec l'application du facteur 4. il faudrait rebâtir ce CIADT et qu'il soit compatible avec ce facteur 4 du plan climat.

Les principales recommandations d'un rapport paru aujourd'hui, tout à l'heure quelqu'un parlait d'un article dans Libération de ce matin, nous avons déjà introduit ces commentaires dans notre diapositive, les principales recommandations d'un rapport parlementaire sur le thème changement climatique et transition énergétique qui a été rendu public aujourd'hui lors d'un colloque au Sénat. « Dans ce rapport, les sénateurs Pierre Laffitte et Claude Saunier diagnostiquent à l'horizon 2030 un risque réel d'emballlement climatique dont les effets physiques et les conséquences financières sont très sous-estimées. Ils pronostiquent en outre dès 2020 un choc pétrolier d'une très forte ampleur qui portera le pétrole à 150 dollars le baril et au-delà. Ils préconisent une augmentation de 1 % de la TIPP pendant dix ans et la création d'une vignette carbone. » Ceci est donc paru aujourd'hui. Ce que nous pouvons dire, c'est que s'agissant des 150 dollars, un groupement bancaire, IXIS Asset Management, prévoit un prix du baril de 380 dollars en 2015. Et la crainte n'est pas tant le prix du baril, mais surtout la crainte du réchauffement climatique.

Pour vous montrer l'importance de la consommation du pétrole par les transports par rapport à l'habitat, tertiaire (*inaudible*), vous voyez que les transports à eux seuls font les deux tiers de la consommation globale française, nous sommes à plus de 60 %. Le transport est donc le secteur qui a le plus d'efforts à faire pour respecter les accords de Kyoto et le facteur 4. Vous avez à gauche la colonne réel 2000, que vous avez déjà vu sur la diapositive précédent, le prolongement en 2050 avec vos fameux 40 % d'augmentation de circulation d'ici 2020, etc., et puis le facteur 4. Vous voyez que la proportion de pétrole qui doit être consommée par les transports est moins du tiers de ce qui est consommé en 2000, c'est-à-dire même pas en 2004. Ce ne sont donc pas les 5,78 % de biocarburants qui vont résoudre le problème, d'autant plus qu'ils ne sont pas innocents : l'éthanol, au mieux, a 70 % d'énergie introduite pour le fabriquer et 50 % pour le diester. Nous espérons arriver à la moitié du dégagement de CO₂ du pétrole.

Là, c'était pour vous prouver, nous en avons beaucoup parlé ce soir, j'ai failli lever le doigt, mais comme cela était écrit, je me suis dit que je le dirai ici, donc neutralisez le temps. Quelles alternatives pour 8 000 poids-lourds par jour en transit ?

Le ferroutage : avec 160 trains nous pouvons absorber les 8 000 poids lourds par jour et la Magistrale Ecofret permettrait 500 trains par jour. Vous voyez donc que nous sommes largement au dessus de l'absorption, rien qu'avec le ferroutage.

Le fluvial, c'est la même chose, 23 doubles barges suffisent pour absorber les 8 000 poids-lourds par jour et la capacité Saône-Rhône est de 30 doubles barges.

Donc, à elle seule, chacun des moyens de transports peut absorber plus.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Pouvez-vous accélérer un peu ?

Bernard THIERRY, DARLY

Tous les autres ont eu plus, je l'ai remarqué. J'ai même vu des 15 minutes.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Allez-y, alors.

Bernard THIERRY, DARLY

La somme des deux, ferroutage plus fluvial, est le gain des possibilités. Il ne manque donc qu'une volonté politique pour y arriver.

La route a un coût direct sur notre santé, nous en avons également parlé, payé par notre système de couverture sociale. 5 000 morts par an. 18 000 morts par suite de maladies cardiovasculaires et un nombre considérable, plus de 13 millions de journées de restriction d'activité, sans compter d'autres pathologies.

Nous arrivons bientôt à votre satisfaction puisque nous arrivons à la conclusion. La conclusion, c'est : rouler ou survivre, il faut choisir. Je pense que vous avez tous des enfants et des petits enfants, il ne faudrait tout de même pas que ces enfants puissent dire « Ils savaient et ils n'ont rien fait. » Nous devons changer de politique des transports et changer nos comportements. Il n'y a pas que les camions qui roulent trop, les individus également. Certains élus l'ont compris, pas tous, alors nous demandons à ceux qui n'ont pas encore intégré ces messages de bien réfléchir et nous en profitons pour signaler un grand rassemblement national et européen à Valence pour la mobilité douce le samedi 16 septembre.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Monsieur Puchol de l'association Fracture avait demandé à s'exprimer. Allez-y.

.VI Echanges avec le public sur l'acceptabilité des mesures et des groupes de mesures proposées

Jean-Louis PUCHOL, Président de la Fédération Fracture

Il s'agit d'une fédération régionale contre le train en zone urbaine et le respect de l'environnement. Je vous remercie de me donner la parole. Faute de pouvoir faire une présentation à la tribune, nous avons convenu de me donner la parole pour cinq minutes, je vais donc essayer d'être courtois et de ne pas trop déborder, malgré les débordements par rapport au temps. Je vais essayer de ne pas déborder. J'interviens ici au nom des 3 000 adhérents de l'association Fracture et plus largement au nom des 300 000 personnes qui habitent l'est lyonnais des communes de Saint-Laurent-de-Mure à La Chasse-sur-Rhône et de Saint-Pierre-de-Chandieu jusqu'à Feyzin.

Depuis des années, Fracture se bat pour que chacun soit informé des grands projets d'infrastructure et puisse donner son avis sur ces dossiers, ce qui n'a malheureusement pas été le cas pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Nous nous réjouissons donc que ce débat ait lieu, le débat sur le VRAL, avec une communication énergique et que les réunions se déroulent sur le territoire concerné. Nous nous battons depuis des années contre un contournement ferroviaire au rabais. Tout le monde parle de la magie du ferroviaire en nous présentant un certain nombre de vœux en faveur du ferroviaire, mais après il faut regarder la condition de réalisation de ce projet. Nous nous battons donc contre un contournement ferroviaire au rabais qui, certes, solutionnerait le problème de saturation du Lyonnais, mais ne serait pas du tout concurrentiel à la route. Voilà plusieurs années que nous réclamons également que le dossier soit traité globalement, avec tous les autres projets ferroviaires, et aussi plus largement avec les projets autoroutiers et, comme il l'a souvent été dit ce soir, avec le fluvial. Il est prévu que nous remettons une contribution au débat public présentant notre perception des fonctionnements actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône, aussi je n'évoquerai ici que les orientations qui nous souhaitons voir prendre par l'Etat dans le respect des trois piliers du développement durable, pour une meilleure acceptabilité des mesures au niveau territorial.

Tout d'abord, nous considérons que la question des transports est une vraie question politique au sens premier du terme et nous ne pouvons laisser le marché décider seul des choix modaux. Nous attendons de l'état qu'il prenne des mesures fortes pour le transfert de la route vers les modes de transports alternatifs et notamment le ferroviaire.

Actuellement, quelle est la question posée ? Solutionner la gêne et la saturation que connaît actuellement la vallée du Rhône ou que les projections permettent d'imaginer dans les vingt années à venir. Pour nous, la question est d'apporter une solution beaucoup plus durable aux problèmes de congestion, de santé, d'impact population et d'aménagement, bien au-delà de l'échéance des vingt ans qui correspond en général à l'échéance moyenne de la réalisation d'un grand projet.

Nous attendons donc de l'Etat qu'il prenne aujourd'hui une décision responsable, qu'il marque un changement radical dans l'esprit de tous les acteurs ou usagers de transports.

Je vais maintenant développer rapidement ce qui nous a guidés dans nos réflexions. Parce que les services ferroviaires voyageurs ne devraient cesser d'augmenter, que ce soit pour le TER, le TERGV, le TGV, les trains auto-couchettes ou autre, diminuant d'autant les possibilités de développement du fret ferroviaire ; parce que les lignes historiques sont des lignes voyageurs conçues pour desservir essentiellement les centres-villes, parce qu'il est impensable au XXI^e siècle que les lignes dédiées fret passent par les agglomérations compte tenu des impacts locaux et de la concentration des nuisances qu'elles génèrent ; enfin parce que l'ouverture à la concurrence

ferroviaire voyageurs devrait rendre encore plus complexe la gestion des sillons, nous demandons à l'Etat de faire ce qui a été fait par exemple avec le TGV pour le transport voyageurs, la création de lignes dédiées fret hors zone urbaine, comme cela devrait être fait entre Lyon et le sillon alpin ou par exemple le Lyon-Turin fret.

Plus particulièrement dans le cadre de ce débat, nous lui demandons de réaliser une meilleure infrastructure ferroviaire nord-sud, et cela est souvent revenu dans les débats de ce soir, dédiées fret ou à priorité fret avec desserte des principaux chantiers multimodaux comme Ambérieu ou Portes-Lès-Valence pour rejoindre le fluvial, si nous voulons que cela devienne une réalité, il faut faire comme cela, ce qui n'obère pas les possibilités de transport voyageurs, soit sur la LGV, soit sur la ligne existante actuelle pour le trafic ferroviaire. Nous attendons également que l'Etat guide et aide la recherche en matière de traction ferroviaire pour en diminuer le coût et le rentabiliser par rapport à la route.

Enfin, nous allons très rapidement parler de report utile, les propositions alternatives au contournement de fret ferroviaire que nous avons parlé à plusieurs reprises se font dans cette perspective. Il relie donc Ambérieu au nord de Lyon, à la vallée du Rhône au nord de Valence par une ligne pour l'essentiel jumelée avec la future autoroute Ambérieu-Bourgoin et la ligne TGV-Méditerranée. Située plus à l'est pour impacter le moins de population possible, cette ligne réutilise le barreau de Ruy pour limiter l'impact sur la population de Bourgoin et se brancher au plus court sur le Lyon-Turin fret. Le contournement tel que nous le proposons est plus court, il correspond à une demi-heure de gain sur le temps de parcours, et meilleur pour le fret de transit nord-sud et est-ouest vers le Lyon-Turin selon les propres aveux de DRE et de RFF, ce qui confère une meilleure rentabilité pour les grands axes. Il offre toutes les garanties de réserves de capacité pour le développement de l'offre voyageurs, il offre toutes les garanties de qualité de service puisque dédié au fret par construction et il impacte trois à six fois moins de personnes selon les différentes hypothèses retenues par RFF jusque maintenant. Tout cela, pour un coût très proche des solutions proposées par RFF, avec un écart de moins de 10 %.

En conclusion, trente secondes, Fracture attend de l'Etat une vision à plus long terme que les vingt ans et enfin une détermination dans le développement des transports alternatifs, notamment du ferroviaire par une taxation du transport routier, un soutien de la recherche en matière de traction ferroviaire et enfin un développement d'un axe nord-sud dédié fret. Je vous remercie.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Sur le contournement ferroviaire est de Lyon, les tracés possibles, les façons de limiter les nuisances, est-ce qu'il y a des réponses possibles du côté des autorités administratives ? Oui.

Vincent AMIOT, Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

Ce sont des sujets dont nous avons l'occasion de parler, vous l'imaginez, depuis quelques années, assez souvent. S'agissant du contournement ferroviaire, je ne vois pas très bien quel est le rapport avec la vallée du Rhône parce que le contournement ferroviaire, c'est le nœud lyonnais, c'est la gare de la Part-Dieu, c'est de retirer les trains de fret qui passent actuellement dans la gare de la Part-Dieu et dans la tranchée de la Guillotière qui sont un point noir,...

Jean-Louis PUCHOL, Fracture

Arrêtez, ce n'est pas vrai !

Vincent AMIOT, Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

...vous parliez de congestion routières tout à l'heure, voilà un bel exemple de congestion ferroviaire, au bénéfice du trafic ferroviaire de voyageurs pour pouvoir développer et améliorer la fréquence, inciter à la mise en place du cadencement de TER sur la Part-Dieu.

Il y a ensuite l'enjeu de la desserte de l'aéroport de Saint-Exupéry, parce qu'une ligne peut être dédiée fret ou à priorité fret et que 10 % de ces sillons soient utilisés pour du trafic voyageurs. Or il y a une forte attente dans la région Rhône-Alpes, de toutes les métropoles de Rhône-Alpes, Saint-Etienne, Bourg-en-Bresse, Annecy, Valence, etc. – c'est déjà le cas pour Grenoble –, à être relié à Saint-Exupéry. Et puis, il y a évidemment l'enjeu d'alimentation du tunnel international pour tout le fret venant du Nord. Donc, le choix du tracé ne se fait pas uniquement en raisonnant que peut-être l'autoroute A48 va se faire et que l'on pourrait peut-être jumeler avec l'autoroute. Je préfère jumeler à une autoroute qui existe que jumeler avec une autoroute qui n'existera peut-être pas.

Jean-Louis PUCHOL, Fracture

La rocade est ?

Vincent AMIOT, Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

Qui n'est pour l'instant qu'un pointillé sur une carte. Le choix du tracé a été fait en prenant en compte de nombreuses données, sur la base d'un principe qui est bien celui d'une cohérence avec un projet de Magistrale Ecofret, donc ligne dédiée fret nord-sud, mais en prenant en compte un certain nombre de critères qui sont ceux que j'ai rapidement évoqués.

Jean-Louis PUCHOL, Fracture

(inaudible) le bouchon du Lyonnais et de la vallée du Rhône, *(inaudible)*, on comprend la réalisation certains projet, quoi. Si ce n'est pas lié, il s'agit d'autres problématiques. Je ne comprends plus rien.

Vincent AMIOT, Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

Il y a tout de même une différence majeure, c'est qu'aujourd'hui dans la vallée du Rhône, il y a de la capacité non utilisée au niveau ferroviaire.

Jean-Louis PUCHOL, Fracture

Mais il n'est pas desservi par le nord, donc un transit européen *(inaudible)*

Vincent AMIOT, Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes

Aujourd'hui dans la vallée du Rhône, vous avez une ligne ferroviaire sur la rive droite qui est dédiée fret, vous avez une ligne dédiée voyageurs, la ligne à grande vitesse, la ligne de la rive gauche, qui est mixte où vous avez à la fois du fret et des TER. Sur ces trois lignes aujourd'hui, nous avons des réserves de capacité, c'est-à-dire s'il y avait la clientèle, nous pourrions faire circuler plus de trains de voyageurs et plus de trains de marchandises. Alors qu'à Lyon, nous avons un problème de bouchon ferroviaire.

Paul VIALATTE, Membre de la CPDP

Merci. Monsieur demande la parole depuis longtemps.

Noël COLLOMB, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais

Merci beaucoup. Je m'appelle Noël Collomb et je suis le co-président de l'association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Nous sommes une association qui représente environ 5 000 adhérents répartis dans une quarantaine de communes de l'est Lyonnais. Je voudrais répondre à Monsieur Amiot et au Monsieur qui représente la CCI car ils ont fait l'apologie des projets autoroutiers, en particulier au niveau de la DTA qui inclut tous ces projets autoroutiers. Ils ont parlé de l'A45, du COL et de l'A89. Moi, je voudrais bien évidemment parler uniquement de l'A45 ce soir, je sais que ce qui va être mis sur l'A45 peut être reporté sur les autres projets autoroutiers. En effet la CCI de Saint-Etienne fait actuellement un lobbying auprès des entreprises en faveur de l'A45. Je voudrais donc répondre à la CCI de cette manière :

Le projet d'A45 que vous soutenez est contraire au plan de déplacement urbain, car cette autoroute serait une pénétrante dans l'agglomération lyonnaise qui apporterait encore plus de véhicules et qui participerait à l'engorgement encore plus grave de la circulation automobile. Ce PDU a été adopté dans l'intérêt commun des habitants. C'est pourquoi je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez aboutirait dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Pierre-Bénite/Feyzin, dans une zone Seveso très dangereuse, engorgée chaque matin et chaque soir par la circulation pendulaire malgré les travaux qui ont été réalisés pour l'élargissement de l'A450 dite d'une manière impropre voie rapide. Faudrait-il alors, Messieurs, pour satisfaire votre bonhomie autoritaire élargir à nouveau cette A450 à 2x5 voies et construire un nouveau pont sur le Rhône pour rejoindre l'A7 ? Je refuse cette éventualité et c'est aussi pour cela que je vais m'opposer à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez est dénoncé par les spécialistes de l'économie des transports qui affirment que lorsque deux agglomérations sont reliées par des voies autoroutières, c'est toujours la plus importante, en l'occurrence Lyon, qui en bénéficie sur le plan économique au détriment de la plus faible. Avec l'A45, les entreprises locales et les emplois locaux s'envoleraient encore plus vite de Saint-Etienne pour rejoindre l'agglomération lyonnaise. Les Stéphanois seraient encore plus sanctionnés. La ville de Valence, pourtant desservie par l'A7, la RN7 et la RN86 toute proche, a le taux de chômage le plus fort de la région. C'est encore pour cela que je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez serait une catastrophe sur le plan économique, agricole et environnemental pour les zones traversées. En effet, vous trompez le monde lorsque vous affirmez ici ou là que l'emprise de l'A45 n'est pas que de 30 mètres, vous ne prenez en compte que les voies et les bandes d'urgence en oubliant les abords, les stations-services, les aires de repos pour vos

énormes poids-lourds. Tout le monde sait aujourd'hui qu'un kilomètre d'autoroute correspond à un territoire d'environ 10 hectares. C'est donc plus de 400 hectares qui seront enlevés à des zones fruitières, maraîchères, viticoles ou naturelles protégées. Pour satisfaire vos intérêts industriels, l'agriculture de toute une région, qui mérite pourtant d'exister et d'être soutenue, serait même sinistrée sur une bande de 8 à 10 kilomètres de largeur à cause de la pollution propagée par les gaz d'échappement. C'est également pour cela que je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez est contraire aux accords de Kyoto, signé par la France, qui stipule que les gaz à effet de serre doivent être divisés par 4 d'ici l'an 2050. L'intérêt général, l'avenir de nos enfants et celui de la planète toute entière sont ici en jeu. C'est pour cela que je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez serait obsolète dès sa mise en service du fait du prix du carburant. En effet, le baril est aujourd'hui à plus de 70 dollars et pourrait bien atteindre 150 dollars, dans quelques années compte tenu des pays émergents, la Chine et l'Inde notamment, et du pic de production qui se situe autour de l'an 2010. Comme aucun carburant de substitution ne serait moins cher que le pétrole, le transport des personnes et des marchandises par voie routière deviendrait un luxe. C'est pour cela que je suis opposé à l'A45.

En imaginant que le paragraphe que je viens de lire ne se réalise pas, les chiffres de l'Etat démontrent alors que trois ans après la réalisation de l'A45, l'A47 serait aussi saturée qu'elle ne l'est aujourd'hui. A quoi bon réaliser une A45 si l'A47 reste aussi saturée ? Demanderez-vous alors à nouveau à l'Etat de réaliser une A45 bis à quelques kilomètres de l'A45 ? C'est pour cela que je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 que vous soutenez pourrait avantageusement être remplacé par une série de travaux sur l'A47 existante entre Givors et Saint-Chamond, comme cela a été fait en amont de Saint-Chamond lorsque Saint-Etienne a été retenu pour les matchs de la Coupe du monde de football en 1998. Ces travaux en aval de Saint-Chamond consisteraient à sécuriser l'A47, à rendre le trafic plus fluide et à réaliser impérativement des aménagements en faveur des riverains. Je suis favorable à l'aménagement de l'A47.

Le projet A45 que vous soutenez pourrait avantageusement être remplacé par la mise en place d'un véritable RER entre Firminy et Saint-Etienne et Lyon avec prolongation vers l'aéroport Saint-Exupéry. Les études démontrent que l'on pourrait sans difficulté faire circuler plus de 100 000 voyageurs sur une telle voie ferrée, ce qui est bien plus que la capacité de l'A45 et à moindre coût. Ce moyen de transport par RER serait moins accidentogène, moins cher, plus rapide, moins polluant et permettrait aux deux agglomérations d'être conformes au développement durable que l'on nous rabâche tout en faisant le contraire. Je suis favorable à la solution des transports ferroviaires entre Saint-Etienne et Lyon et à la mise en place sur le plan national, voire sur le plan européen, d'une taxe pour les poids-lourds compte tenu de leur gabarit et de la distance parcourue, comme cela existe en Allemagne et en Suisse, qui irait aux autres modes de transports moins polluants.

Vous demandez sur votre site une dernière signature, la mienne, en faveur de l'A45, je suis désolé, vous êtes aveuglément dans une logique de profit, je suis quant à moi dans une logique de respect de l'environnement, des solutions existent et elles devront tôt ou tard être adoptées dans l'intérêt de tous les habitants. Mieux vaudrait tôt que tard, d'ailleurs, sinon, nous irons droit dans le mur et nous entraînerons la planète avec nous. Il vous manquait une dernière signature en faveur de l'A45, mais vous n'aurez pas la mienne.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Bien, merci. Monsieur dans le fond demande la parole depuis longtemps.

Monsieur JEGER, Président de BICEFAL

Je n'avais pas l'intention d'intervenir au cours de cette soirée, mais je vais le faire pour deux raisons. La première est que je m'inquiète du fait que certains de nos adhérents, quand on écoute ce qui se dit, auraient l'impression de vivre sur une autre planète. Je m'explique : le nouveau tracé qui a été proposé passe par l'historique Lyon-Grenoble. Cette ligne passe au milieu du quartier dans lequel je vis et qui est le quartier de la gare. Cette ligne a déjà depuis de nombreuses années une nuisance qui fait que ce quartier est coupé en deux et la partie qui est au dessus n'a pratiquement pas de vie intégrée au quartier et cela est un problème très important. Dans notre association, il est vrai que nous sommes peut-être des « barjots », mais nous avons créé début juin après le référendum et nous nous sommes dit pourquoi créer une association ? Parce que voyant le problème tel qu'il était abordé, nous nous disions « Ils vont droit dans le mur », et plus j'écoute tout ce qui se dit, plus j'ai l'impression que nous allons aller dans le mur, comme nous l'avons été pour la rocade-est.

Nous avons des militants qui sont dans des comités de logement, la CNL, et qui nous ont dit « Nous allons faire une étude sur cette ligne qui existe et là où elle passe. » Nous avons donné tous les noms de quartiers et lorsque l'on regarde sur tous les noms du quartier, ce sont tous des quartiers populaires. C'est-à-dire que j'arrive presque à penser ce soir « Dis moi où tu habites et je te dirais quels sont tes problèmes majeurs ». Il est vrai que nous avons énormément de difficulté à vivre. On cite des chiffres, nous ne sommes pas nombreux (*inaudible*), mais je veux dire que nous essayons d'avancer parce que nous nous sommes dit deux raisons : Ce problème de fret ferroviaire est un problème de société et donc un problème politique, c'est-à-dire la politique dans le bon sens du terme. Nous nous sommes également dit qu'il fallait faire des propositions, nous n'avons pas la science infuse, nous avons apprécié en son temps, bien que certains soient allés jusqu'au procès, nous avons dit ce que nous appelons les propositions 2001. En ce qui concerne le projet Gayssot, certains ont dit au cours des réunions que Robien n'était que la suite de cela. C'est absolument faux. Il s'agit simplement de reprendre le projet de RFF à l'époque qui était un projet fait par quelque chose qui était un service public et celui de 2003 est un projet à « rentabilisation rampante ». Je ne veux pas entrer dans le sujet, mais ce serait encore facile à prouver.

Maintenant, je voudrais attirer l'attention des gens lorsque vous parlez de fluvial. Nous sommes pour le fluvial, et quand on dit qu'on augmente de 40 %, je dis bravo. Mais je me pose des questions : combien font 40 % de 2 % ? Ces questions sont des questions toutes simples qu'il faut savoir poser.

Je vais abrégé parce qu'il ne faudrait pas abuser, mais en ce qui concerne la rocade-est, j'étais de ceux qui étaient à l'époque d'accord parce que l'on disait que nous en avions besoin de ce contournement au point de vue développement. Il avait le don de réunir toutes les communes périphériques, mais là où les choses ne marchaient pas, c'est que l'on s'en est servi de contournement autoroutier. Vous savez qu'il était prévu à l'époque de mettre un péage vers (*inaudible*). Depuis, on a fait des progrès, on est allé 1,5 kilomètre à l'est et on a fait pire, je le signale comme cela.

Je voudrais que l'on comprenne qu'à l'heure actuelle, il faut que l'on passe, je suis content des positions que nous avons écrites, je vous dirais que toutes les différences des associations qui existent sur le contournement ferroviaire et BICEFAL, vous le trouverez dans un document que je

vous conseille de lire et qui est édité par le Conseil municipal de Saint-Priest dans sa réunion extraordinaire du 18. Tout ce que j'entends dire maintenant, je suis content de l'entendre, je n'ai pas de brevet. Voilà ce que je voulais dire.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Nous allons prendre les dernières interventions, Monsieur dans le fond, là et là.

Frédéric BOUVIER, Directeur de COPARLY

Je voulais intervenir par rapport au sujet dont nous débattons actuellement et qui est l'acceptabilité des mesures. Il me semble qu'un point intéressant est à développer, c'est l'évaluation de l'impact de ces différentes solutions envisagées, tant en ce qui concerne les gaz à effet de serre que les polluants locaux. Ils ont été relativement absents des discussions, nous avons parlé un peu de particules et de dioxyde d'azote, mais lorsque nous regardons les résultats que nous avons sur Lyon, nous estimons que dans le centre-ville, dans la zone qui se trouve à l'intérieur du périphérique, 40 % de la population est exposée à des niveaux qui dépassent les valeurs limites de 2010. Nous avons donc des actions à mener par rapport aux transports si nous voulons améliorer la santé de la population.

En ce qui concerne les gaz à effet de serre, nous avons été amenés à faire des simulations et des évolutions tendanciennes jusqu'à 2010 et nous avons plutôt des chiffres qui sont croissants, liés au trafic et qui aboutissent à une augmentation de l'ordre de 30 % de CO2 d'ici à 2010. Je voulais le rappeler au débat.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Denis CUVILLIER, RFF

Je suis responsable du projet de contournement ferroviaire de Lyon.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Et bien voilà, expliquez nous tout.

Denis CUVILLIER, RFF

Je ne sais pas si je vais tout expliquer, mais je voudrais au moins répondre à Fracture et leur dire que leur variante alternative a été largement prise en compte par l'Etat dans la suite des études du projet. Si, comme l'a dit Vincent Amiot, il n'a pas été possible de prendre en compte cette alternative sur la partie nord – du fait du jumelage d'une infrastructure qui n'existe pas encore et surtout du fait du relief, parce que l'on quittait le (*inaudible*) lyonnais pour partir vers les reliefs des plateaux (*inaudible*) –, pour la partie sud, où il n'y a plus de plaine mais des reliefs partout, elle est prise en compte. Et le périmètre d'étude de la partie sud a été poussée justement jusque vers votre proposition alternative pour pouvoir permettre de la prendre en compte dans les études qui vont être

menées à partir de la fin de cette année, et les comparer avec d'autres solutions, mais à part entière, comme une véritable solution possible.

De la salle

(*inaudible*) de comparaison.

Denis CUVILLIER, RFF

Je voudrais faire une seconde remarque. Nous avons proposé que Fracture participe au groupe technique qui va suivre ces études, la proposition est acceptée par le comité de pilotage et donc Fracture sera associée à ces études.

S'agissant de la question qui a été posée par BICEFAL, qui serait une proposition (*inaudible*) progressive de ce contournement, aujourd'hui l'Etat nous a demandé de ne pas poursuivre les études d'augmentation de capacité de cette ligne en augmentant le nombre de voies. Nous en prenons donc acte, mais la question reste posée dans le cadre de tout ce que nous avons entendu ce soir du développement notamment des services voyageurs, la ligne Lyon-Grenoble arrive à saturation du simple fait de la croissance voyageurs et si nous ne savons pas y répondre aujourd'hui, elle reste posée et il faudra bien un jour lui apporter une réponse, car, outre sa fonction voyageurs, cette ligne dessert des sites intermodaux importants, les sites de Vénissieux et de Cibelin et il faut bien qu'il continue à y avoir des trains de fret sur cette ligne pour les desservir.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Encore une ou deux questions et nous leverons la séance.

De la salle

On élargit effectivement les autoroutes, mais pas les voies ferrées.

Roger RIVAT, Association Halte au Bruits Vénissieux-Saint-Priest

Je suis également adhérent de l'association Fracture. Il faut savoir quand même qu'à notre grosse surprise, pour des raisons de contournement au rabais, là on parlait du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, mais aujourd'hui, on parle du contournement de Lyon. Cela veut dire que l'on reprend la ligne historique, que l'on fait revenir, alors que l'on évite la traversée de Lyon, on va faire passer des trains qui vont arriver effectivement en passant par Saint-Exupéry pour revenir dans des situations urbaines très importantes, puisque cela passe par Mions, Saint-Priest, Vénissieux, Saint-Pron et cela va reprendre le nœud ferroviaire qui est déjà bien saturé sur Feyzin. De plus, la ligne passe sur des sites classés Seveso et il faut savoir que l'objectif que nous avons aujourd'hui, c'est effectivement que le fret se développe. S'il ne se développe pas c'est tout simplement parce qu'il n'est pas assez rentable, et s'il n'est pas rentable, c'est que les trains de marchandises mettent trop longtemps pour arriver à destination. Or le contournement de Lyon, tel qu'il est en train de se faire aujourd'hui, est un rallongement des distances et du temps à hauteur d'au moins une demi-heure pour les trains de marchandises. Donc, ce contournement de Lyon ne s'inscrit pas dans la réunion d'aujourd'hui, je suis d'accord avec Monsieur, parce que ce contournement de Lyon ne permet pas le développement du fret ferroviaire et nous nous battons

aujourd'hui pour qu'il y ait véritablement, et je suis d'accord avec Monsieur à la tribune, qu'une ligne ferroviaire dédiée au fret et uniquement au fret est nécessaire. Comme vous venez de le dire, la ligne Lyon-Grenoble est à saturation et il faut développer les TER. Nous sommes pour cela mais nous ne pouvons pas développer les TER et faire passer en même temps les trains de marchandises. Ou alors, il faut justement faire passer ces trains de marchandises la nuit mais la nuit, pardonnez-nous, c'est le seul moment où nous pouvons encore un peu dormir et avoir un peu de repos. Il faut donc quand même toute raison garder. (*inaudible*).

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Le micro ici, s'il vous plaît.

Jean-Charles KOHLHAAS, Conseiller régional Rhône-Alpes

Merci. Juste un petit mot très rapide par rapport aux différentes interventions de tout à l'heure sur le fluvial. Je crois que nous sommes effectivement tous pour le fluvial, mais avec deux éléments, et ce n'est pas Monsieur Estour qui me contredira. Par exemple, la Région subventionne régulièrement l'investissement d'un certain nombre de bateliers en matière fluviale, nous voyons passer les rapports. En fluvial, nous ne ferons pas, en particulier au niveau du Rhin-Rhône, et je ne veux pas spécialement excuser notre ministre, mais ce sera peut-être ce que nous donnera l'étude d'opportunité sur la somme des aides que nous sommes en train de donner, nous ne ferons pas grimper le fluvial si nous ne faisons pas des projets économiquement concurrentiels, et également en tant et ce n'est pas Monsieur Estour qui dira le contraire. Etudions, s'il est possible de le faire, faisons le, si nous ne pouvons pas faire du grand gabarit parce que cela prend beaucoup de trop temps et beaucoup trop d'énergie et d'argent, les autoroutes de la mer ont été citées, le Freycinet est possible en interne, mais nous ne ferons pas de grandes infrastructures si elles ne sont pas économiquement rentables.

Un petit mot pour le Monsieur de la CCI, d'ailleurs pour le remercier car j'ai cru comprendre que la CCI allait apporter tout son soutien aux entreprises qui souhaitent mettre en place, et même peut-être les stimuler un peu, des plans déplacements entreprises pour leurs salariés, par rapport aux déplacements pendulaires domicile-travail qui sont extrêmement importants et sur lesquels il y a d'énormes efforts à faire pour faire un report modal sur les transports collectifs. Je rappelle qu'il y a malheureusement encore en région lyonnaise trop peu d'entreprises qui ont des PDE, des plans de déplacements entreprises.

J'ai entendu, et là je m'adresse à plusieurs personnes, ces prévisions de croissance. Quelque chose m'inquiète : aujourd'hui, en France, en Europe, on vit comme sur trois planètes en termes d'énergie consommée et déchets produits. Au taux de croissance qu'ils nous proposent, nous vivrons dans vingt ans, trente ans comme sur cinq planètes. Cela veut que 80 % de la population mondiale doit continuer de vivre sur un dixième ou un centième de planète. Qu'est-ce que les gens qui pensent, qu'il faut encore la croissance pour la croissance peuvent dire droit dans les yeux à leurs congénères « Oui, 80 % de la population doit continuer de vivre sur un centième de planète » et comment croyez-vous pouvoir l'imposer aux populations dix fois plus nombreuses que nous, Chinois et Indiens compris, pour le dire « Non, vous n'avez pas le droit au développement, non vous ne pouvez pas, sinon, nous ne pourrions pas continuer ».

Un petit mot quand même sur la présentation de la DTA parce que je pense qu'il est impossible de ne pas réagir. Monsieur Amiot qui est dans son rôle de représentant de l'Etat – rôle plus difficile qu'il a ce soir que son chef le Préfet qui est ce soir au Conseil régional pour nous présenter le

désengagement de l'Etat dans le contrat de plan Etat-Région –, oui, il y a une DTA, oui, il y a plein de choses intéressantes dans cette DTA et il y a beaucoup de choses qui amènent à débat puisque la DTA est surtout un catalogue. Oui, les collectivités locales, donc les élus, ont émis des avis, des communes, la Région, les départements, des associations, des citoyens, des milliers d'avis au total, il y a eu une enquête publique et des avis demandés aux collectivités locales. A l'arrivée, le Préfet nous dit « Il y avait beaucoup d'avis, ils étaient intéressants, mais je n'en tiens pas compte ». En gros, aujourd'hui la représentation administrative de l'Etat dans l'aire métropolitaine lyonnaise dit « la représentation politique de l'Etat n'a pas d'importance ». Je me demande dans quelle démocratie vivons-nous ? A quel moment, si le Conseil général du Rhône, tous les avis n'était bien sûr pas convergents, bien sûr que nous avons des avis divers et riches et qui s'enrichissent, mais si on ne tient pas compte de tous les avis demandés par l'enquête publique, par le débat public comme aujourd'hui, ou par les avis des collectivités, alors que ce sont des représentants politiques, c'est la démocratie pure, je me pose la question « Dans quel monde démocratique vivons-nous ? » Et je crois qu'il est important, comme nous l'avons entendu ce soir de ne pas opposer les territoires entre eux. Je crois que les remarques de Fracture par rapport à la nécessité d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise globale, c'est-à-dire nord et sud et qui ne rentre pas dans l'agglomération lyonnaise, sont extrêmement importantes, elles le sont toutes autant que celles portées par la CSCL en face. C'est le même discours citoyen qu'il tient aujourd'hui, comment vivons-nous notre territoire dans trente, quarante ou cinquante ans, comment faisons-nous ce report modal, comment faisons-nous quelque chose de viable ? Nous ne serons sans doute, pour la plupart d'entre nous, plus là pour en juger.

Paul VIALATTE, membre de la CPDP

Merci. Nous allons en rester là parce que l'heure avance. Merci à tous, merci de vos apports, cette réunion a été très intéressante. Bonsoir.

Index

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

Christophe Collard.....	6
Cibelin.....	54
Joël Dubos.....	23
Marie Gillette.....	29
Monsieur JEGER.....	52
Neuville-Genay.....	5
Roger RIVAT.....	54
SAGE.....	36
Saint-Pron.....	54