

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

Réunion territoriale

Montélimar, le 23 juin 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION TERRITORIALE

<u>VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION TERRITORIALE</u>	<u>1</u>
<u>Montélimar, le 23 juin 2006</u>	<u>1</u>
<u>Philippe MARZOLF</u>	<u>3</u>
<u>Président de la CPDP</u>	<u>3</u>
<u>.I Le débat public, la CNDP</u>	<u>3</u>
<u>.II Les questions du débat public : une problématique générale</u>	<u>3</u>
<u>.III Les moyens de participation</u>	<u>4</u>

Première partie :

<u>Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées</u>	<u>5</u>
<u>.I Le bilan issu de la première phase du débat public par la CPDP</u>	<u>5</u>
<u>.1 Des transports pour aménager le territoire.....</u>	<u>5</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>5</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>5</u>
<u>.2 Les impacts environnementaux</u>	<u>6</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>6</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>6</u>
<u>.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.....</u>	<u>7</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>7</u>
<u>.b Demandes</u>	<u>7</u>
<u>.4 Infrastructures routières.....</u>	<u>8</u>
<u>.a Constat.....</u>	<u>8</u>

Réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
	<u>b Demandes.....</u>	<u>8</u>
	<u>.5 Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?.....</u>	<u>9</u>
	<u>II Le bilan et les attentes de l'Etat pour le débat public</u>	<u>9</u>
	<u>.1 Quelles orientations pour l'avenir ?.....</u>	<u>10</u>
	<u>a Le report modal.....</u>	<u>10</u>
	<u>b Les infrastructures routières.....</u>	<u>10</u>
	<u>c La mobilité soutenable.....</u>	<u>10</u>
	<u>III Echanges avec le public</u>	<u>11</u>
Deuxième partie :		
<u>Quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures</u>	<u>au niveau des territoires ?</u>	<u>20</u>
	<u>I Présentation des enjeux et attentes du débat public</u>	<u>20</u>
	<u>II Présentation des mesures de l'Etat</u>	<u>20</u>
	<u>.1 Mobilité soutenable.....</u>	<u>20</u>
	<u>.2 Le report modal.....</u>	<u>21</u>
	<u>.3 L'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.....</u>	<u>22</u>
	<u>III Présentation des enjeux locaux</u>	<u>22</u>
	<u>IV Proposition des acteurs du territoire</u>	<u>30</u>
	<u>a La mobilité soutenable.....</u>	<u>38</u>
	<u>b Le report modal.....</u>	<u>38</u>
	<u>c Les infrastructures routières existantes.....</u>	<u>38</u>
<u>Index</u>		<u>1</u>

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône. Ce soir, je suis accompagné du commissaire Paul Vialatte.

Vous avez vu sur le programme, que l'on va découper la réunion en deux parties. La première partie est sur les enseignements, notamment des réunions thématiques. La deuxième partie sera plutôt consacrée à l'acceptabilité des mesures au niveau local, et aux enjeux au niveau local.

.I Le débat public, la CNDP

Pour démarrer, on parle toujours du débat public. Le débat public est organisé par la CNDP, Commission nationale du débat public. Elle a été saisie conjointement par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et le ministère de l'Écologie et du Développement durable.

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Elle a été créée en 2002. Elle est chargée de l'information et de la participation publique à tous les projets d'infrastructure et d'aménagement du territoire, d'intérêt national. Quand la CNDP a décidé d'un débat public, elle constitue une commission particulière (un président et six membres). Ces membres sont engagés dans un code éthique et déontologique sur deux points importants : l'indépendance (nous sommes indépendants de l'État et par rapport aux acteurs) et la neutralité (nous n'avons pas d'avis à donner).

Nous sommes donc là pour faciliter le débat et le dialogue entre vous, public, entre les acteurs pour arriver à trouver des solutions à cette problématique des transports. À la fin des débats (fin juillet), nous réaliserons un compte-rendu de ce que nous aurons retenu, de ce que vous avez dit. C'est vraiment votre expression qui sera dans le compte-rendu.

.II Les questions du débat public : une problématique générale

Je rappelle que c'est un débat sur une politique générale. Ce n'est pas un débat public sur un projet d'infrastructure. Il n'est pas question de débattre sur le doublement de l'A7, ou sur le passage éventuel en Ardèche. Non. C'est un débat sur la politique des transports dans les 20 ans qui viennent. Trois questions sont posées.

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ?
- Quelles sont les orientations souhaitables, pour améliorer ces transports, en respectant les trois composantes (économie, écologie, social) du développement durable, mais également quels sont les projets de développement des territoires ?

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

- L'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures dont l'Etat nous fera part tout à l'heure, mais que vous avez déjà pu découvrir. Dans les tableaux distribués à l'entrée, vous avez toutes les mesures proposées par l'Etat.

.III Les moyens de participation

Il y a la réunion publique, mais ce n'est pas le seul moyen. Jusqu'à présent, nous avons fait une vingtaine de réunions publiques (2 400 participants à ce jour). Vous pouvez également participer en posant des questions, en donnant votre avis sur Internet, par courrier. La réponse sera également par écrit. La Commission vérifie si la réponse est bien en phase par rapport à la question. Jusqu'à présent, nous avons eu 550 questions et 165 avis qui sont bien sûr rendus publics, et mis sur notre site Internet. Vous avez également un forum sur Internet. Jusqu'à présent, 74 contributions écrites ont été reçues. Elles ont bien sûr été rendues publiques. Certaines contributions sont transformées en cahier d'acteur. Il y en a déjà 11. D'autres vont arriver.

Une trentaine de réunions est prévue : réunions d'ouverture ; réunions thématiques ; trois auditions publiques pour entendre les acteurs et le grand public ; et également les réunions territoriales. Nous essayons de couvrir tout le territoire, c'est-à-dire Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon.

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

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout de suite pour démarrer, je vous propose de parler des enseignements des réunions thématiques. Cinq thèmes sont ressortis : des transports pour aménager le territoire ; des impacts environnementaux ; une priorité report modal pour le transport marchandises et voyageurs ; les infrastructures routières ; vers un autre choix de société, évolution ou rupture.

.1 Des transports pour aménager le territoire

.a Constat

Il est très fortement ressorti qu'il faudrait ne pas renouveler les erreurs du passé : par exemple pour Lyon-Fourvière, passer par le centre-ville ; et également le démantèlement des voies ferrées dans le sillon alpin.

Pour de nombreux territoires, on se trouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et du transport routier parce qu'il n'y a pas assez de transport collectif ou de possibilité de trouver d'autres modes de transport.

La conclusion est que les transports doivent aider à structurer, et si possible desservir le territoire, tout le territoire, et ne pas simplement se limiter aux grands flux des principaux corridors. Cela veut dire qu'il va falloir - et c'est une première leçon qui ressort du débat - qu'il y ait une planification territoriale, un système de transport. Et surtout, pratiquement à chaque réunion, il y a une demande très forte de coordination des autorités organisatrices de transport, des SCoT. Cela veut dire aussi que les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble.

.b Demandes

Par rapport aux demandes pour aménager le territoire, il y a une demande très forte d'accélérer la réalisation de projets ressentis comme prioritaires par les territoires.

- En PACA : soutenir la compétitivité du port de Marseille (impression de n'être pas assez soutenu par l'Etat et Paris) ; réaliser la ligne ferroviaire PACA qui prolonge après Marseille vers Toulon et Nice ; et étudier le tunnel de Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.
- En Rhône-Alpes : finaliser le contournement ferré complet de Lyon par l'Est ; utilisation de la rive droite du Rhône par les TER ; pas d'agrandissement de l'autoroute A7 (c'est une déclaration notamment du Conseil régional Rhône-Alpes), mais report des trafics de transit sur des axes alternatifs.

- En Languedoc-Roussillon : urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier/Perpignan ; divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier et pas de demande d'autoroute des Piémonts. S'il y a une demande en Ardèche jusqu'à Alès, après, il n'y a pas de demande.

.2 Les impacts environnementaux

Ils sont ressentis comme préoccupants par les experts.

.a Constat

Il y a une prise de conscience marquée par les enjeux globaux.

- Risque de réchauffement climatique : il y a consensus international de tous les scientifiques ; si dans les 100 ans, la température du globe risque de monter entre deux degrés et six degrés (deux degrés si on élimine l'émission des gaz carboniques, et six degrés si on ne fait rien) ; par rapport à l'ancienne ère glaciaire, il y a cinq degrés de différence par rapport à la température actuelle ?
- La cherté à venir (qui est déjà un peu une réalité) du pétrole due au pic de production : la production du pétrole n'est pas éternelle. Certains disent que le maximum de production sera atteint vers 2015/2020. il n'y a pas de certitude, mais il y a un risque à ce niveau.

Il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier, mais également ferroviaire, au niveau :

- de la santé : les experts nous ont explicité que des études épidémiologiques montrent que la pollution due aux transports était un facteur de risque aggravant ; en moyenne, 18 000 morts par an seraient dues à la pollution, soit trois fois plus que le nombre de morts sur la route ;
- du bruit : le vécu des populations ne correspond pas aux normes appliquées aux infrastructures ;
- de la sécurité : la cohabitation VL-PL est accidentogène ; il y a également un risque important de transport de matières dangereuses (également sur le réseau ferroviaire) ; dans la vallée du Rhône, entre 600 et 700 poids lourds par jour transportent des matières dangereuses sur l'A7 ;
- des risques naturels, atteintes au paysage, biodiversité : beaucoup d'attentes ne sont pas satisfaites.

.b Demandes

- Faciliter le changement des comportements des utilisateurs notamment du routier pour offrir des alternatives crédibles et pratiques à la route. Il ne suffit pas d'interdire la voiture sur la route, mais il faut aussi avoir les services alternatifs.
- Se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Il faudrait vraiment faire baisser l'émission des gaz carboniques. Il faut là des investissements soutenus dans les nouvelles technologies.

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

- Requalifier des infrastructures existantes pour les améliorer au niveau de la sécurité, mais également au niveau des impacts, et mutualiser des protections en cas de cumul d'infrastructures. Ce n'est pas toujours le cas.
- Améliorer la sécurité des autoroutes, avec notamment la limitation de vitesse en cas de nécessité. De plus, cela permet de consommer moins de carburant, et d'avoir moins d'impact sur l'environnement.

Je vais passer la parole à Paul Vialatte pour parler de la priorité au report modal.

.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs

Paul VIALATTE, CPDP

Le report modal fait l'objet d'une remarquable unanimité. Le report modal, c'est le report du mode de transport routier vers des modes de transports ferroviaire, fluvial et maritime. Une remarquable unanimité au point qu'elle devient un peu incantatoire. Tout le monde est partisan de ce report modal.

.a Constat

En ce qui concerne les voyageurs, le constat est celui :

- de la congestion routière, surtout à la sortie des agglomérations aux heures de pointe (le matin et le soir et en période de vacances) ;
- des transports collectifs trop peu développés ou trop peu connectés, et qui ne couvrent pas suffisamment de territoires touchés par le phénomène d'étalement urbain ;
- de la capacité des modes non routiers, semble-t-il, à attirer une partie de la croissance future.

En ce qui concerne les marchandises, il y a un constat :

- de la prépondérance du transport routier des marchandises et la fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire, liée à la faible fiabilité ;
- d'une sous-utilisation du mode fluvial et également du mode maritime ;
- de la capacité des modes non routiers à absorber une bonne partie, certains disent la totalité, de la croissance future.

.b Demandes

- Ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux : il s'agit là d'une question de société. Mais à travers ce que constitue la question des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, se posent quasiment des questions de sociétés et des questions d'organisation de notre économie.
- Développement des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises, et essentiellement les marchandises sur longue distance sur l'axe Europe du Nord/Péninsule ibérique, et également Europe du Nord/Italie.

- Amélioration forte de qualité, fiabilité, fréquences et cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre, bien sûr, de substantiels transferts modaux.
- Généralisation des plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités pour réduire les « mobilités utiles », en particulier par exemple, les covoiturages qu'il faudrait organiser dans le cadre de l'entreprise.
- Prélèvement financier sur la route pour financer d'autres modes, par exemple des taxations type RPLP suisse, taxe carbone, péages urbains : ces financements représentent un corridor d'intérêt national et européen pouvant bénéficier au développement des transports collectifs locaux.

.4 Infrastructures routières

Autant le thème précédent était unanimiste, autant celui-ci est un sujet assez conflictuel.

.a Constat

- L'augmentation des capacités autoroutières serait de nature à créer un appel d'air au trafic et à jouer contre le report modal.
- Une inquiétude des acteurs économiques sur la congestion croissante comme frein à l'économie et à l'emploi : les acteurs économiques disent et répètent que la congestion est une pénalisation de l'entreprise. Ils le répètent, mais sans qu'il y ait d'études véritablement techniques pour le démontrer.
- Les itinéraires A75, A51 et A79 sont des itinéraires de désenclavement des territoires pour les uns et des itinéraires de délestage pour les autres.
- L'interrogation sur l'incohérence politique qu'il peut y avoir entre le changement climatique et le pic pétrolier, qui devraient inciter à diminuer le trafic routier, et d'autre part, les perspectives d'agrandissement des tuyaux.

.b Demandes

- Gestion et amélioration du réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et sans pénaliser l'activité économique : requalification des infrastructures, en particulier pour diminuer les nuisances sonores ; régulation des dépassements et voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargés ; limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier en périodes de fortes charges de trafic.
- Une infrastructure nouvelle pour l'Ardèche, soit une autoroute nouvelle, soit des routes élargies à 2x2 voies pour desservir l'Ardèche.
- Mise à 2x2 voies de la RN88, Lyon/Saint-Etienne/Toulouse par le Massif Central ; et de nationales à proximité des agglomérations et de barreaux routiers ou autoroutiers.

.5 Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Comme l'a dit Paul Vialatte, ce débat amène vers un autre choix de société. Il y a beaucoup de demandes, beaucoup de souhaits de relocalisation des activités pour éviter ces transports superflus (par exemple, ces fameuses crevettes pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc et renvoyées au Danemark ; ou ces pommes de terre cultivées en Espagne, préparées en Italie et consommées en Belgique). Il y a également une demande de mieux relier l'habitat aux transports collectifs. Il y a également une mise en cause du culte de la vitesse (on veut toujours aller plus vite).

Et bien sûr, dans cette société, il y a un appel au changement de comportements, au-delà bien sûr des progrès technologiques liés aux nouveaux carburants et nouvelles motorisations qui seraient, d'après les experts, insuffisants pour atteindre le facteur 4. Le facteur 4 est un engagement officiel de la France à diviser par quatre ses émissions de gaz carbonique d'ici 2050. Pour cela, il faut bien sûr faire quelque chose d'important. Cela permettrait ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et donc de réduire l'effet de serre. Pour ceci, il y a deux possibilités :

- soit une évolution de la société : il faut mettre en cohérence des logiques du citoyen qui, lui, ne veut pas de nouveaux impacts, de nouvelles infrastructures ; mais la logique du consommateur veut des produits toujours moins chers, toujours disponibles très rapidement ; c'est là aussi une réflexion sur l'évolution des transports inutiles ou superflus ;
- soit une rupture, avec un changement de modèle économique.

Voilà tous les enseignements que l'on tire pour l'instant de cette première réunion thématique. Je vous propose d'écouter l'Etat. Après, nous aurons un premier moment d'échange.

.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour le débat public

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

Jean-Didier Blanchet qui anime avec moi le groupe de pilotage du ministère de l'Equipeement et des Transports, vous présentera tout à l'heure les mesures. Ce sur quoi je voudrais dire un mot maintenant, c'est le point où nous en sommes pour nous, représentants de l'Etat, par rapport aux questions posées initialement. A partir de points qui ont été cités à l'instant, je voudrais dire comment nous voyons les questions posées actuellement.

Je vous rappellerai d'abord que dans le dossier-support, nous avons présenté une problématique qui était de dire qu'on pourrait confronter, à l'échéance d'une vingtaine d'année, à ce qu'on appelle un ciseau avec à la fois une dégradation de la congestion routière et un impact environnemental, avec une augmentation de la demande de mobilité de l'ordre de 40 % à l'horizon de 20 ans, et une augmentation des émissions de gaz à effet de serre correspondantes de l'ordre de 10 à 30 % (un peu plus faible du fait des progrès techniques). Le but du débat est de voir comment sortir de ce ciseau à moyen terme.

Par rapport à cette façon de poser le problème, nous avons entendu des critiques sur un point précis, les 40 % d'augmentation des déplacements ; sachant que sur le reste de la problématique, on n'a pas vraiment entendu de critiques. Là-dessus, il nous a été dit que d'une part, on ne prenait pas en compte les effets d'une hausse de prix du pétrole qui pourrait être plus forte. A ce sujet, personne ne

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien peut dire de choses très précises. Par contre, il nous a aussi été dit qu'écrire cette prévision, cela en fait une prévision auto-réalisatrice, et donc que c'était se résigner. Notre sentiment est que l'objet de tout le débat est précisément de voir comment, à moyen ou long terme, on peut infléchir, voire inverser, des tendances, que ces tendances portent sur l'augmentation de la mobilité ou sur l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre. C'est précisément la question du débat. Ce n'est pas ce qu'on en fait. Ce qu'on en fait, ce sont les prévisions d'experts qui peuvent bien sûr être critiquées, mais qui servent à alimenter le débat.

.1 Quelles orientations pour l'avenir ?

Trois thèmes principaux sont issus des réunions thématiques : le report de la route vers les autres modes, les infrastructures et la mobilité soutenable. Sous ce terme, sont regroupés tous les facteurs qui sont acceptables du point de vue du bilan environnemental.

.a Le report modal

Comme l'a dit Paul Vialatte à l'instant, c'est magnifiquement consensuel, parce que trop beau pour être vrai. A ce stade, deux éléments précis ressortent du débat. Le premier est que les capacités techniques (ferroviaires ou fluviales) permettraient de reporter la totalité de l'accroissement fret qui est prévue, sous les conditions dont on aimerait bien parler un peu plus pendant les réunions territoriales. Quelles sont les conditions pour que les gens qui transportent actuellement des marchandises par la route, soient incités ou aient envie de passer à d'autres modes ?

Même chose en ce qui concerne l'accroissement des voyageurs : les avis d'experts qui nous ont été donnés, notamment par RFF, conduisent à estimer que 10 à 30 % de l'accroissement voyageur sur la route pourraient être reportés sur le fer. Se pose la même question. Sous quelles conditions ? Nous n'en avons pas vraiment parlé en détail.

.b Les infrastructures routières

Le sujet routier fait l'objet de controverses. Je ne dirais rien de plus ici dans cette présentation générale. Il me semble que c'est précisément l'objet de la partie territoriale, d'en parler sur des bases précises, et si possible pas sous la forme « on est pour, on est contre telle ou telle solution d'infrastructure », mais plutôt sous la forme « les enjeux de mobilité » ou « les enjeux de l'impact sur la santé, le bruit, l'environnement, etc. ». Quels sont-ils ? A partir de ces enjeux, quel type de réglementation peut-on prendre ?

.c La mobilité soutenable

Il y a un premier paquet sur le progrès technologique, sur lequel je passerai assez vite. Il s'agit presque uniquement de mesures de portée nationale, voire européenne quand on parle de normes. Ce sont des mesures qui concernent les carburants, l'utilisation de biocarburants, biomasse, ou les moteurs. On est un peu en dehors du champ purement territorial du débat.

Par contre, au contraire on est en plein dans le domaine qu'on aimerait bien voir développer dans la deuxième partie de la réunion, tout ce qui concerne la maîtrise de la mobilité et des changements de comportement. On en a parlé en termes très généraux ici. J'aimerais bien que dans ces réunions territoriales, soient abordées les questions liées aux transports urbains, à l'urbanisme, à l'évolution commerciale pour pouvoir voir beaucoup plus concrètement dans les débats de principes, ce qui est possible et ce qui est envisageable.

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Le point important, et je terminerai là-dessus, est qu'à partir du moment où on a dit que les reports modaux ne pouvaient pas prendre que l'accroissement et que le progrès technique ne peut sensiblement que diviser par 2,5 les émissions de gaz à effet de serre, ce chapitre est complètement essentiel si on veut être dans l'ordre de grandeur du facteur 4. C'est là-dessus que l'on aimerait bien que le débat soit plus précis.

J'ai gagné 30 secondes, Monsieur le Président. On fait exprès d'être court à ce stade parce qu'on aimerait bien que dans ces réunions territoriales, la présentation des enjeux très territorialisés qui vous sera faite tout à l'heure, puisse amener à une discussion avec vous, plutôt que d'en rester à un niveau de débat un peu trop théorique.

.III Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour cette présentation. Je vous propose une trentaine de minutes pour un échange sur ce que nous vous avons dit et sur ce que vous en avez retiré (cela correspond-il à ce que vous pensez ?), et également sur les orientations (la mobilité soutenable, les progrès technologiques, le report modal).

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Le report modal est effectivement quelque chose qui est tout à fait souhaitable, mais il faut tenir compte des réalités. La SNCF dit qu'elle veut prendre tout l'accroissement du trafic. Encore faut-il que cette croissance du trafic soit transférable sur le fer. Or, il semble que les acteurs économiques considèrent qu'au-delà de 600 kilomètres de trajet, mettre des marchandises sur les rails commence à valoir le coup en termes de temps, de délais. Or, toutes nos études de trafic montrent que 24 % de l'ensemble des poids lourds qui circulent sur l'arc languedocien, font plus de 750 kilomètres. La part reportable sur le fer ne devrait pas être calculée à plus de 24 % du trafic. 24 % de 15 000 poids lourds font 3 000 poids lourds qui sont transférables. Je suppose donc de prendre cette hypothèse comme hypothèse de travail.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et alors, que proposez-vous comme solution ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Moi, je ne propose pas. Je dis. Nous travaillons pour ce transfert modal puisque nous avons fait une société d'autoroute ferroviaire entre Perpignan et le Luxembourg. Mais on commence avec 40 poids lourds par jour. Mais on espère que cette ligne va se développer. Mais là encore, je relativise. Ne rêvons pas que demain, il y aura 8 000 poids lourds supplémentaires. Sur ces 8 000 poids lourds, 3 000 iront sur les rails. Mais il en reste encore 5 000 à absorber. C'est là où je rejoins votre proposition. N'effaçons pas ou très peu « il y en a marre de l'autoroute ». Que fait-on de cette croissance économiquement très probable de 5 000 poids lourds ? Où les met-on ? (*inaudible*) en les multipliant par quatre, cela fait l'équivalent de 1 000 poids lourds en 2025. Cela fait donc 4 000 par rame. Il en reste encore 4 000. Ils seront sur l'autoroute ou sur les nationales. Choisissez si vous voulez 4 000 poids lourds de plus sur les routes nationales ou sur les autoroutes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Beaucoup disent qu'il faut travailler sur la mobilité soutenable. Il faut donc arrêter de développer les transports routiers.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Je voulais reprendre le cahier d'acteur de la SNCF. Il indique qu'elle peut transporter 25 millions de tonnes supplémentaires. Je voudrais signaler une erreur de la SNCF. Elle dit que c'est l'équivalent de 8 000 camions/jour. Or, dans nos statistiques sur le réseau autoroutier français concédé, la charge moyenne par poids lourd est de 13,8 tonnes (14,5 tonnes pour les camions étrangers qui sont en grande proportion dans la vallée du Rhône). Si vous faites un simple calcul, cela fait 4 000 poids lourds, c'est-à-dire la moitié de ce qui est indiqué dans le cahier. Nous sommes tous pour le transport au report modal, mais il faut être réaliste.

Philippe BERARD, Verts-Drôme

Pour répondre à Monsieur Marchand, je pense qu'il est aussi important de sortir de l'idéologie où le sud de la France voit sa logique en tant que projets autoroutiers et rentabilisation des infrastructures autoroutières. Je prendrais juste un élément de comparaison, EDF qui doit revoir aussi sa logique par rapport à l'énergie. Je voulais dire qu'il faut élargir le débat, et voir un peu plus loin, sachant qu'on est dans un monde qui est fini. C'est une donnée assez nouvelle. Elle commence à poindre son nez dans les discussions. Je pense qu'il faut partir de ce principe, et ne pas dire qu'il y a une demande croissante, et que les experts disent que d'ici à 2050, il y aura une augmentation du trafic, comme une augmentation de la consommation énergétique, etc. Il faut aussi se rendre compte que dans un monde qui est fini, on ne peut pas avoir de croissance infinie de flux, d'énergie, etc. Malgré tout, il faut absolument réfléchir aux solutions pour réduire toutes ces consommations pour pouvoir continuer pour les générations suivantes. Très concrètement, même si on peut alléger les camions de 25 % en les passant sur le rail, c'est déjà du trafic en moins. Cela peut ne pas nécessiter un agrandissement des infrastructures. Si on relocalise l'économie, on va pouvoir réduire justement le nombre de camions par jour. Par conséquent, cette proportion de 25 % sur 15 000, sera sûrement de 50, voire 60 %, et aura donc une part considérable. On parle d'un pourcentage par rapport au niveau actuel. Le niveau futur, si on prend l'accroissement des besoins, sera finalement plus faible en pourcentage. Par contre, si on réduit les flux et les déplacements, ce même pourcentage va, de fait, augmenter. Le rail peut donc, à terme, dans une politique de maîtrise des flux, être tout à fait quelque chose d'envisageable.

Fernand MOULIN, Vice-président de l'association de Viviers déviation

Je viens du département voisin puisque j'habite du côté de l'Ardèche. Je crois que de nombreuses communes, que ce soit côté Drôme ou côté Ardèche, subissent un certain nombre de véhicules chaque jour, notamment surtout par le manque de désenclavement de la liaison Massif Central/Vallée du Rhône. Je crois que la nationale N122 a été classée grande liaison d'aménagement du territoire. Mais j'espère que ce débat public permettra d'avancer pour donner enfin la solution à toutes ces communes qui subissent un trafic insupportable. Pour donner un ordre d'idées, il y a autour de 18 000 véhicules/jour en juillet, avec une moyenne générale sur l'année à 10 000 véhicules/jour. Cette situation est insupportable, notamment pour la santé des gens. Il ne s'agit pas que des problèmes des riverains, mais de l'ensemble de la population de cette région. Je

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
crois que le débat permettra peut-être de trouver la solution. En tout cas, je demande à tous, et notamment à vous, Monsieur le Président, comment peut-on trouver une solution pour avoir un accès convenable pour désenclaver le Massif Central, notamment pour rejoindre l'autoroute A7 ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une réponse ?

Claude BARJON, DDE Ardèche

Je voudrais donner quelques éléments de réponse à cette intervention. D'une part, l'étude de désenclavement de l'Ardèche nous a été commandée par le ministre de l'Équipement. Cela a donné lieu, le 12 mai dernier, à une réunion en présence de nombreux élus des deux départements. Il a été acté que cette liaison se ferait au bénéfice de tous, et notamment sans doute par un nouveau franchissement du Rhône qui pourrait permettre de relier tout cet arrière-pays à l'A7 et à son échangeur. Voilà une des options. Ce n'est pas la seule. C'est là aussi le débat particulier de cette problématique de désenclavement qui doit être terminé d'ici la fin de l'année, et qui donnera ses conclusions.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La semaine prochaine, nous avons une réunion publique à Privas. Nous verrons le Conseil général de l'Ardèche qui a également demandé un axe structurant.

Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

Pour les entreprises et les consommateurs, le transport quel qu'il soit, est un outil indispensable de la vie économique, de l'emploi dans l'ensemble de nos territoires. Effectivement, il y a contestation. Nous avons bien vu les chiffres confirmant les prévisions faites par les ministères. C'est une évolution d'environ 40 % dans les 20 ans à venir, de l'évolution des mouvements. D'ailleurs, c'est aussi vrai pour les personnes que pour les marchandises. Dans un monde où nous vivons, qui n'est pas uniquement sud-est ou national, mais qui est aussi européen, il est certain qu'on ne bloquera pas les déplacements dans notre région, alors qu'ils se développent ailleurs. Nous, nous pensons que ce phénomène est absolument inévitable. Il correspond à la nouvelle organisation de vie des citoyens et à la réorganisation économique des pays dans le monde.

La deuxième chose que je tiens à préciser, est que ce trafic dans notre couloir, est un trafic qui n'est pas composé que de poids lourds. On parle toujours de poids lourds. Mais il y a 80 à 83 % de véhicules particuliers et 17 à 20 % de poids lourds. Cela veut dire que les jours de plus grande congestion (samedi et dimanche), il n'y a pas de poids lourds sur les routes. Cela montre que le poids lourd n'est pas seul fautif des problèmes. Dans le trafic que nous avons, il y a un mélange de trafics local, régional et national. Ne viennent pas facilement sur d'autres modes de transports, les trafics de moins de 50 kilomètres. Quand on fait Montélimar/Valence, il est évident que c'est plus difficile de mettre les marchandises sur d'autres modes de transport que les camions.

La troisième chose que nous disons, est que nous sommes tout à fait favorables au développement des modes de transport alternatifs. La seule chose que nous ne comprenons pas, c'est le terme de report qui trompe beaucoup l'opinion publique. On a l'air de penser que le trafic tel qu'il est, plus

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
l'augmentation, est reporté sur d'autres modes. En fait, et cela a été dit tout à l'heure, la voie ferrée (on est tout à fait d'accord à son utilisation maximum) a prévu au mieux de doubler son volume de transport. La voie d'eau a prévu une possibilité de multiplier par trois ou quatre son volume de transport. Par contre, avec une augmentation de 40 % du trafic, même si la voie d'eau quadruple, même si le chemin de fer double, il reste une augmentation de 30 % de transport par la voie routière. Oui, il faut utiliser les transports modaux. Oui, bien sûr, mais il ne faut pas tuer la route qui est quand même l'outil de service n° 1 des populations et de l'économie dans les couloirs, mais aussi à côté. Si les Ardéchois demandent l'A79, ils ne sont pas les seuls. Il est certain que le transport est un facteur essentiel de la vie en général, et de l'économie en particulier. Oui, il faut développer ces alternatives que l'on peut développer ou qui acceptent d'être développées.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pouvez-vous parler un peu des enjeux environnementaux ?

Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

Concernant les émissions, on ne parle que du CO₂ et des gaz à effet de serre. Il y a quand même trois autres gaz. Les émissions causées par les transports ne représentent pas tout à fait 24 % des émissions en France. N'oublions pas que l'habitat en cause à peu près autant, que l'agriculture en cause aussi, et enfin que l'industrie en cause un peu moins. On ne fera donc pas le facteur 4 qu'avec les transports. Il faudrait en dire autant pour tous les autres types d'émission.

La deuxième chose, oui, il faut le progrès technologique. Et c'est là où on regrette un peu ce que vous avez dit. On peut arriver à 2,5 dans les cinquante ans à venir.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce n'est pas nous qui le disons. Ce sont les experts qui le disent.

Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

Oui, mais nous aussi, nous avons des gens qui travaillent dessus. On ne connaît pas les progrès scientifiques des cinquante ans à venir. Il faut admettre que le progrès scientifique est une chose qui est en évolution permanente. Oui, nous le disons. Il faut que le progrès scientifique serve à prévoir les compléments d'utilisation d'énergie autre que le pétrole, et pour ce qui est des émissions nuisibles à notre environnement, prévoir ce qui a déjà commencé. Regardez les résultats de l'industrie qui a baissé de plus de 30 % ses émissions à gaz à effet de serre depuis les 10 ans qui viennent de passer. Il peut en être exactement de même pour l'habitat qu'il ne faut pas oublier, et pour les transports. Faisons donc confiance, et aidons à développer les progrès technologiques dans ce domaine. Bien sûr, il faut répondre à la question. Mais il ne faut pas admettre que les réponses d'aujourd'hui, sont celles qui donneront les conclusions dans 50 ans.

Jean-Bernard MEURTON, Comité des quartiers sud de Rochemaure

Monsieur a raison, mais pas sur toute la ligne. On dit qu'il n'y a plus de camions le week-end, de camions français parce qu'en France, il y a soi disant une loi qui interdit la circulation, sauf aux

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien véhicules transportant des denrées périssables. Mais je voudrais bien que l'on contrôle les camions étrangers qui circulent chez nous le week-end pour savoir s'ils transportent tous des denrées périssables. Je voulais simplement dire cela. Il ne faut pas dire qu'il n'y a pas de camions. Ce n'est pas vrai. Il y en a. Automatiquement, il y en a. Maintenant, il faut utiliser d'autres modes de transport, pour limiter le transport routier, limiter les gaz à effet de serre. Tous les moyens doivent être mis en place. Il ne faut pas en négliger un. Ce n'est pas parce que cela ne va faire qu'un petit pourcentage en moins de ces gaz, qu'il faut laisser parce que ce n'est pas rentable. Dans le transport routier, il y a tellement d'enjeux économiques, que passer des marchandises sur la voie ferrée ou la voie fluviale, ce n'est pas donné.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Dans le débat, on a entendu qu'il y aurait des taxations possibles pour financer le transfert modal.

Jean-Bernard MEURTON, Comité des quartiers sud de Rochemaure

Je ne dis pas le contraire.

Jacques LUCAS, Comité des quartiers sud Rochemaure

On peut taxer les autoroutes, mais qui paient à la fin ? Ce sont toujours les usagers. Et Dieu sait s'il y a des taxes !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Comment inciter à ce report modal ?

Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

Il faut rappeler que la route rapporte à peu près 47 milliards d'euros de taxes par an, en France ; alors que le chemin de fer nous coûte presque 10 milliards d'euros par an.

Gérard MARCOU, Châteauneuf-du-Rhône

Pour répondre à Monsieur, il est vrai que le dimanche, il y a les transporteurs étrangers qui, soit disant, transportent des denrées périssables. Nous avons en France des camions qui transportent des denrées périssables. On leur interdit de rouler. Interdisons donc de rouler à tous les camions. Nous sommes en démocratie, donc liberté de rouler pour les véhicules, les camions. Ou si on veut supprimer les camions, diminuer certains camions qui font de très longues distances, il faut que l'Etat mette le paquet de façon à inciter les transporteurs à prendre d'autres moyens de transport.

Pour ce qui est de la suppression du pétrole, utilisons le biodégradable. Actuellement, les paysans doivent bloquer 10 % de leurs terres. On leur paie des primes pour garder la terre en jachère. Que le gouvernement accorde aux paysans des primes pour faire du biodégradable. Peut-être économiserait-on du pétrole et de l'effet de serre.

Merci. Avant l'intervention de la SNCF, j'aimerais bien que la DDE nous réponde sur cette question d'autorisation de transports le week-end.

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

La règle a été rappelée. Le principe est que la circulation des poids lourds est interdite à partir du samedi soir jusqu'au lundi matin. Il est vrai que le transport des denrées périssables est effectivement autorisé. Par ailleurs, des dérogations sont délivrées ponctuellement pour des raisons particulières. C'est effectivement la règle. La règle s'applique dans les mêmes conditions pour les transporteurs français et les transporteurs étrangers.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et les contrôles ?

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Les contrôles sont réalisés par les forces de police. Il est vrai que comme tout contrôle, il n'y a pas de radar automatique en la matière. Les systèmes qui permettent de contrôler le contenu, sont aléatoires. L'importance du trafic fait qu'effectivement, statistiquement les forces de l'ordre ne peuvent pas contrôler la totalité des poids lourds. C'est vrai pour d'autres règles que doivent respecter les poids lourds, notamment en termes de temps de travail et de charges transportées.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Y a-t-il beaucoup de fraudes ?

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Non. Je n'ai pas de chiffre. Mais en ce qui concerne les règles de travail et de charge à respecter, c'est relativement marginal.

Alain VERBEKE, Colère 26

Le temps de travail est-il valable pour tout le monde, c'est-à-dire pour les chauffeurs étrangers comme pour les chauffeurs français ? Le temps de travail, ce sont les heures de conduite. Ce sont les heures passées sur la route au volant du camion. Pouvez-vous me répondre ? Il y en a qui peuvent travailler 8 heures et d'autres 12. C'est une Europe à deux vitesses.

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Je ne peux pas vous répondre avec une précision absolue sur ce point particulier. Cela pourra faire l'objet d'une réponse par écrit. Il est vrai qu'il y a des discussions au niveau européen sur l'homogénéisation des règles. Ce que nous évoquons là, est vrai aussi en matière de rémunération.

La rémunération ne met en danger personne. Mais celui qui roule 12 heures par jour sur une autoroute, je regrette, mais il y a danger.

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Il y a des limites. Je répondrai par écrit.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons entendre la SNCF sur les chiffres de transfert modal.

Philippe JAVAL, SNCF

Juste un mot sur les poids lourds : le calcul a été fait au regard de la circulation des trains de fret aujourd'hui. Tout à l'heure, vous parliez de la distance de pertinence du ferroviaire. Il est vrai qu'aujourd'hui, cette distance est assez longue, peut-être trop grande. Nous sommes d'accord sur le sujet. Mais ce sont les règles du jeu actuelles. Aujourd'hui, le chemin de fer est pertinent sur des distances de 650 ou 800 kilomètres suivant ce que l'on a à transporter. Ce sont les règles du jeu actuelles. L'un des objets du débat est peut-être de déterminer de nouvelles règles pour que le report modal soit favorisé.

Je voulais profiter du micro pour parler du TER. Il y a effectivement un groupe de travail qui réfléchit aux conditions de remise en service de la rive droite du Rhône pour le trafic voyageur. C'est un groupe de travail co-animé par les Conseils régionaux de Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, auquel participent la DRE Rhône-Alpes et RFF. La SNCF y participe également. Cela dit, la SNCF s'est déjà exprimée auprès des Conseils régionaux pour faire part de son inquiétude à la réouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageur. Je vais vous dire en deux mots pourquoi. Là aussi, ce n'est pas pour donner une solution, mais lancer le débat pour que, de notre point de vue, celui qui décidera au final, prenne sa décision en connaissance de cause. On disait que le fret était pertinent sur les longues distances. On dit également que sur la rive droite du Rhône, il reste des capacités. C'est vrai. RFF a compté, je crois, 140 sillons disponibles sur la rive droite du Rhône par jour. Il est donc naturel d'avoir envie de réutiliser ces sillons. Cela dit, si on ne fait pas plus de fret sur la rive droite (aujourd'hui la rive droite est essentiellement dédiée au trafic fret), c'est parce qu'il y a des points de congestion au nord (Lyon) et au sud (Montpellier et Nîmes). Aujourd'hui, on vient déjà de prendre la décision de faire sauter ces points de congestion. Le contournement de Lyon et Montpellier est en train de se lancer. Le contournement ferroviaire de Lyon est en phase de fin d'étude. Quand ces deux points de congestion auront disparu, la distance accessible au ferroviaire sera plus longue. Après, il faudra faire sauter des points de congestion encore plus au nord et encore plus au sud. Mais c'est une démarche progressive. Si ces points de congestion disparaissent, le trafic ferroviaire pourra développer la rive droite du Rhône. La réflexion aujourd'hui porte sur la pertinence de rouvrir le trafic voyageur maintenant, sachant que demain on pourrait faire du fret. La collectivité attend-elle que l'on reporte massivement les marchandises sur le ferroviaire ? Ou attend-elle que l'on développe du trafic voyageur ? Il faudra donc peser l'intérêt pour la collectivité de rouvrir ou d'attendre (ce sont effectivement des échéances un peu longues) pour faire du fret. Ou peut-être que les nouvelles règles feront que le fret

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
ferroviaire sera plus pertinent sur de courtes distances. Voilà ce que je voulais dire dans le débat,
sans apporter de solution.

Pierre CALFAS, Voies Navigables de France (VNF)

Pour compléter cela, et pas pour polémiquer, mais pour montrer qu'aux trois modes de transport, il va falloir donner des solutions complémentaires. La distance moyenne aujourd'hui de transport sur le fleuve est de 250 kilomètres. C'est une distance qui a tendance à augmenter. On commence à faire des transports lourds sur 50 kilomètres pour des déchets, des matériaux. Vous voyez bien que c'est un créneau tout à fait intéressant entre le transport routier et le transport ferroviaire. Je rajouterai que le transport fluvial seul se fait à de très, très rares exceptions près. Le transport ne peut pas être que fluvial.

Alain VERBEKE, Colère 26

Je voudrais rappeler qu'en matière de changement, il faut parfois savoir aller à la rupture. Un exemple, le conteneur : en fait, c'est un Américain Malcom McLean qui l'a inventé. C'est un transporteur routier. Il voulait augmenter le poids des camions. Les Etats américains s'y sont opposés. Il a dit « puisque c'est ainsi, j'enlève les roues des camions. » C'est devenu la semi-remorque sans roue. Il les a mises sur des bateaux, sur des trains à deux étages.

Les ASF ou Monsieur Estour disent que bien sûr, on va pouvoir en faire, mais ce n'est pas possible parce que la capacité n'y est pas de faire suffisamment de report pour éviter d'augmenter les infrastructures routières. Mais ayons le courage de dire que c'est impossible, et trouvons des solutions. Je crois qu'on peut y arriver. L'histoire ne manque pas d'exemples où on a réussi à trouver une solution. Ce n'est pas en ayant une attitude frileuse qu'on va arriver à répondre à l'enjeu de demain, qui est « comment fait-on pour réduire les nuisances ? » S'il y a un développement d'infrastructure routière à faire, c'est du désenclavement peut-être, mais ce n'est sûrement pas de continuer à faire du transit.

Anne-Marie REME-PIC, vice-présidente du Conseil régional de la Drôme

Moi, je voulais juste dire aujourd'hui que nous avons fait un débat dans le cadre du Conseil général. Ce débat a été très riche et très intéressant. Nous avons discuté à partir d'une contribution du département de la Drôme. Je voulais dire que notre contribution commence par la gestion des transports au centre du développement durable. Je crois qu'effectivement, on nous demande de travailler sur une espèce de rupture parce qu'on ne peut plus continuer ainsi. On sait que notre planète va se réchauffer de cinq degrés. On ne sait pas ce que cela va donner, mais on sait ce que cela a donné moins cinq degrés, quand les glaciers se sont formés dans la vallée du Rhône, quand on allait à pied en Angleterre, et que le sol était gelé. C'était cela cinq degrés en moins. Nous avons eu une échelle climatique avec des changements très longs. Mais si en 60 ans, 100 ans, on arrive à cinq degrés de plus, personne ne sait ce que ce sera. Mais on peut quand même bien penser que ce sera catastrophique. On est donc à une rupture importante liée au changement climatique, et aussi liée à la consommation du pétrole. Là, on a quand même un point situé devant nous, situé entre 40 et 80 ans, où les réserves de pétrole seront finies.

Le Conseil général de la Drôme tient aussi à dire qu'en 1991, il y avait eu un débat sur les couloirs saturés. Dans ce débat, il y avait déjà beaucoup de solutions que l'on retrouve aujourd'hui dans le

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
débat public. Bien sûr, c'est à partir de la Drôme que tout se cristallise puisque c'est dans la Drôme que le tuyau est le plus petit. Ce n'est donc pas anormal que ce soit ici que l'on pose ces questions, plus que quand on fait des réunions à Nice ou à Mende. Au Conseil général, nous disons que l'élargissement des axes routiers n'est pas une réponse durable. Il est temps de privilégier les autres infrastructures et les autres modes de transport. La demande au niveau de l'Etat est de tenir ses engagements, d'intensifier son effort pour le développement du ferroviaire, du transport fluvial, des plates-formes multimodales. Et nous disons qu'il faut être volontariste. C'est-à-dire que ce n'est pas de l'incitation. On n'en est plus à l'incitation. On en est au stade de décision et peut-être aussi de réglementer.

Je ne vais pas tout vous lire. Ce sera dans le cahier d'acteur. Vous y aurez accès. Sachez que le Conseil général délibère lundi prochain. C'est un débat public. Pour finir, je voulais dire qu'il ne fallait pas rayer la route, ni l'autoroute non plus. Par exemple, je suis frappée de voir les faibles surfaces de parking aux sorties d'autoroutes. Il est très difficile de trouver une place de parking sur ces aires avant l'entrée d'autoroute. C'est quelque chose qu'il faudrait inciter fortement. Le covoiturage, c'est se donner rendez-vous sur des endroits où on se regroupe. Si on ne peut pas stationner, il n'y a pas le début du commencement du covoiturage. L'ASF seule ne peut peut-être pas le faire. Mais si on n'en prend pas collectivement la décision, on aura un problème.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci bien. Je vous propose de passer à la deuxième partie sur l'acceptabilité des mesures.

Deuxième partie : **Quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures** **au niveau des territoires ?**

.I Présentation des enjeux et attentes du débat public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a 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. La croissance des populations et des emplois dans les trois régions est importante, dépassant la moyenne nationale, de par leur attractivité. En plus, il y a une vocation touristique majeure qui entraîne des surcharges de + 60 à + 80 % des trafics route et rail en périodes de vacances.

Les experts estiment que les mobilités vont croître de 40 % d'ici à 2025, tandis qu'une partie du public pense qu'une rupture (stagnation ou déclin) est probable. La volonté du report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs. Par contre, il y a peu ou pas de réponses acceptables de comportements par les habitants des trois régions pour résoudre les problématiques congestion et pollution.

Les trois orientations sur lesquelles nous allons travailler dans cette deuxième partie, sont : la mobilité soutenable, le report modal et l'amélioration et la requalification des infrastructures existantes.

Nous attendons vraiment quelque chose de concret pour éclairer l'Etat pour qu'il puisse définir une politique des transports. Nous allons d'abord identifier les mesures qui, pour vous, sont prioritaires et acceptables à court terme, moyen terme et long terme. Il faut aussi veiller à ce que les mesures proposées soient cohérentes au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement envisageables et durables.

Je vous propose de repasser la parole à l'Etat qui va maintenant présenter les mesures.

.II Présentation des mesures de l'Etat

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports

Nous allons intervenir à deux. Hubert Goetz prendra la parole pour vous parler des enjeux dans la Drôme en matière de transport et d'environnement.

Je voudrais donc parler des différentes mesures qui sont dans le dossier, regroupées en trois parties : mobilité soutenable, report modal et optimisation et/ou création d'infrastructures routières.

.1 Mobilité soutenable

Il s'agit d'abord de faire avec ce que l'on a. Nous sommes conscients qu'aujourd'hui et même demain, la route représente 85 % du transport marchandise et 80 % du transport voyageur. La

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
première chose à faire est donc de réduire les nuisances, les effets externes à cette circulation automobile et poids lourd, et donc de réduire les émissions par une réduction des consommations ; d'où cet appel au progrès technologique pour agir à la fois sur les carburants avec l'utilisation de biocarburant (qui émet moins de gaz à effet de serre), de la biomasse et de l'hydrogène (malheureusement, on ne sait pas très bien l'utiliser), et sur les véhicules eux-mêmes en utilisant les véhicules hybrides. Vous connaissez sans doute le modèle de Toyota. Mais PSA a aussi un projet pour 2010 consistant à utiliser à la fois un moteur thermique et un moteur électrique rechargeable la nuit. Leur objectif est d'avoir un véhicule qui consommerait 4,4 litres aux 100 kilomètres.

Tout ceci fait que dans l'étude dont il a été fait référence tout à l'heure, on arrive à quelque chose qui n'est pas facile à déterminer. Je suis d'accord sur le fait que l'on ne peut pas faire de prévisions technologiques à 45 ans. Les estimations que nous avons faites, nous amènent à un facteur 2 ou 2,5 par ce moyen, mais pas au facteur 4 ; d'où cette action sur la demande qui est ensuite envisagée pour agir sur la nécessité ou non d'une mobilité, d'où l'incitation au covoiturage. Là tout à l'heure, Madame nous a donné une suggestion de construction de parkings aux barrières de péages pour faciliter le covoiturage. C'est certainement une incitation possible. Il y en a probablement d'autres. Ensuite, il y a ce qui concerne les taxes. Dans un marché libéral comme nous l'avons, le moyen d'inciter les gens à changer de comportement, c'est, malheureusement si je puis dire, de les taxer. Et c'est le contenu de ce qu'on appelle la taxe carbone. Cela consiste à taxer le fait que l'on émette des atomes de carbone en circulant avec une voiture ou un poids lourd. La taxe envisagée dans cette étude est une taxe équivalente à 60 dollars le baril, c'est-à-dire autant que le prix du pétrole proprement dit, aujourd'hui. Cela pourrait donc (*inaudible*) avec tous les inconvénients que cela représente sur le plan social surtout si c'est fait de manière trop brutale. Ensuite, il y a tout ce qui concerne la priorité aux transports en commun en ville. 60 % des déplacements sont des déplacements urbains. Par conséquent, c'est là où il faut mettre l'accent. La voiture à 3,4 litres aux 100, est essentiellement une voiture urbaine. Mais il faut d'abord donner la priorité aux transports collectifs en ville. Il faut aussi essayer d'étaler les migrations touristiques qui sont très nombreuses dans cette région. C'est une façon d'éviter la congestion. C'est la même chose avec les réservations d'accès permettant de faciliter l'accès aux autoroutes dans la mesure où on a une réservation, comme c'est le cas pour les TGV ou les avions. Et puis, il y a tout ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Il faut densifier les centres-villes pour rapprocher les emplois des logements, ou des logements des emplois, afin de limiter la longueur des déplacements. C'est la même chose avec le télétravail qui est une façon de limiter la mobilité. Et puis, c'est la même chose avec le système de production. On sait qu'actuellement, une énergie pas chère incite à des transports sans doute plus longs qu'ils devraient l'être. C'est aussi avec les taxes que l'on peut sans doute modifier l'utilisation faite par les entreprises de leur système de production et de distribution.

.2 Le report modal

Même si on se chicane sur les chiffres, tout le monde est bien d'accord sur l'objectif du report modal. Il faut d'abord améliorer le fluvial et le maritime, en ayant une meilleure gestion des infrastructures, en ayant de nouvelles navettes fluviales et des autoroutes de la mer. Et puis, éventuellement, en matière d'infrastructure, on reprend les études relatives au canal Saône-Moselle.

Il faut améliorer le ferroviaire en gérant mieux et en exploitant mieux le réseau, en termes de cadencement notamment, ou l'utilisation de trains plus longs. C'est aussi des progrès technologiques. C'est l'intensification de l'offre. C'est le développement du fret ferroviaire, même si dans un premier temps, on pourrait être amené à réduire les trafics pour les rendre plus rentables. C'est également développer les transports combinés, mettre en place l'autoroute ferroviaire, et

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien améliorer les franchissements alpins et pyrénéens. Enfin, c'est réaliser la LGV Montpellier/Perpignan. Souvenez-vous qu'il y a une polémique en Espagne sur le fait que nous sommes en retard.

Ce sont aussi des mesures réglementaires : faire payer aux poids lourds en créant une taxe sur les routes nationales. On reprend la taxe carbone et les péages urbains pour assurer une priorité aux transports en commun.

.3 L'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières

La meilleure exploitation des routes passe la régulation de la vitesse. En particulier, il faut se souvenir que pour réduire la consommation des véhicules de 20 %, il suffit de baisser la limite de 130 à 110. C'est donc assez facile. Mais on peut aussi fluidifier la circulation en interdisant aux poids lourds de doubler. On peut réguler les accès. On peut moduler les péages.

Enfin, il faut bien parler des infrastructures routières. Il y a l'idée d'élargir l'A7 et l'A9 soit à cinq voies parce que les exploitants préfèrent avoir trois et deux, plutôt que quatre, dans la mesure où quatre, on ne sait pas traverser l'autoroute sans se faire écraser. Par conséquent, c'est plus facile à trois et à deux. De toute façon, avec deux voies et trois voies, on peut faire des alternances lors de travaux. Du point de vue des exploitants, ils préfèrent cette solution. Et puis, il y a la solution de passer par l'Ardèche et le Piémont cévenol. Je vais vous montrer une carte du réseau. A Valence, il y a une convergence de deux autoroutes (A7 à trois voies et A49 à deux voies). Dans l'autre sens, c'est la même chose. Quand on remonte du sud, on a l'A7 à trois voies et l'A9 où il y a deux voies. Le problème se situe donc entre Valence et Orange. Un autre point de congestion est au niveau de Montpellier/Nîmes où on a une situation difficile entre Nîmes et Montpellier. On aurait un besoin d'élargir à cet endroit. C'est la même chose à l'entrée de Marseille. Et puis, il y a l'affaire de Nice où on a aussi, au droit de Nice, l'autoroute qui sert pour les besoins urbains de la ville de Nice, et on a 120 000 véhicules par jour sur les quatre voies sur le Var qui bouchent ensuite sur l'autoroute qui contourne Nice.

Voilà ce que je voulais vous dire. Nous souhaitons que vous réagissiez sur ces enjeux de manière à que le gouvernement puisse bâtir une politique de transport qui soit concertée avec les collectivités locales, et qui réduise les contraintes identifiées qui sont essentiellement les excès de trafic sur les routes et d'émission de gaz à effet de serre.

.III Présentation des enjeux locaux

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Monsieur Goetz présente l'équipe qui a travaillé avec lui sur ce dossier.

Nous sommes dans des territoires caractérisés notamment par l'existence de sites de grande qualité (gorges de l'Ardèche, le parc naturel des Monts de l'Ardèche, le Vercors Diois, la Drôme provençale) et le couloir rhodanien. Ce sont des sites de grandes qualités paysagères et écologiques. Ces territoires sont soumis à de fortes pressions touristiques et foncières. Ils présentent des enjeux qui sont importants au plan écologique avec notamment, du fait d'une situation géographique particulière au carrefour d'influence méditerranéenne, alpine et continentale, deux diversités très élevées, notamment dans des zones montagneuses et des zones humides et fluviales. Il y a, dans les

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
parcs naturels régionaux, des sites naturels. Il y a aussi des enjeux relatifs aux paysages, avec ces paysages évoqués. Beaucoup d'autres paysages en Ardèche sont peu altérés, et donc vulnérables.

Au plan hydrologique, le réseau est dense. Il fait qu'il y a dans notre région des enjeux patrimoniaux qui concernent l'eau, mais aussi des risques naturels. Les risques naturels sont bien connus, notamment ici. La localisation et la structure des territoires font que tant au niveau de l'écoulement des eaux que du régime pluvieux (les pluies cévenoles et la fonte des neiges), les crues sont malheureusement nombreuses et parfois dramatiques. Les dernières en date sur le Rhône remontent à 2002 et 2003. Face à ces risques, des mesures de précaution sont prises. De nombreux plans de prévention des risques inondations sont en cours de réalisation, voire déjà réalisés. On remarquera également que la forêt couvre une partie importante de notre territoire, ce qui induit un risque incendie.

L'eau présente des enjeux patrimoniaux pour les affluents. Le Rhône lui-même est soumis à des crues, mais aussi à des étiages très sévères qui font qu'il y a un enjeu fort de ressource en eau potable une forte surconsommation estivale. Nous avons des ressources en eau diversifiées et fragiles. Il y a des nappes phréatiques patrimoniales, mais concernées par les pollutions par les nitrates, des nappes karstiques à forte valeur patrimoniale, des corridors biologiques, et enfin des milieux aquatiques eux-mêmes remarquables. Lorsqu'on parle du Rhône, il faut bien sûr mentionner le plan Rhône. L'action de l'Etat et des collectivités territoriales sera fédérée dans le cadre de ce plan Rhône, sur la base de principes approuvés en CIADT le 12 juillet 2005. Ce plan concerne l'ensemble des thématiques intéressant le territoire fluvial. Parmi les orientations, deux interfèrent directement avec le thème du débat, notamment la conciliation entre les inondations et le développement des activités urbaines, et d'autre part la valorisation du fleuve.

Qui dit infrastructures de transport, dit nuisances concernant le bruit et l'air. Pour l'air, en moyenne vallée du Rhône, et en dépit du régime éolien, les risques de pollution sont importants en raison notamment de l'importance du trafic qui transite. Evidemment, lorsqu'on s'éloigne de la vallée du Rhône, ces risques sont moins élevés en raison de l'absence d'infrastructures. Cela étant, la position vis-à-vis de prendre des mesures de maîtrise de pollution, l'arc méditerranéen et la région lyonnaise font que la teneur en ozone peut dépasser les normes en vigueur. On notera d'ailleurs en Drôme et en Ardèche, que face à ces risques de pollution, des mesures ont d'ores et déjà été prises dans le cadre d'un arrêté interpréfectoral Drôme Ardèche qui permet de prendre des mesures communes, notamment en matière de vitesse de circulation des voitures.

Pour ce qui est du bruit, c'est un sujet sensible dans tout le département de la Drôme. Ce bruit est plus marqué en moyenne vallée du Rhône du fait de la présence de l'autoroute A7 et des routes nationales 7 et 6, mais aussi des voies ferrées. La LGV Méditerranée fait d'ailleurs l'objet de mesures de protection phonique complémentaires en cours d'harmonisation. L'ensemble des ces voies sont classées au sens de la loi bruit. C'est-à-dire que ce classement implique des mesures qui visent à limiter l'augmentation de l'exposition de la population aux nuisances sonores, et qui créent des contraintes d'urbanisme dans une bande de 250 mètres. Evidemment, là aussi, lorsqu'on s'éloigne de la vallée du Rhône, on retrouve un calme plus large.

Une autre famille de risques auquel le territoire est exposé, ce sont les risques technologiques et les risques nucléaires. Nous avons repéré ici de façon schématique la multiplication des activités industrielles qui génèrent de tels risques (SOGEMA à Pierrelatte, des dépôts de pétrole, des industries chimiques et bien sûr les centrales nucléaires du Tricastin, de Cruas et de Saint-Alban). Il y a aussi des risques qui sont induits par l'existence des infrastructures de transports. Ces risques existent bien sûr sur la voie routière. On pense notamment aux accidents de camions. Il y a eu des

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
séries d'accidents en début d'année 2006. Ces risques sont avérés, importants. Ils sont concentrés dans un couloir, mais ils concernent aussi le fleuve. Il y a deux ans de cela, dans la région, il y avait eu un accident de péniche. Il y a aussi des risques sur la voie ferrée.

Il y a une autre dimension environnementale dans notre département. J'ai évoqué le vent tout à l'heure. Le régime éolien fait que la Drôme et l'Ardèche sont bien placés pour satisfaire une partie des besoins en matière de diversification de production de l'énergie. Des parcs éoliens existent déjà. Mais il y a un véritable foisonnement de projets et d'idées. En raison des impacts environnementaux, ces projets suscitent de nombreux débats et polémiques. Dans ces discussions, des réflexions sont notamment engagées sur la localisation mieux adaptée, l'idée étant d'éviter de concentrer les implantations là où les nuisances existent déjà, le long de la vallée du Rhône et de l'autoroute. Ces réflexions prennent corps. D'ores et déjà, un schéma éolien a été réalisé. Dans la Drôme, une démarche comparable est engagée de façon générale. De toute façon, la loi prévoit maintenant la délimitation de développement éolien, où par des dispositions économiques ou des tarifications, on induit la réalisation d'éoliennes.

Cette image présente la localisation des aires urbaines et des activités économiques. Cette carte représente les secteurs urbains. Il y a deux zones différentes qui correspondent à des qualifications utilisées par les journalistes et par l'INSEE : les pôles urbains (en rouge) et les espaces à dominante urbaine. Nous voyons que ces espaces sont plus étendus. Finalement, ils forment en partie des territoires qui correspondent à la vallée du Rhône. L'existence et la multiplication de ces secteurs impliquent des démarches de concertation et de planification pour permettre d'organiser le développement de ce territoire. Ceci peut être fait notamment au travers des SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), mentionnés ici. J'indiquerais, pour ce qui nous concerne, le SCoT de la plaine de Valence (il a une existence juridique dans sa délimitation) et le SCoT de Montélimar (suspendu, mais qui devrait reprendre sous une forme ou une autre, avec un territoire plus au sud).

J'en viens aux déplacements. Ils ont déjà été évoqués. L'existence de ces zones génère des déplacements qui, souvent, viennent entrer en conflit avec le trafic de transit qui passe par la vallée du Rhône. En effet, une caractéristique forte de nos départements et commune à la Drôme et à l'Ardèche, est que nous sommes en territoire en partie montagneux. La route est parfois un moyen de déplacement le plus efficace et même parfois le seul. C'est le cas en Ardèche où la route reste le seul moyen de transport, à l'exception de la ligne fret mentionnée tout à l'heure. Or en raison du caractère montagneux, pour aller du nord au sud de l'un des deux départements, le plus rapide est finalement de rejoindre la vallée du Rhône, de prendre l'autoroute, et ensuite ressortir pour pénétrer vers l'intérieur du pays. Cet itinéraire génère des problèmes importants pour les habitants du département puisque ce trajet implique une cohabitation douloureuse et risquée avec le trafic de transit.

Les trois dernières images présentent des projets déjà en cours, ou d'études déjà réalisées en matière d'infrastructure routière et en matière d'infrastructure ferroviaire. Je mentionne l'aménagement du sillon alpin sud. C'est un engagement ferroviaire qui fait l'objet d'une convention et d'un programme de travaux très importants (330 millions). Cette convention a été signée récemment entre les partenaires concernés. Au plan ferroviaire, on ne peut pas ne pas mentionner le projet de gare TGV à Allan. Il a fait l'objet d'une étude en voie de finalisation. Il envisage plusieurs familles de solutions, parmi lesquelles le renforcement de l'offre de la gare de Montélimar, et puis d'autres options. Sur les routes, il y a déjà des projets existants. Nous en avons mentionné quelques-uns tout à l'heure. Je rappelle le projet de l'aménagement de l'A51. Des travaux plus locaux et moins importants sont engagés avec la déviation Livron-Loriol. Une étude plus générale a été évoquée qui

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
vise à améliorer le raccordement du bassin d'Aubenas à l'autoroute A7. Voilà pour les projets ayant
une consistance réelle.

Enfin, voici des projets plus lointains où des perspectives d'aménagement ont été évoquées, représentées ici très succinctement. En partant du nord, il y a donc la liaison A49 et A7 qui se double d'une autre option qui consisterait à réaliser une déviation routière de Valence. Cet aménagement permettrait, notamment à la ville de Valence, de reconquérir les berges du Rhône. Il y a les options d'élargissement de l'A7 qui font l'objet de plusieurs variantes. Et puis, il y a l'autoroute du Piémont.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Il était quand même important d'avoir les explications des enjeux territoriaux. Je vais tout de suite demander aux quatre intervenants de venir sur la tribune.

Michèle COSTE, Montélimar

J'aimerais simplement faire une remarque. J'étais ici en avril pour la première réunion. La salle était comble. Il y avait des gens debout et même assis par terre. Je pense qu'il faut prendre en compte cette désaffection du public qui, au départ, était très intéressé, mais qu'il l'est de moins en moins. On a l'impression que l'on se dit que la croissance du flux routier est inévitable et qu'on ne peut rien faire, et qu'on va être mangé. A quelle sauce voulez-vous être mangé ? Or dans la plupart des réunions, les gens ayant des choses à dire, se voyaient répondre « ce n'est pas le sujet de ce soir ». Cela a été discuté ailleurs et un autre jour. On en revient toujours à la même chose. pourquoi considère-t-on ce fichu accroissement du flux routier comme inéluctable ? La plupart des gens disent que l'on doit pouvoir faire quelque chose, en particulier, sans beaucoup de frais, d'infrastructures très compliquées, simplement dans la régulation du trafic routier. Il faut faire respecter le Code de la route et le Code du travail. Cela veut dire quand même doubler ou tripler les effectifs de gendarmes et de police de la route. Ça, c'est l'Etat.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pensez que cela peut résoudre les problèmes ?

Michèle COSTE, Montélimar

On me dit que la plupart des gens ne comprennent pas quand on leur dit. Mais on ne peut rien faire. Moi, je pense quand même qu'ils ont raison. On peut faire quelque chose.

Marcel MAGNAN, ancien conseiller municipal de Montélimar

Je souhaite intervenir au sujet des mesures. On parle de l'intégralité aux transports en commun en ville. A l'heure actuelle, je suis en train de mener une action. Sur Montélimar par exemple, les élèves, du quartier nord par exemple, qui allaient au collège Europa, ont les transports gratuits jusqu'à la fin de l'année scolaire 2005/2006. Or, ils viennent d'apprendre qu'à partir de la prochaine rentrée scolaire, ils vont payer les transports scolaires. Je sais bien que peut-être, s'ils prennent le bus, ils paieront moins cher que le système automobile. Mais la facilité pour les parents va être de

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
les emmener. D'une part, on parle d'inciter les gens à prendre les transports en commun. Et d'autre part, on leur coupe l'herbe sous le pied. Je pense qu'il y a une incohérence totale sur la ville de Montélimar. Là, je crois qu'il y a quand même au niveau politique des décisions à prendre, et des incitations à faire à tous les niveaux pour qu'effectivement, il y ait une réelle priorité possible aux transports en commun. Mais là, le fait de faire payer les élèves du collège qui ne payaient pas l'année dernière, ce n'est pas le meilleur moyen de les inciter à prendre les transports en commun.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous demandez donc une coordination des autorités en matière de transport aux différents niveaux (communal, départemental, régional).

Monsieur Besson, pouvez-vous nous donner votre avis sur toutes ces questions de politique de transport.

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Un mot tout d'abord pour m'excuser. Je ne resterai pas longtemps. Il y a la fête des écoles sur ma commune, et j'ai promis d'y être.

Les représentants de l'Etat ont très bien fait le diagnostic. Moi, je voudrais insister sur ce qu'il me semble être la gravité de la situation. Il me semble que nous sommes dans une vraie grande difficulté, non seulement parce que les chiffres sont ceux que l'on connaît, mais aussi parce qu'il me semble que nous avons, depuis plusieurs années déjà, dépassé le seuil qu'on a pour la sécurité des usagers et des personnels qui interviennent sur les routes, et surtout sur l'autoroute et pour les riverains. Je n'insiste pas. Mais il y a vraiment une situation grave. Elle s'est accentuée par le fait que nous savons tous qu'il y a à peu près autour de 800 camions transportant des matières dangereuses qui roulent tous les jours sur l'autoroute. Cela donne une idée de la situation. Le troisième élément de la gravité de la situation, est que notre réseau ne permet pas de délester l'autoroute lorsque nous avons de vraies difficultés. Cela nous est arrivé chaque fois lors d'accidents de camions. Cela nous arrive aussi lorsqu'il y a des problèmes météorologiques (neige). On voit bien qu'on est totalement incapable de faire circuler sur une nationale déjà très encombrée, celles et ceux qu'on refoule de l'autoroute.

De ce point de vue, les débats sont très intéressants. Je crois que s'exprime un très fort rejet, me semble-t-il, de l'élargissement à 2x2 voies de l'autoroute A7. Moi qui suis farouchement convaincu depuis 10 ans, je ne peux que me réjouir de ce constat. Il y a aussi un rejet de la liaison A7/A49. Je reconnais que cela a été une erreur historique de faire passer l'autoroute au sein de Valence. Inversement, déshabiller Pierre, pour la circonstance Valence, pour aller habiller Paul, le canton de Portes-lès-Valence en diagonale, me paraît être une hérésie absolue.

Le sentiment que j'ai, est qu'il faut qu'on change complètement de logique. On n'échappera pas à une vraie rupture. Il me semble qu'il faut remettre le camion à sa place. J'ai déjà eu l'occasion de dire que la place du camion n'est que sur des distances inférieures ou égales à 400 ou 500 kilomètres. Et là, le camion est effectivement irremplaçable. Il a des atouts incontestables. En revanche, la longue distance marchandise pour la vallée du Rhône, il me semble qu'il faille privilégier le fluvial, le fer, le combiné et la mer. Il nous faut considérer que le niveau actuel, 15 000 camions qui transitent dans notre vallée par jour, doit être un niveau plafond. Il faut raisonner à l'envers. On dit que le trafic doit être constant, à 15 000 camions. Et on se pose la

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

question de savoir comment on fait. Je sais que cela surprendra. Mais je note que l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Espagne (et le rapport de ce point de vue est très intéressant) sont allées vers des mesures autoritaires. On voit bien que cela commence à porter les premiers résultats. Le rapport, et les représentants de l'Etat à l'instant, ont étudié toutes les pistes : limitation, interdiction, variation du trafic selon les heures, interdiction à certains moments, information. Cela fait 10 ans aussi que je demande à l'ASF qu'on puisse avoir, à l'entrée des péages, le temps moyen de transport. Si je rentre sur l'autoroute à Montélimar-Sud pour aller à Valence-Sud, j'ai le droit de savoir combien de temps, en l'état du trafic existant, je vais mettre. Or, c'est quelque chose qui existe. L'ASF l'a. Elle l'a dans ses bureaux. Elle nous le montre quand on visite son centre opérationnel. Malgré tous mes efforts, je n'y suis pas parvenu. Ceux qui ont la chance d'avoir le GPS dans leur voiture, ont plus d'informations. Mais pour le commun des mortels, l'information n'est pas donnée, alors qu'elle existe et que techniquement, tout permet de le faire. Cela existe sur beaucoup d'autoroutes à travers le monde. Cela existe sur les périphériques de quantité de grandes communes. On sait le faire. Je ne comprends pas pourquoi on ne le fait pas.

Par ailleurs, parce que je ne crois pas à la solution miracle, il faut utiliser tous les modes de transports possibles. Les solutions existent. C'est le grand atout de ce rapport de nous montrer ce que cela pourrait être. Le fret, c'est possible. Il y a des autoroutes ferroviaires. On a beaucoup parlé de l'autoroute Perpignan/Luxembourg. 1 000 camions par jour de capacité, ce n'est pas rien. Concernant le fleuve, le grand intérêt de ce rapport est de nous montrer que par le bassin Rhône-Saône, on peut faire des choses intéressantes. On peut aller de Marseille à Châlons-sur-Saône sans difficulté. On peut imaginer une liaison Saône-Bruxelles. Ce sont donc des perspectives intéressantes. Le combiné fleuve-rail-route a d'autant plus d'intérêt que nous avons, dans notre secteur, un potentiel de développement. Le rapport dit que la Méditerranée est dotée de cinq ports, dont le port de Marseille.

Je veux dire qu'il n'y a pas de solution miracle. Des solutions existent déjà. Elles doivent être mises en œuvre très rapidement.

Je finis en trois mots sur trois questions. L'autoroute a longtemps été, et est toujours partiellement, un atout pour la Drôme et pour notre vallée du Rhône. On en porte les traces dans le développement économique, logistique, etc. Mais cela devient un handicap en termes de bouchons, d'accidents et d'image. J'ai dit en d'autres lieux que je suis un peu lassé d'être le député du bouchon. Si vous écoutez la radio comme moi, en permanence, c'est : « et le traditionnel bouchon de Montélimar ». Je crois les Drômois ont de plus en plus de difficulté à utiliser cette autoroute. On nous dit que nous sommes à 150 kilomètres de la montagne et à 150 kilomètres de la mer. Oui, mais en général, on ne peut pas les utiliser. Deuxièmement, je crois qu'il faudra aborder de front, et traiter avec la grande distribution, le problème de la gestion des stocks. Je ne suis toujours pas persuadé, même en économie de marché, même en économie libérale, que les stocks doivent être toujours sur route, et qu'il n'y ait pas de potentialité autre. Troisièmement, je suis reconnaissant au rapport qui a été fait, qu'on reconnaisse pour la première fois, clairement, les problèmes de pollution pour ceux et celles qui vivent au bord de nos nationales et autoroutes. C'est quelque chose qui était jusque là très masqué. C'est explicitement dit. Oui, l'augmentation du trafic est maintenant un problème de santé publique.

Il faut agir vite. Je ne fais pas grief à ce gouvernement d'avoir tardé. Oui, il a tardé. Mais le gouvernement précédent aussi avait tardé ; match nul donc. Maintenant, il y a une très grande urgence. Il faut que, sur la base du rapport que vous allez remettre au ministre, malgré les perspectives électorales qui ne sont jamais un moment agréable pour les prises de décision, le

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
ministre prenne les décisions qui s'imposent. Je le répète. Il y a des problèmes de trafic et des problèmes de sécurité.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur le Député. Juste une question : vous disiez qu'il fallait limiter à 15 000 camions par jour sur l'autoroute. Mais que se passe-t-il s'il y en a plus de 15 000 ?

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Je pense que les modes alternatifs doivent être utilisés et peuvent conduire à l'objectif. Mais effectivement, je suis partisan à certains jours et certains moments de l'année, qu'il soit obligatoire, pour les poids lourds, de réserver son entrée sur l'autoroute. Regardez les accidents les plus graves. Moi, je ne suis toujours pas remis d'un accident qui a eu lieu il y a deux ans. Un jeune garçon de 9 ans et demi est le seul survivant d'un accident en pleine période de vacances. Toute sa famille a été décimée. Le camion espagnol transportait du papier hygiénique. Que faisait ce camion ? Je pourrais multiplier les exemples. Cela veut dire qu'à un certain moment, il faut interdire ou obliger la réservation. Et un peu comme la comparaison avec le TGV, si vous arrivez dans un restaurant qui est plein à craquer, vous revenez. Si vous arrivez dans un TGV plein à craquer, vous ne montez pas. Dans un avion, vous ne montez pas. Sur l'autoroute, vous entrez. Ensuite, c'est la souricière. Vous n'avez même pas la possibilité d'aller dépasser la bretelle d'accès puisque vous êtes coincé. Je crois qu'il y a un mode de régulation et de gestion. C'est un des rares endroits d'où vous ne pouvez pas sortir une fois que vous y êtes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pour le TGV, c'est un peu différent. J'étais en surréservation et étais assis par terre.

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Parce que vous êtes monté, à un moment ou à un autre, où il n'y avait pas contrôleur sur le quai.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'étais en surréservation.

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Vous avez réussi à passer le contrôle. Mais en général, vous ne pouvez pas entrer puisque vous êtes déjà en système de surréservation.

J'aurais envie de passer la parole à l'ASF pour répondre en public sur le fait qu'il n'y a pas d'information du temps de parcours aux péages. Pouvez-vous aussi réagir sur cette réservation de l'autoroute pour les poids lourds ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

Effectivement, techniquement, nous avons un système très au point de calcul de temps de parcours. Il est très performant, très précis. Il est en vigueur. Nous affichons les temps de parcours lorsqu'il y a des différences par rapport au temps de parcours habituel. Lorsque le trafic est fluide, l'information n'est pas donnée. Dans les périodes de pointe, l'information est donnée. Simplement, elle est donnée de façon courante, sur les panneaux à message. C'est le seul moment où l'utilisateur peut la prendre en compte. Cela peut l'inciter à sortir au prochain échangeur, s'il préfère. En moyenne, il y a des échangeurs tous les 12 à 15 kilomètres. Par contre, par rapport à votre demande de le mettre en entrée, ce n'est pas possible en pratique parce que déjà, il faut voir que selon que l'utilisateur se dirige vers le sud ou vers le nord, il faudrait indiquer des temps de parcours différents et des destinations différentes. Il peut aller à Montpellier ou aller vers la côte d'Azur.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faut juste un grand panneau.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Quand les gens entrent sur l'autoroute, une seule chose les occupe : se mettre dans la bonne file, éventuellement regarder à côté pour prendre la file où il y a le moins de monde. L'utilisateur à ce moment-là, n'est absolument prêt. Il n'a pas du tout son esprit disponible pour regarder des temps de parcours.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Excusez-moi, mais avant d'entrer sur le périphérique, nous avons l'information, 50 à 100 mètres avant. On choisit d'y entrer ou de ne pas y entrer.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Oui, mais le choix n'est pas le même.

(Brouhaha)

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Je voudrais dire un mot. Ce sera le dernier. Franchement, malgré toute la sympathie que vous nous inspirez, la réponse est insupportable. Elle est insupportable parce que... Comment pouvez-vous dire... ? D'abord, sur les périphériques parisiens, il y a deux voies. Vous arrivez à la porte

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien d'Orléans. On vous dit que si vous allez vers l'ouest, c'est tant de temps pour aller à telle porte, et si vous allez vers l'est, c'est tant de temps. C'est très facile. Moi, j'habite à Montélimar-Sud. En respectant les limitations de vitesse, pour aller à Marseille il faut 1 heure 20. Si en arrivant, je vois que pour aller à Marseille, il faut 1 heure 20, je sais que l'autoroute est fluide. Si c'est 2 heures 30, je peux me poser la question de savoir si j'entre ou pas. Si c'est marqué 4 heures, je retourne chez moi. Je n'entre pas sur l'autoroute. Cette question est posée très, très régulièrement. Cela nous arrive tout le temps. J'ai pris l'exemple vers le sud. Je peux prendre Montélimar-Sud/Valence. Je sais qu'il faut à peu près 35 minutes pour le faire. Selon ce que vous m'indiquez ce que vous avez dans vos bureaux, 35 minutes, 1 heure ou 2 heures, ma décision d'entrée sur l'autoroute, je la prends seul et je l'assume. Chaque fois qu'il y a eu des problèmes et que l'autoroute était bouchée, l'énervement des usagers était de dire toujours « pourquoi ne nous l'a-t-on pas dit ». Et ensuite, par une journée telle qu'aujourd'hui, quand il y a des bouchons et que vous n'avez pas été prévenu, vous imaginez les familles qui restent par 35, 36 ou 40 degrés pendant des heures. Ils ne supportent pas. De ce point de vue, l'autoroute qui a beaucoup d'atout, est une souricière. Vous ne pouvez pas sortir. Dites-le aux gens avant d'entrer. Après, ils assument leur responsabilité. C'est très facile.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Les codes de couleur sont là pour cela. Ils indiquent s'il y a un problème.

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère

Vous ne voulez pas donner l'information qui existe aux usagers. Vous avez une clientèle captive. Vous ne voulez pas leur donner l'information. C'est infernal.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Peut-être l'Etat décidera-t-il. Par rapport à la réservation, que répondez-vous ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

C'est un sujet sur lequel il faut travailler.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Peut-être Monsieur Jullian peut-il intervenir.

.IV Proposition des acteurs du territoire

Jean-Louis JULLIAN, Communauté de communes Montélimar-SESAME

J'interviens au nom de la Communauté de communes de Montélimar-SESAME, un peu avec ma casquette de chef de projet du CDRA (contrat de développement Rhône-Alpes), et aussi à la demande de mes collègues de l'Ardèche.

La vallée du Rhône s'est développée, en particulier, grâce aux infrastructures de transport. Cependant, ces infrastructures sont un danger et une nuisance pour les habitants de cette vallée. Elles sont insuffisamment adaptées pour ces mêmes habitants dans la mesure où ces derniers qui en subissent les mauvais côtés, ne sont pas favorisés à l'accès à ces infrastructures et aux services de transport. Les collectivités locales agissent en sécurisant les voies principales en relation avec le département et l'Etat, en impulsant des idées nouvelles pour rapprocher ces infrastructures de transport des populations locales, en offrant de renforcer l'offre de service adaptée en la matière et proposer des solutions alternatives multimodales. La vallée du Rhône est déjà très encombrée. L'avenir du transport nord-sud ne peut donc être supporté par ce seul territoire, et doit être réfléchi à une échelle nationale, voire européenne. Les élus locaux demandent un règlement de l'évolution des transports de marchandises avec une action diversifiée et complémentaire, par exemple en développant le ferroutage pour les politiques de transport ferroviaire, compétitives et fiabilisées pour le client, par le développement du transport fluvial et le cabotage maritime. Un règlement de l'évolution du trafic de véhicule léger, par exemple par le développement d'axes alternatifs, par une tarification adaptée pour répartir les flux sur différents axes au niveau national, par la gratuité de certains axes en période de forte affluence afin de décharger la vallée du Rhône, en interdisant la vallée du Rhône à certains transits, faciliter l'accès aux populations locales des infrastructures de transport autres que le routier, en la construction d'une gare TGV entre Avignon et Valence, sur le territoire de Montélimar-SESAME, ainsi que le renforcement et l'amélioration des liaisons du TER. Pour ce faire, les élus sont prêts dans l'agglomération de Montélimar-SESAME à encourager financièrement l'implantation d'une gare TGV sur leur territoire. Les élus sont contre un élargissement de l'autoroute A7. Le territoire de Montélimar-SESAME est en plein développement économique et démographique. Des solutions devront être trouvées pour accéder facilement aux infrastructures de transport et pour faciliter les déplacements nord-sud et est-ouest de l'agglomération.

Les élus de l'Ardèche s'inquiètent, eux, du développement de la RN102 et de sa sortie sur la vallée du Rhône. Dans le cadre des études qui sont menées, une déviation est prévue au nord du Teil vers Rochemaure. Ensuite, il n'y a pas d'autres débouchés que sur la vallée du Rhône. Les élus espèrent un pont sur le Rhône sur le canal. Les élus de l'Ardèche demandent que soit mis en place un SCoT rive droite et de rive gauche du Rhône pour pouvoir avoir une étude sur ces aménagements, un schéma routier cohérent en prenant en compte le fleuve, un développement de l'énergie renouvelable, le TGV, des transports interurbains, une organisation de l'économie par une taxe éventuelle professionnelle commune sur l'ensemble du secteur, et aussi des mesures éventuellement autoritaires afin de réduire les nuisances. Au niveau de l'habitat, des études sont menées pour essayer de trouver des solutions pour réduire les émanations de CO₂ de l'habitat.

J'ai une contribution de Frank Reynier, maire de Montélimar et président de la Communauté de communes de Montélimar-SESAME. Il s'excuse de son absence, mais a été retenu au dernier moment. C'est pour cela que je l'ai remplacé au pied levé. Je vous la lis telle qu'il l'a fournie.

« La vallée du Rhône ne doit plus continuer à être défigurée. Il convient de trouver une solution adaptée à la situation géographique. Pas d'élargissement de l'A7 car 155 000 véhicules/jour l'empruntent déjà. Un élargissement de l'A7 revient à augmenter le trafic sans pour autant apporter de solutions adéquates. Pire encore, les conséquences en matière de nuisances sont désastreuses pour notre qualité de vie. La solution est de proposer de développer les transports multimodaux, le ferroutage pour le transport de marchandises tel qu'il est pratiqué chez nos voisins allemands ; le lancement de la ligne Lyon/Turin ; une implantation de la gare TGV de Montélimar à Allan et une amélioration des liaisons TER. La réalisation d'une autoroute entre Valence et Narbonne par Aubenas et Alès serait une option intéressante. La concrétisation du projet de l'autoroute

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Grenoble/Sisteron autorisera le développement dans la vallée du Rhône en aspirant une partie du flux nord-sud. Enfin, le fluvial laissé depuis des décennies, mérite une attention particulière dans notre région. »

Voilà la contribution des élus locaux à ce débat.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Quand vous parlez d'autoroute dans l'Ardèche, vous parlez de l'autoroute cévenole ? Pouvez-vous clarifier si c'est une autoroute ou un axe à 2x2 voies.

Jean-Louis JULLIAN, Communauté de communes Montélimar-SESAME

Les deux options ont été étudiées par les élus.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Y a-t-il vraiment les deux options ? La Commission s'est laissé dire qu'il pouvait y avoir un problème de financement. Une autoroute peut-être concédée. Mais une 2x2 voies, cela sera plus difficile.

Jean-Louis JULLIAN, Communauté de communes Montélimar-SESAME

Je crois que là-dessus, il faudrait une tarification un peu plus précise de la part des personnes concernées, notamment des élus ardéchois.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avez-vous quelques réactions à ce que vous avez entendu jusqu'à présent ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Nous avons bien conscience des nuisances émises par les infrastructures. L'A7 a été construite en 1965. Si l'Etat décide d'élargir la capacité, on rentre dans les normes d'aujourd'hui. C'est-à-dire qu'augmenter la capacité de l'autoroute, induira obligatoirement la mise à niveau de l'ensemble de l'artère aux normes actuelles. Cela veut dire une amélioration considérable. Augmenter la capacité des infrastructures aujourd'hui, ne conduira absolument pas à une augmentation des nuisances pour les riverains, parce que nous serons amenés à prendre des solutions beaucoup plus ambitieuses que celles mises en place il y a 40 ans. Par exemple, en matière de bruit, aujourd'hui, la réglementation nous fait obligation de protéger les gens. Au bord d'une infrastructure nouvelle, le seuil à respecter est plus de 5 décibels au-dessous de ce seuil. C'est-à-dire que pour l'ensemble des riverains de l'A7, élargir la capacité va entraîner comme conséquence incontournable (nous ferons ce qu'il faudra en mettant des merlons, des murs et on enterrera les voies)... pour des milliers de personnes, je dis bien des milliers de personnes, ce sera 7 décibels de moins. Il faut entendre cela. C'est de la technique qui est la conséquence de la réglementation. Ce n'est pas la générosité de la société des Autoroutes du Sud de la France. C'est la réglementation qui fait obligation d'améliorer les couloirs,

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien de protéger au mieux les riverains. Aujourd'hui, la situation demande un redressement complet qui peut être fait à l'occasion d'une réorganisation globale.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La requalification n'est-elle pas possible sans élargissement ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Nous sommes un acteur économique. Nous appliquons la loi. La loi nous dit de ne pas laisser dépasser un certain nombre de seuils. On ne les laisse pas dépasser. Mais ces seuils sont assez lourds à supporter par les riverains. Il y a une augmentation de la capacité. Ce n'est pas de ma volonté. La loi obligera l'opérateur à respecter les normes actuelles.

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme-Ardèche

Ce qui est intéressant, c'est qu'on est en train de nous dire qu'aujourd'hui, cela coûte un en termes d'évolution, en termes de bruit. Mais demain, on va faire mieux. On va faire 0,8. Du coup, on vous en vend deux. J'ai fait mes calculs : $2 \times 0,8 = 1,6$. C'est-à-dire qu'on a 1,6 fois plus de bruit avec le tronçon.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Globalement, l'ancienne et la nouvelle seront à 7 décibels au dessous.

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme Ardèche

Vous plaisantez ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Je ne plaisante pas. C'est la réglementation !

Marcel MAGNAN

Actuellement, vous avez 2x3 voies. Le tracé va faire mettre l'îlot au milieu. C'est-à-dire que la voie poids lourd va se rapprocher d'Allan. Comment allez-vous baisser de 7 décibels chez des gens qui n'ont pas l'autoroute pour l'instant ?

Deuxième question : sur 200 mètres, vous avez la N7 à 2x2 voies. Vous avez l'autoroute à 2x3 voies. Vous avez une voie de dégagement de la ligne TGV. Vous avez la départementale sur 200 mètres. J'ai été un jour avec la commission de sécurité sur une aire d'autoroute. L'officier préventionniste des pompiers m'a dit au sujet d'un accident de GPL sur l'autoroute, qu'il ne savait pas comment ils auraient évacué les gens si cet accident était arrivé 2 kilomètres avant. Demain, si vous avez une citerne qui se perce, expliquez-moi comment les gens qui sont coincés sur l'autoroute, évacuent en traversant les voies poids lourds.

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Je voudrais évoquer une extrapolation de départ en vacances : une citerne a eu la présence d'esprit de se garer sur une aire d'autoroute et de faire évacuer les gens. Si c'était arrivé sur le bas côté de la route, l'extrapolation de la Préfecture donnait 500 morts.

Alain VERBEKE

Concernant le bruit, la loi dit un certain nombre de choses. La loi de 1992 a mis beaucoup de temps à être appliquée. Mais la loi est très claire. Elle impose un niveau sonore de 60 décibels à l'ensemble des infrastructures. C'est forcément applicable à toutes les infrastructures nouvelles, mais cela l'est aussi aux infrastructures anciennes. Aujourd'hui, on peine à rattraper sur les infrastructures anciennes que ce soient des routes, des autoroutes, des voies urbaines ou des voies ferrées. Moi je demande - et on en débat dans un organisme qui s'appelle l'Observatoire Départemental du Bruit des Transports Terrestres dont je fais partie - que les moyens soient mis pour faire ce que la loi demande. Mais si vous construisez une nouvelle autoroute, vous aurez à appliquer le même niveau. Ce n'est pas parce que la voie est nouvelle que le niveau est différent. Ce sont 60 décibels pour tout le monde. Ne construisons pas d'autoroute, mais faisons ce que la loi demande pour faire en sorte de descendre à 60 et non 70.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Est-ce que la direction des routes peut faire un peu le point sur cette réglementation. Cela ne me semble pas toujours très clair. Qu'elle est l'obligation actuelle sur une autoroute pour être aux normes actuelles ?

Jean-Pierre CABBILLARD, Direction des Routes

Sur ce point de la réglementation, je laisserai la question en suspens. Je ne suis pas un spécialiste. Je pense qu'il y a quelqu'un qui répondra mieux que moi. Je voudrais simplement insister sur un point qui est au niveau de la protection du bruit. Un certain nombre de mesures (type isolation de façade) touchent aux maisons exposées. D'autres mesures, type écran ou merlon, vont venir s'interposer entre les générateurs de bruit et les maisons exposées. Il faut quand même avoir en tête que ces dispositions nécessitent des espaces dont on ne dispose pas forcément.

Yves MENIER, DIREN Rhône-Alpes

Les choses sont encore plus compliquées. La Direction européenne traite les bruits ambiants et l'autoroute A7 pourra entrer dans ce cadre. Par conséquent, la société ASF devra, dans un terme qui reste à déterminer, définir des plans d'action. Ces plans d'action restent probablement à définir, indépendamment des points que vous avez évoqués tout à l'heure.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ces plans d'action sont sur deux ans, cinq ans, dix ans ?

Ce sont des plans d'action sur cinq ans. Ils seront éventuellement renouvelables. Il y a obligation d'établir des plans d'action pour tous les grands axes, comme ceux gérés par ASF dans la vallée du Rhône.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

En ce qui concerne les directives européennes sur les zones sensibles, effectivement nous allons appliquer la loi. Elle a pour conséquence de baisser d'environ de 2 décibels pour ce qui concerne le seuil à partir duquel on doit intervenir. Cela veut dire qu'à l'issue de notre premier plan d'action, nous devons traiter, soit en protection d'isolation façade, soit en protection à la source, 770 points noirs bruit, entre Vienne et Montpellier, que nous terminerons fin 2006. Nous sommes en train de faire un nouveau recensement en appliquant les nouveaux seuils. Nous ferons un nouveau plan d'action. Mais le seuil est entre 68 et 70 décibels, et non pas les normes qui s'appliquent pour les infrastructures nouvelles.

Alain VERBEKE

C'est la même pour les infrastructures nouvelles ou anciennes. Je suis désolé. Relisez la loi.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'aimerais qu'un expert clarifie les choses par écrit sur ce sujet.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Pour pouvoir passer deux voies supplémentaires, et protéger les riverains, il faut bien sûr avoir les disponibilités latérales pour créer des merlons, traiter le bruit, pour pouvoir planter, intégrer des murs antibruit. La largeur totale supplémentaire pour faire les voies et les protections est de 20 à 32 mètres selon la configuration des lieux. Il y a besoin d'élargir, et largement, les lisières, reconstituer les espaces qui permettent de traiter correctement le contact avec les riverains.

André CLOUZON, association de préservation du cadre de vie

Je voudrais intervenir sur ce qu'a dit l'ASF. Il y a aussi deux autres sortes de pollution, l'espace et les rejets. On peut diminuer le bruit, mais il y a toujours les rejets. Ensuite, je voudrais revenir sur les propositions d'Eric Besson, la taxation et la réservation. Bien sûr, en France, cela ne s'est jamais fait. Pour les camions, pour la circulation, je pense que ce n'est pas possible de mettre des vignettes comme en Allemagne ou en Suisse. Ce n'est pas possible de faire la réservation, mais si on la veut, (comme pour faire baisser les accidents de la route, on peut le faire.

Un conseiller municipal

Je voulais vous faire part de ma réflexion. Je suis là depuis le début du débat. J'ai l'impression en fait (et cela a été dit par deux personnes) que le débat, petit à petit, se déplace d'un enjeu

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
environnemental pour lequel j'aurais la fierté d'aider à trouver une solution, ne serait-ce que pour
mes enfants et mes petits-enfants, vers un enjeu économique. J'entends aujourd'hui les ASF venir
vendre leur projet, comme s'il n'y avait d'autre solution que de passer à l'autoroute à 2x5 voies.
J'entends des débats sur des textes de loi. J'entends des débats sur plein de choses. Je n'entends
jamais la proposition que j'aurais aimé entendre, c'est-à-dire s'affronter, groupe en groupe, pour
essayer de trouver des solutions. C'est ce qui me gêne dans ce débat. Pour moi, ce n'est même pas
un débat. C'est un affrontement d'idéologues qui sont là pour défendre leur produit, alors que
normalement, nous sommes là pour essayer de trouver une solution pour le futur. Le futur,
malheureusement, est très proche en termes de pollution.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous avez tout à fait raison. Très souvent dans les débats, on a un affrontement entre l'économie et
l'écologie. Il est difficile dans un débat public que la confrontation s'apaise.

De la salle

Ce n'est pas un affrontement entre l'écologie et l'économie. Le développement durable, par
définition, est l'étude de l'écologie et de l'économie, et le bien-être de l'être humain. En fait, je
retiens - excusez-moi Messieurs de l'ASF - qu'il y a une présentation d'une solution qui se voudrait
unique. Ce n'est pas ce que j'attendais des parties prenantes. En fait, je m'attendais à entendre, au
moins une fois dans le débat, « discutons ensemble pour trouver ensemble une solution ». Je crois
que nous ne sommes pas prêts de l'entendre, malheureusement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Delorme, présentez-nous la proposition de votre réseau.

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme Ardèche

Pour nous, il faut changer radicalement de politique de transport. Je vais essayer de vous expliquer
pourquoi. Réseau Action Transports est un collectif d'une vingtaine d'associations citoyennes
locales en Drôme et en Ardèche qui vise à protéger l'environnement.

Si on continue ainsi, on va avoir un gros problème. Le premier est que l'on n'arrêtera pas le
réchauffement climatique. C'est déjà trop tard. On sait que l'on va avoir de 2 à 6 degrés de plus en
2100. 2 ou 6 degrés, c'est nous qui voyons en fonction des options que nous prendrons. Ce que l'on
sait, c'est que 6 degrés, ce sera catastrophique. 6 degrés, c'est pratiquement ce qu'il va se passer
dans 80 ans. On n'imagine même pas aujourd'hui ce que cela peut donner comme problème. C'est
comme une cocotte-minute. Quand ça commence à chauffer, on ne maîtrise plus le phénomène.
Cela peut être dramatique. Cela a déjà commencé avec la canicule. On est encore dans des zones
préservées. Mais dans d'autres endroits, cela se passe indifféremment. Je crois effectivement qu'il
faut penser à nos enfants et petits-enfants, mais ne pas forcément penser aux actionnaires qui
raisonnent à leur profit à court terme. Les transports routiers sont fortement en jeu dans ce
réchauffement climatique. Ils émettent 35 % des émissions de gaz à effet de serre qui sont à
l'origine de ce réchauffement climatique. Je ne ferais pas de lutte entre les camions et les véhicules

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien particuliers. C'est pareil. Chacun est responsable pour 50 %. Il y a des choses à faire au niveau des transports par camion. Et puis, pour les voitures, il y a aussi des choses à faire.

Le pétrole bon marché, c'est fini. Cela a déjà commencé. Pourquoi ? Le coût du forage augmente de plus en plus. L'épuisement des ressources va s'accélérer. Vous savez que sur ce marché, ils ont horreur des incertitudes. Ils anticipent. C'est-à-dire qu'il va y avoir des spéculations, et il y a déjà des spéculations qui font que l'on va arriver très rapidement à 3 euros à la pompe, indépendamment des taxes. On y arrivera très rapidement. Si on n'y réfléchit pas déjà, on va avoir un sacré problème. C'est bien sûr accentué par l'explosion de la demande avec les Chinois. Il est évident que les Chinois veulent vivre comme nous. On imagine bien ce que cela va donner. Il faudrait trois ou quatre planètes. Déjà aujourd'hui, il faudrait quatre planètes si tout le monde vivait comme nous. Cela va donc être invivable. Pour fonctionner, les transports consomment 70 % de pétrole et 30 % d'autres énergies.

Sera-t-on sauver par le progrès technologique ? Ce n'est pas sûr du tout. C'est même sûr que non. On parle de biocarburant. Les biocarburants sont un leurre. Ils consomment énormément d'espaces et beaucoup d'énergie pétrolière (engrais, pesticide). Et cela amène au débat sur les OGM. On nous parle de réduction de la consommation des véhicules. C'est sûrement utile. Il faut le faire. C'est clair. Mais ce sera marginal. Quand on gagne 10 % d'une consommation d'un véhicule, et qu'on multiplie le trafic par trois, c'est « *peanuts* ». C'est juste pour amuser la galerie. La pile à hydrogène est une très belle idée. C'est un scientifique qui veut vraiment se faire plaisir. Mais la réalité est têtue. On n'en est vraiment qu'au niveau de la recherche. On ne sait même pas si en 2040 on sera encore capable de faire quelque chose avec la pile à hydrogène. Pourquoi ? Un exemple : quand on met de l'hydrogène dans un réservoir, il passe à travers le réservoir. Il n'y a que la NASA qui, aujourd'hui, arrive à peu près à gérer l'hydrogène.

Nous avons eu trois mois de débat public que nous avons beaucoup suivi au niveau des nos associations. Nous nous demandons si ce n'est pas un piège pour les participatifs. Nous avons eu un débat pour Grenoble/Sisteron. Nous avons vu que cette autoroute était irréaliste, trop chère. Malgré tout, l'Etat a décidé de la faire. C'est un véritable couloir à camions, un aspirateur. En fait, on augmente le problème. Dans le débat VRAL, trois mois sont déjà passés. Qu'a-t-on vu ? On voit qu'aujourd'hui, on maintient des prévisions d'augmentation de trafic de 40 %, malgré ce que je viens de dire (crise du pétrole). On se demande si on est dans un dialogue de sourds. Nous essayons de dialoguer ensemble, mais si on est face à des gens qui ne comprennent rien, cela va être très dur. On nous dit que la route restera prépondérante. Non. Elle ne restera pas prépondérante. C'est clair. On va essayer de faire changer les choses. Et puis, je dirais que ce n'est pas qu'un problème citoyen. C'est un problème économique pour les transporteurs. Les transporteurs ont du mal à faire rouler leurs camions. Ils sont déjà en train de réfléchir. J'ai vu le compte-rendu d'une réunion du syndicat des transporteurs. Ils disent que pour eux, le ferroutage est l'avenir. Ça y est. Ils ont commencé à comprendre. Enfin, la communication vers le grand public est à améliorer. Il est vrai qu'aujourd'hui, il y a la coupe du monde de football. Je crois qu'on a quand même une question à se poser. Ce grand public est là pour participer à un débat public. Pourquoi est-on dans un débat d'experts ? Sont-ce des problèmes d'heure de réunion ? On aurait des suggestions à faire. Par exemple, je comprends bien que la Commission fasse des cahiers d'acteur standardisés. Mais si vous mettez le cahier d'acteur de Réseau Actions Transports à côté de celui de l'ASF, la couverture est exactement la même. Mais ils sont complètement différents. Ce serait bien de les différencier.

Nous avons calé nos propositions sur celles de l'Etat.

C'est ce que nous appelons le scénario NégaWatt. C'est-à-dire qu'au lieu de consommer des watts, essayons de réduire notre consommation.

La première mesure est une refonte de la fiscalité, c'est-à-dire mettre des éco-redevances. La pollution aujourd'hui représente 5 % du PNB européen. On se sert de ces éco-redevances pour financer le report vers le ferroviaire, vers le fluvial qui sont beaucoup moins polluant. Ce sont là de vraies solutions courageuses. Tout à l'heure, une personne me disait qu'on avait toujours des taxes, des taxes, des taxes. Si on veut avoir des services publics, on est bien obligé d'avoir des taxes, des impôts. Après, la question est ce que l'on en fait. Quand on parle de taxes, c'est pour les utiliser à bon escient. C'est pour cela serve à quelque chose.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme. C'est obligatoire.

La troisième, ce sont les changements des systèmes de production et de consommation. Il faut relocaliser les productions et éliminer les transports inutiles. C'est clair.

La quatrième est le covoiturage. Je suis animateur d'un système de covoiturage. Si vous mettez trois personnes dans une voiture, vous gagnez tout de suite 66 %.

.b Le report modal

On en a parlé. Il faut investir massivement sur le ferroviaire, le fluvial et le maritime. Nous avons parlé des mesures fiscales et réglementaires. Et il faut intensifier les transports en commun en ville.

.c Les infrastructures routières existantes

On ne veut pas d'autoroute A7 à 10 voies ou une autoroute du Piémont ou un élargissement de l'A9. Si on fait cela, c'est scandaleux. On n'aurait absolument rien compris. Préparez-vous à une opposition terrible des citoyens et de la population. La régulation de vitesse sera acceptée si vous expliquez pourquoi. Il faut expliquer.

Une mesure importante que l'on n'a pas identifiée, est la quatrième famille de mesures que nous proposons. C'est informer, expliquer au grand public, aux acteurs économiques, aux élus pourquoi il faut changer la politique de transport, les stratégies économiques. Les transporteurs commencent déjà à comprendre. Pourquoi nous, usagers, devons-nous changer de comportement ? Si on n'est pas au courant, si on n'est pas informé, il est clair qu'on n'a pas envie de changer. Anticipons. Commençons à négocier le virage. Je pense que la mobilité douce doit devenir une grande cause nationale.

Cette diapo résume bien la situation. Voici la plaine de Valence. A gauche, c'est l'aspect actuel. A droite, c'est ce que l'on nous promet. Nous, nous disons que plutôt que le Produit Intérieur Brut qui intéresse le financier, nous, citoyens, ce qui nous intéresse, c'est le Bonheur Intérieur Brut. C'est tout à fait possible, et tout à fait économique. Une étude récente montre que rien ne prouve qu'il y ait une relation entre les transports, l'accès aux transports et le développement économique.

Pour terminer, nous allons montrer que nous ne voulons pas ce genre de solutions. Le samedi 16 septembre, à Valence, nous aurons un grand rassemblement national et européen. Nous en avons déjà eu en Italie, comme un peu partout en Europe. C'est aussi pour dire que nous voulons changer de politique de transport et de comportement. Il n'y a pas d'autre choix possible. Les

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
maires, le Conseil général de la Drôme, la Région l'ont déjà compris. L'Etat, l'Europe, encore un
effort, s'il vous plaît. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Y a-t-il des réactions à cette intervention, mais aussi par rapport aux propositions d'ASF ?

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

Je voudrais réagir ou répondre à Monsieur Delorme sur deux points. D'abord, sur les 40 %, vous avez dit que l'Etat continuait à affirmer cela. Je voudrais l'expliquer plus dans le détail, en faisant une publicité pour un livre qui explique très bien cela, le livre de Jean-Pierre Dupuis. Il y a un long développement sur cette différence, et justement sur le fait de faire une prévision et le fait d'accepter que cette prévision se réalise. Mais je voudrais dire ici que nous, en tant que représentants de l'Etat, si nous ne mettons pas sur la table et dans le dossier, une prévision de ce genre, ce serait de l'irresponsabilité pure et simple. Par exemple, si on disait simplement que le prix du pétrole va augmenter (ce que je crois, pour ma part), que cette augmentation à elle seule va faire baisser la demande des transports, je crois que ce serait le meilleur moyen de démobiliser les gens. Ils se diraient qu'il n'y a rien à faire. Je crois que ce serait vraiment une faute lourde. Quand on voit que depuis cinq ans, le trafic a augmenté de 20 %, en tant que représentant du ministère de l'Ecologie et du Développement durable, en lisant les expertises qui existent, cela ne me paraît pas du tout stupide (c'est le moins qu'on puisse dire) de prévoir que cela puisse augmenter de 40 %. Et comme base de raisonnement pour aider à la prise de décision, cela me paraît raisonnable. Dire l'inverse serait au contraire, me semble-t-il, irresponsable.

Le deuxième point sur lequel je voulais intervenir, est sur les progrès technologiques. Je crois que là aussi, il faut bien voir quel est l'enjeu du débat. Je pense qu'on ne peut pas dire - comme vous l'avez dit, me semble-t-il, que c'était marginal, que cela ne peut pas aller très loin. Toutes choses égales par ailleurs, la seule chose qui change, est le progrès technologique sur les carburants et sur les moteurs. Quand on dit (je crois que Jean-Didier Blanchet l'a rappelé tout à l'heure) que dans les études faites à perspective 2050, on pouvait avoir une baisse importante, les deux morceaux vraiment déterminant, me semble-t-il en raisonnant un peu à la louche, sont d'une part les véhicules hybrides qui utilisent l'électricité en ville et le moteur thermique pour le reste. Cela suppose que l'on puisse recharger en électricité. La question qui est derrière est de savoir comment on fait de l'électricité. C'est le nucléaire. Il est vrai que derrière, il y a un débat de société. D'autre part, c'est la biomasse. Pour faire du carburant liquide avec de la biomasse, il faut commencer par la liquéfier. Et il faut donc de l'électricité ou du pétrole. Le pétrole, cela n'a pas de sens. L'électricité a un sens. Il y a derrière un choix de société qui est dire est-ce que collectivement, tous ensemble, face à un problème de taille, on est capable de prendre une décision, de raisonner. Par contre, je ne pense pas qu'on puisse dire que ce progrès technique est marginal. Par contre, on peut dire qu'il pose des questions très délicates derrière qui nécessitent d'y réfléchir et d'en débattre raisonnablement pour essayer de trouver des solutions ensemble.

Enfin, le but du débat est de trouver, ensemble, des solutions. Certains, beaucoup nous ont reproché au ministère de l'Equipement et de l'Ecologie, de ne pas avoir fait de scénarios. C'était justement pour éviter d'organiser un affrontement entre un scénario de type écolo et un de type économique. Nous nous disions que cela n'avait pas de sens. Justement, cela ne permet pas de construire ensemble des solutions communes. Quand nous avons listé toutes nos mesures, et que nous disons

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
que plein de choses peuvent se faire, avec derrière des enjeux complexes et des débats, nous
essayons de voir comment on peut, ensemble, construire ce scénario médian.

Je terminerai en disant que nous trouvons importante la question touchant à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire au sens opérationnel. Tout le monde dit que l'organisation du territoire a des impacts sur les besoins des déplacements. On sait très bien que ce n'est pas parce qu'on change de PDU aujourd'hui que demain matin, il y aura moins de déplacements. On est bien sur des raisonnements à 20 ou 50 ans. Cette inertie est acceptable, mais nécessite un travail de fond.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Que peut faire l'Etat ? Peut-il faire une loi d'orientation comme pour 20 % de logements sociaux ? Il y a bien eu un objectif édicté par la loi ? Qu'est-ce que l'Etat peut montrer comme orientation ?

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

Dans un système de décentralisation, l'Etat a des prérogatives qui sont quand même des cadrages assez généraux. Les collectivités sont en première ligne. Mais c'est toujours pareil. Il ne s'agit pas de se renvoyer la balle.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avez-vous un objectif à donner aux collectivités, comme par exemple, le SRU pour les logements sociaux ?

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

Oui, mais ce sont aussi des questions de financement. Soyons clairs. Nous disons bien que pour répondre à la périurbanisation (les gens qui habitent à 30 kilomètres) et l'arrêter, il faut des transports en commun. Les réseaux de transports en commun coûtent cher. Pour les payer, ce seront des impôts, locaux ou nationaux. C'est pour cela qu'on est toujours sur des choix collectifs où il ne faut pas, sans arrêt, se renvoyer la balle.

Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme

Il est vrai que l'urbanisme a été déconcentré. Ce sont les maires qui exercent les compétences. Mais l'Etat définit le cadre juridique. Des mesures ont déjà été prises. Par exemple, dans la loi SRU, il y a eu une modification du cadre juridique avec de nouveaux principes sur la définition de la constructibilité des terrains, l'obligation d'avoir une superficie minimale. Ce qui était systématique auparavant, a été supprimé dans le cadre juridique. Cela va donc dans le sens d'une forte densification, d'une économie du territoire. L'Etat a donc les moyens d'agir au niveau du foncier. Il a également des moyens d'agir au niveau de la fiscalité qu'il mobilise, par exemple, en faveur du logement. Il y a par exemple une évolution au niveau des services qui instruisent ces dossiers de financement du logement social, en faveur des opérations qui permettent une économie de la consommation de l'espace et de limiter l'étalement urbain. L'étalement urbain génère une forte consommation d'espace, mais aussi des besoins en équipement, en infrastructure.

Pour compléter ce que vient de dire Monsieur Goetz concernant la loi SRU, il y a quand même eu un effet pervers. Cette loi, normalement, est une loi qui économisait le foncier. En réalité, elle a surenchéri le foncier. Actuellement, la demande principale, au niveau de l'habitat, est la maison individuelle avec jardin et piscine. Cela fait que cela surenchérit le prix du terrain. Cela a eu l'effet inverse. Normalement, il aurait fallu que cette loi soit plus contraignante sur certains points, et qu'on développe aussi tout ce qui est énergie renouvelable.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une demande très claire que nous pourrions peut-être faire remonter. Espérons que l'Etat pourra s'en saisir. Nous avons décidé d'envoyer tous les rapports aux députés et aux sénateurs.

Alain SILVE

Je pense qu'effectivement, l'Etat est là pour donner les orientations. Si on veut que cette orientation prenne en compte le problème de la vie quotidienne des citoyens, je crois que dans ce cas, l'Etat devrait améliorer la qualité de l'écoute. Ce n'est pas un reproche. C'est une suggestion. Il faut effectivement fixer des orientations et des objectifs, mais surtout faire appliquer la loi. Même si cette loi SRU a des côtés qui peuvent paraître négatifs, voire pervers pour certains, elle n'est pas toujours appliquée. C'est regrettable. En fait, elle va à l'encontre de ce pourquoi elle a été faite. Il faut effectivement que l'Etat fasse appliquer la loi.

De la salle

Une précision : les 20 % de logements sociaux ne s'adressent qu'aux communes de plus de 3 500 habitants.

De la salle

Concernant les mesures que vous avez présentées, leur présentation induit une question de fond. J'ai toujours appris que ce qui était important, on le mettait en premier, et ce qui était moins important était mis en dernier. Si on prend la partie 1, la mobilité soutenable, en premier est noté le progrès technologique. Est-ce volontaire ? Je ne sais pas. Mais cela va peut-être induire les gens à penser que ce qui va résoudre le problème, c'est le progrès technologique. Puis, en deuxième position, il y a les actions sur la demande. Ce qui me paraît le plus important, c'est le changement de système de production et de consommation. On a souvent parlé de la relocalisation des activités. Si on agit là-dessus, on agira au niveau des flux, et donc au niveau des émissions de gaz à effet de serre, etc.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une proposition a été faite. Sur les produits achetés par les consommateurs, on pourrait marquer combien de kilomètres ont été effectués par le produit et ses composants. Ensuite, le consommateur pourrait faire un choix.

De la salle

Je veux dire que dans le premier tableau, il y aurait peut-être une hiérarchie à instaurer. A-t-elle été volontaire ? Mais souvenez-vous que la première solution, ce sont les biocarburants. Mais les biocarburants ne sont pas la solution parce qu'il faudrait plus de surfaces de culture en France. On voit bien que ce n'est pas une solution idéale. Même si elle en est une, il ne faudra peut-être pas qu'elle soit placée en premier. Il faudrait que le point sur le changement sur la production et la consommation soit mis en premier.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est le document de l'Etat.

De la salle

Je veux dire qu'une question de forme induit aussi tout un schéma de pensée. On va me dire que les élus locaux disent qu'ils ne veulent pas de l'A7. Evidemment, personne n'en veut sur son territoire. Et ils ont dit qu'ils étaient favorables à l'A51. Il faut faire attention à ce genre de problématique « je ne veux pas de quelque chose chez moi, mais pourquoi pas chez les voisins ». Si on voit le problème globalement, c'est nous tous qui en pâtissons par les gaz à effet de serre. Juste pour conclure, plus on augmentera les tuyaux, plus on augmentera la consommation.

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme Ardèche

Sur les points que nous avons présentés, nous ne sommes pas sur des perspectives. Nous sommes dans la réalité. Les circuits producteur/consommateur courts, en France, existent. Il y a des associations d'agriculture paysanne. Les consommateurs vont directement acheter leurs légumes et leurs fruits au producteur. Un autre exemple de ce qui existe déjà est une opération, dans l'Ardèche, qui s'appelle « le stop participatif ». C'est quoi ? C'est relancer le stop. Quand on voit toutes ces voitures, et tout ce qui circule, il y a forcément quelqu'un qui (*inaudible*). Cela a beaucoup de succès, notamment auprès des jeunes. Après, se pose la question d'avoir des aires pour s'arrêter.

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports

Je voudrais poser une question à Monsieur Delorme à propos des investissements massifs. S'agit-il seulement d'investissement ou de subvention ? Vous savez qu'en Suisse, ils subventionnent massivement (50 à 60 % du passage sur le train). Dans votre idée, imaginez-vous qu'il y aura des fonds publics pour subventionner l'exploitation d'une autoroute ferroviaire ?

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme Ardèche

Je suis le porte-parole d'un collectif d'associations, associations locales, régionales et même nationales et européennes. Ce n'est pas le sujet que je connais mieux. Par contre, nous disons qu'il faut effectivement une véritable politique de transfert. Après, les modalités techniques, je vous laisse en débattre avec les principaux intéressés. Je ne suis pas le bon interlocuteur pour répondre. Pour l'instant, je ne suis que le porte-parole.

Réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une redevance qui a été votée. Les investissements ont été votés. Mais ce sont des impôts supplémentaires qu'ils sont prêts à payer. Un effet bénéfique par rapport à cette taxe, est que le taux de remplissage des camions est beaucoup plus important.

Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme Ardèche

Je pense que c'est un mix de solutions, à la fois des taxes, mais en même temps des investissements.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. J'avais promis de finir à 21 heures. Merci de votre participation. Bonne fin de soirée.

Index

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

Gérard MARCOU.....	15
Jean-Bernard MEURTON.....	14, 15
Marcel MARGNON.....	33
Monsieur PERBEL.....	34