

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

## Deuxième audition publique

### Présentation du cahier d'acteur de l'atelier citoyen

#### **Philippe MARZOLF**

Je demande aux deux membres de l'atelier citoyen, Joëlle Viandier et Alain Bosc, de venir à la tribune pour expliquer ce qu'ils ont ressorti de leur contribution dans cet atelier citoyen. Merci de vous asseoir, s'il vous plaît. Il n'y a pas de pause, Messieurs, si vous voulez parler, merci de le faire dehors. C'est vraiment l'anarchie, ce soir. Monsieur Blanchet, merci. Nous allons démarrer l'audition publique.

Je rappelle juste quelques principes de l'audition publique. Il s'agit d'un dialogue entre l'auditionné et la Commission, suivi bien sûr de questions du public. Petite introduction par rapport à l'atelier citoyen : l'atelier citoyen est une commande de la Commission particulière du débat public parce que nous avons bien sûr pensé que dans le cadre de cette problématique générale, surtout sur la politique des transports à 20 ans ou à 25 ans, le grand public ne serait peut-être pas forcément présent aux réunions, ce qui a été un peu le cas. Nous nous sommes donc dit qu'il serait intéressant d'avoir une expérimentation où nous prenons un panel de citoyens en tenant compte de la diversité...

Donc, un panel de 16 citoyens qui ont été sélectionnés par un institut de sondage, en tenant compte de la diversité des trois régions au niveau social et démographique. Nous avons ensuite constitué un comité de pilotage d'experts pour préparer un programme d'information-formation. Ils ont eu trois week-ends avec une douzaine d'intervenants. Ce même panel a organisé une audition citoyenne le 22 avril à Avignon en choisissant quels étaient les thèmes qu'ils pouvaient choisir sur le débat pour avoir des informations complémentaires et donc quel type d'experts ou d'acteurs ils voulaient avoir. Le lendemain, le dimanche, ils ont eu toute la journée pour délibérer et écrire un cahier d'acteurs que vous avez trouvé à l'entrée, un quatre page qui répond également aux questions que le débat public pose à tous au niveau du système de transport, des orientations et de l'acceptabilité des mesures.

Merci en tout cas d'avoir participé à cet atelier citoyen. Nous vous écoutons maintenant sur le fond et sur ce que vous avez appris, ce que vous avez noté dans votre cahier d'acteurs.

#### **Alain BOSC, Atelier citoyen**

Merci beaucoup. Bonsoir à tous, nous vous remercions d'être venus, peut-être pas en grande foule, mais d'être présents. Nous allons d'abord commencer par vous présenter qui nous sommes et ensuite, ce que nous avons fait. Nous avons réalisé un petit écrit que je vais simplement vous lire.

En qualité de citoyens issus de différents horizons, de diverses cultures et professions, un groupe de 16 personnes dont la fourchette d'âge varie de 24 à 72 ans a été convié afin de réfléchir sur le futur

des transports sur le couloir rhodanien, l'arc languedocien, la région PACA et l'Espagne à l'horizon de 2025, 2026 puisque nous avons dit vingt ans. Nous avons tout de suite pensé que vingt ans étaient courts et qu'il fallait également réfléchir au-delà des vingt ans.

À l'issue de trois week-ends de travail, les informations qui nous ont été transmises par de nombreux intervenants qualifiés, concernant des sujets très divers dans les domaines des transports sur route, fer, fleuve, maritime, aérien et de l'état des infrastructures existantes, nous avons également abordé les problèmes de gêne, de pollution, de l'effet de serre, de notre santé, de l'environnement et de beaucoup d'autres choses, d'ailleurs. Il a également été mis en évidence que notre principale énergie moderne utilisée est le pétrole, énergie fossile et épuisable, donc non renouvelable et bien évidemment non durable. Nous avons également pris conscience que la qualité de notre vie dans un très proche avenir devenait très menacée.

Que faire au plus vite afin d'infléchir dans l'immédiat et d'inverser dans l'avenir ce processus de déchéance ?

C'est pourquoi, lors de notre quatrième week-end du débat public, nous avons invité différents acteurs ayant des responsabilités, de l'État, de l'aménagement du territoire, des élus, des responsables des transports, des associations, des scientifiques, des explorateurs – nous les avons demandés mais nous ne les avons pas eus – des professions de la santé, etc., afin de les auditionner. Au terme de ce débat, nous avons réfléchi sur une problématique, et non sur un projet, afin rédiger un cahier d'acteurs de l'atelier citoyen que nous avons remis solennellement le dimanche 23 avril à la Commission particulière de la CNDP, en main propre à Monsieur Philippe Marzolf ici présent, Président de la CPDP et de Monsieur Jean-Michel Fourniau du comité de pilotage.

S'agissant des formations, nous avons eu une bonne quinzaine d'intervenants. Notre premier week-end a eu lieu début mars 2006, et au cours des trois premiers week-ends de réflexion, nous avons réfléchi avec une quinzaine de conférenciers sur des sujets aussi divers que :

- les lieux géographiques concernés,
- la transformation du mode de vie,
- l'organisation du travail, du lieu de travail, la mobilité,
- les déplacements pour le travail, les loisirs, les achats,
- les aspects économiques,
- les moyens de transport du travail, etc.,
- les impacts des transports sur l'environnement, effets locaux, effets globaux, les plus touchés, les populations concernées,
- mais aussi la sécurité, et il ne s'agit pas là d'un vain mot en ce qui concerne les autoroutes,
- la santé,
- la congestion du réseau,
- les infrastructures existantes.

Nous avons également abordé le problème :

- des énergies,
- de la pollution,
- de l'effet de serre,
- du prix du pétrole,

- du réchauffement de la planète,
- du développement durable des territoires,
- de l'aménagement de l'espace urbain,
- du transport de fret,
- des moyens rapides, ceux qui peuvent l'être moins, qui peuvent attendre.

Nous avons parlé de la mondialisation de la production et des échanges : la migration des produits qui font des milliers de kilomètres avant d'arriver dans nos assiettes, mais il y a également le problème des gros camions, c'est malheureux mais cela représente beaucoup de kilomètres. Nous avons réfléchi sur le développement durable des transports : nous nous sommes demandés si l'automobile avait encore un avenir, je pense que cela va être très difficile et que nous allons certainement devoir faire en sorte de modifier. Vient ensuite le vieillissement de la population, les leviers de l'action publique. En crête, un sujet nous a assez interpellés, l'interconnexion des différents décideurs qui ne se rassemblent pas assez suffisamment.

S'agissant de la façon dont nous avons procédé pour élaborer notre cahier d'acteurs, nous avons décidé de le découper en quatre thèmes :

- Etat des lieux, diagnostic de la situation en 2006 ;
- Quels sont les enjeux en 2026 ?, – et non en 2006 comme il est écrit ici, il s'agit d'une erreur – ;
- Quels objectifs devons-nous atteindre en 2026 ?
- Quels sont les projets à initier dès maintenant pour les atteindre ?

Il est vrai que nous nous sommes aperçus que nous sommes partis sur un sujet assez précis concernant la politique des transports dans la vallée du Rhône et cela nous a amené à extrapoler sur beaucoup de choses et en particulier sur la pollution de la planète, la fonte des glaciers en Antarctique et en Arctique.

### **Philippe MARZOLF**

7,20 minutes. Sur les actions maintenant.

### **Joëlle VIANDIER, Atelier citoyen**

Les actions qui nous ont semblé importantes et à prendre en compte dès maintenant sont déjà une prise de conscience des citoyens de la gravité de l'état des transports, due au manque de pétrole qui va arriver très, très vite ; demander aux constructeurs et aux utilisateurs d'être de bons citoyens et de polluer le moins possible parce que notre santé s'en ressent. Nous pensons également à nos enfants et petits-enfants qui, eux, auront une planète très certainement en plus mauvais état que celle que nous avons connue et que nous connaissons à l'heure actuelle.

Pour ce faire, nous pensons qu'il est important d'informer les gens : d'abord les adultes qui ont des enfants parce qu'il leur revient de faire l'éducation de leurs petits, de leur donner des informations qui les rendent plus citoyens, c'est-à-dire plus responsables, faire moins de déplacements inutiles, pour marcher beaucoup plus que nous ne le faisons actuellement : peut-être ne pas emmener les enfants en voiture à l'école pour 4 à 500 mètres, un enfant peut les faire sans grand problème à partir de trois ans. De plus, je pense qu'en éduquant les petits à ce genre de gymnastique, nous contribuerons aussi à leur bien-être dans l'existence future, où ils seront peut-être contraints de se

passer davantage de véhicules motorisés et faire plus de vélo, de marche ou d'utiliser des moyens plus écologiques et moins coûteux, bien sûr.

**Alain BOSC**

Je voulais vous faire remarquer que vous avez ce dépliant sur ce petit cahier d'acteurs de quatre pages. Le constat que nous faisons par rapport à ce cahier d'acteurs est qu'il est très succinct par rapport à la source de travail que nous avons développé. Nous aurions pu, en développant un peu plus de façon à ce que cela soit plus percutant, faire facilement vingt pages. Peut-être nous déciderons-nous à le faire, nous ne savons pas comment sera fait notre avenir concernant ce problème. Nous sommes en tout cas très intéressés, nous avons été très intéressés de nous rencontrer. Nous étions seize au départ, nous étions seize à l'arrivée, il n'y a pas eu une seule défection et cela est très important. Je pense donc que nous pourrions développer cela de façon un peu plus approfondie, mais nous souhaitons surtout savoir quelle sera la répercussion, l'impact de nos travaux. S'agissant des représentants de l'Etat, nous souhaiterions savoir ce qu'ils pensent de notre travail et s'il y a des gains vraiment intéressants.

**Philippe MARZOLF**

Merci, ils vous répondront tout à l'heure. Avez-vous des questions ?

**Paul VIALATTE, membre de la CPDP**

D'un groupe de citoyens de base, non informés au départ, vous êtes parvenus en quelques semaines à une perception des problèmes qui paraît très intéressante, une perception des problèmes du réchauffement climatique, des effets environnementaux des transports, de la nécessité de changement de comportement et autres. Pensez-vous que ce genre de perception peut être partagé aussi rapidement par le grand public ? Pensez-vous que des actions d'information adaptées peuvent largement diffuser ce genre de réflexion, ce genre de thème dans le grand public ?

**Alain BOSC**

Je pense que la réponse est oui. Le but est de changer le comportement des citoyens. Nous sommes tous citoyens. Nous devons donc prendre en compte les problèmes que nous sommes en train de traverser, qui s'aggraveront. En expliquant sainement, bien sûr à qui veut l'entendre, mais tout le monde sait que le CO<sub>2</sub> perturbe l'atmosphère, tout le monde sait que le pétrole est épuisable, que nous n'en aurons plus dans quelques dizaines d'années. Tout le monde sait actuellement que le pétrole deviendra de plus en plus cher et qu'il ne diminuera pas. Les citoyens devront tous changer de comportement et si nous lui expliquons, je pense que le Français est capable de le comprendre. Je crois que nous devons lui expliquer et il comprendra.

**Philippe MARZOLF**

Par quel biais ? Avez-vous des idées à ce sujet, sur ce qui peut arriver à toucher le Français chez lui ou au travail ?

**Alain BOSCH**

Des campagnes d'information peuvent être faites. Nous voyons depuis quelques temps que les choses bougent, nous nous plaignons que certaines voies ferrées ne sont pas utilisées, mais nous voyons que les choses bougent depuis deux ans au niveau des transports. De nombreux médias s'occupent de motiver les gens, des émissions radio, des émissions télévisées. Je pense qu'il devrait y avoir des débats tels que celui-ci au sein d'associations. Je pense que nous devons trouver une solution pour motiver les gens. Je pense que nous pouvons le faire et que cela sera très bénéfique.

**Philippe MARZOLF**

Juste une petite question s'agissant de l'incitation : il est vrai qu'il y a beaucoup de choses sur l'éducation, l'incitation et la concertation, mais il y a eu l'idée originale d'un enregistreur électronique volontaire qui permettrait de juger de sa bonne conduite. Pensez-vous que cela peut inciter les gens ? Dans certaines voitures la consommation est déjà indiquée.

**Alain BOSCH**

Oui, mais un compteur électronique sur une voiture existe déjà, le problème est qu'il était normalement prévu de les monter d'origine sur les véhicules et cela n'est pas encore spécialement fait. De plus, il existe maintenant des appareils qui vous indiquent les radars. Effectivement, cela incite les gens à aller moins vite. J'ai personnellement utilisé à une certaine époque, comme beaucoup de gens, la cibie. Les poids-lourds s'en servaient pour avoir des renseignements, nous nous en servions également pour savoir où se trouvaient les radars et à partir du moment où j'ai eu la cibie dans mon véhicule, je me suis rendu compte que je roulais moins vite. Cela a été instinctif. Je ne l'ai pas exprès, je me suis rendu compte que je roulais moins vite parce que j'écoutais ce qui se racontait, j'entendais qu'il y avait des embouteillages et cela était assez percutant.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose, si vous avez des réactions ou des questions... L'Etat veut peut-être répondre à leur façon de ressentir ces propositions ?

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

D'abord, pour vous avoir rencontré à plusieurs reprises, j'ai beaucoup apprécié l'ardeur que vous avez mise à plonger dans ce dossier assez volumineux et je pense que vous avez compris sa complexité. Et, à cet égard, vous avez certainement compris ce que devait être la réaction du grand public. Vous représentez un vrai grand public, dans la mesure où vous avez été tirés au sort et, de ce fait, vous représentez les citoyens que nous sommes tous, vous êtes un vrai échantillon.

Sur le fond, il y a des choses que vous avez bien perçues, d'autres que vous n'avez pas beaucoup traitées, tout ce qui concernait les mesures incitatives pour réduire cette mobilité. Encore que j'ai bien apprécié la dernière proposition que vous faites s'agissant de la formation des jeunes et des mesures incitatives pour faire un meilleur usage de l'énergie qui va devenir rare et chère. Je constate que vous avez un apport certain.

Sur le reste, je voudrais indiquer que, pour ce qui concerne ce qui est plus difficile, c'est-à-dire les mesures fiscales, vous êtes plus discrets. Mais nous vous comprenons en tant que citoyens.

En tout cas, un grand bravo pour l'effort important que vous avez fait en prenant sur votre temps de repos, le week-end, pour tenter de comprendre et d'assimiler des notions qui vous sont, à juste titre, parfois étrangères. Merci.

### **Alain BOSCH**

S'agissant de ce que vous dites sur la fiscalité, il est vrai que nous avons été discrets parce que nous ne pouvons pas dire d'emblée ce qui est en préparation et ce qui serait bon. Il nous paraît intéressant de mettre un impôt pollueur, un impôt carbone sur les poids-lourds, mais vous savez très bien ce qui va se passer : si vous dites cela ce soir aux routiers, la France est paralysée dans les deux jours. Il faut donc trouver un artifice, un moyen un peu plus élégant, pour trouver une solution et concurrencer le transport par ces poids-lourds. Nous nous sommes très bien aperçus que le transport par le camion était le plus pratique et le plus économique. Il s'agit malheureusement d'un gros consommateur d'énergie et donc, par ce fait, d'un gros pollueur. Il faut trouver une formule. Nous avons posé la question à la SNCF « quels sont vos projets pour éventuellement récupérer des clients qui sont sur la route et les mettre dans le train ? »

Vous savez, je n'ai jamais autant pris le train de ma vie que depuis que je suis entré dans le débat. C'est super, vous descendez à Avignon en 1 h 05, c'est formidable. Pourquoi n'y aurait-il pas par le train un transport passager plus voitures à un tarif intéressant ? Cela éviterait certainement aux gens de partir systématiquement avec leur voiture. De plus, en ce qui concerne les responsables d'autoroutes, ils avaient commencé à le faire avec les caravanes, pour privilégier le passage des caravanes un jour donné durant les périodes de vacances. Pourquoi n'aménageraient-ils pas des tarifs préférentiels en fonction des jours pour inciter les gens à partir éventuellement le mercredi, jeudi au lieu de partir le vendredi après-midi et le samedi ? Il y a énormément de solutions que nous pourrions mettre à la suite de tout cela et nous l'expliquons.

### **Jean-Didier BLANCHET**

Au contraire, le problème planétaire que constitue le réchauffement climatique, les mesures qui devront être prises pour y faire face ne peuvent pas être le seul fait de la France, ni même de l'Europe. C'est pour cela que nous parlons de gouvernance mondiale dans le dossier.

C'est également valable s'agissant des mesures fiscales. Il est bien évident que c'est en cours dans un contexte de marché européen, il n'est pas question qu'il y ait distorsion de concurrence entre les transporteurs européens. Il ne peut donc par conséquent y avoir que des mesures européennes et avoir un programme progressif et annoncé à l'avance. Nous devons avoir une vision au moins européenne et puisqu'il s'agit d'un problème planétaire, il faut absolument qu'il y ait gouvernance mondiale. C'est la raison de l'accord international de Kyoto, qui est en vigueur parce que finalement une majorité de pays l'ont ratifié et il faut aller au-delà, avec les États-Unis.

### **Philippe MARZOLF**

D'autres interventions ?

**Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT,**

Juste une réaction par rapport aux possibilités, il y a en Suisse des milliards d'euros, Monsieur Philippe Bovy connaît certainement cela, investis dans le ferroviaire pour le rendre performant. Quelque part, nous avons un exemple extraordinaire en France, je vais faire un peu de publicité : Monsieur Valéry Giscard d'Estaing, à la fin des années 70, a pratiquement imposé le TGV. Nous nous sommes donné les moyens, nous avons le résultat. Qui conteste le TGV ? Il est vrai que nous disons maintenant que trop de TGV tue le ferroviaire. Mais quelque part la congestion est peut-être une chance. Nous ne résoudrons pas ce problème soi-disant économique en répondant par la route. Sans remettre en question, et je le dis haut et fort, la notion de mobilité, nous devons remettre en question les choix modaux donnés par cette mobilité. Il est vrai que nous y répondons en général par le ferroviaire, mais il n'y a pas que le ferroviaire, je réponds au Monsieur qui a parlé tout à l'heure, je suis désolé, lorsque j'arrive à la gare de la Part-Dieu, je prends d'autres modes, la marche, le vélo, pour aller au travail.

En marchandises, en particulier à Paris, nous n'avons pas d'autres réponses que la livraison par camion. Nous avons un problème en France : depuis l'ère du TGV, nous ne savons plus faire de recherche et développement, et Dieu sait si nous pouvons politiquement nous en donner les moyens et les financements. Nous devons faire de la recherche et développement pour les autres moyens. C'est pour cela que nous accusons un certain retard en matière ferroviaire. Je dis souvent, je me répète, que depuis le 18 avril 1955, c'est-à-dire depuis que nous faisons en France des autoroutes concédées, nous avons tout investi sur la route pour un certain nombre de raisons, la guerre froide et d'autres choses, mais rien sur les autres modes.

C'est donc cette politique là que nous demandons : changeons de politique.

**Philippe MARZOLF**

Madame Tourjansky.

**Laure TOURJANSKY, ministère de l'écologie et du développement durable,**

Je pense aussi que Michel Badré a beaucoup apprécié ce travail de cahiers d'acteurs. J'en ai retenu qu'il y a eu des réactions sur le diagnostic avant d'avoir eu des réactions sur les mesures. Seconde chose, la graduation de l'appréciation dans le temps, ce que nous pouvons faire tout de suite, ce que nous pouvons faire plus tard, question difficile dans le débat. Nous parlons de l'horizon 2050, nous savons très bien que cela ne sortira pas la semaine prochaine.

**Philippe MARZOLF**

Merci. D'autres réactions, questions aux membres de l'atelier citoyen ?

**Jean-Didier BLANCHET**

J'aimerais répondre à Monsieur LHUILLIER sur les coûts, pour lui dire que la politique à laquelle il aspire est en partie appliquée. Si je me réfère au fameux CIADT de 2003, 75 % de l'argent public prévu d'ici 2012 est consacré aux modes non routiers. Autrement dit, une majorité importante de

l'argent public consacré aux transports, le sera aux transports ferroviaires et fluviaux. En outre, s'agissant des Pyrénées, puisqu'il en a parlé, l'une des mesures qui ont été prises est de donner un milliard d'euros pour la réalisation de Perpignan-Figueras, pour raccorder toute la péninsule Ibérique au réseau ferroviaire européen, parce que vous savez qu'il n'est pas le même en Espagne, afin qu'il y ait du transport issu de l'Espagne qui prenne davantage le chemin de fer plutôt que la route. Nous ne pouvons donc pas dire que nous n'avons pas changé de politique dans ce domaine.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Une dernière intervention.

**Alain FEUGIER, premier adjoint à la Tour de Salvagny**

Je suis également secrétaire général de l'association ALCALY qui regroupe 110 communes dans l'ouest lyonnais. Je salue le travail qui a été fait par l'atelier citoyen. En lisant rapidement, parce que je viens de découvrir le document, il y a des choses intéressantes, mais la première question que je me pose, que je voudrais que vous vous posiez et que la Commission doit se poser est : quelle va être l'attitude de l'Etat. Voilà plus de treize ans que je me bats avec beaucoup d'autres élus et associations contre des projets autoroutiers dans la région lyonnaise. Or je m'aperçois qu'en matière de démocratie participative, dont on nous a rebattu les oreilles pendant très longtemps, nous sommes loin du compte. Autrement dit, « Oui, exprimez vous. Oui, dites comment vous voyez des choses. » Mais pendant ce temps, le rouleau compresseur des services de l'Etat fonctionne, et fonctionne pour le tout routier.

Nous devons être clairs sur ce point. Qui aura le courage politique, ce n'est malheureusement probablement pas dans cette salle que cela se fera, de réellement tirer un trait sur la situation actuelle et de donner la priorité aux modes alternatifs que sont le ferroviaire et le fluvial ? Il y a encore une marge de manœuvre considérable. Il faut tout de même retenir que sur le Rhône circulent actuellement environ 5 millions de tonnes de marchandises alors que cette installation est capable d'accueillir de 20 à 25 millions de tonnes par an en matière de transport. Continuerons-nous comme je lis aujourd'hui dans Le Progrès – je ne fais pas de publicité pour Le Progrès, mais c'est le seul quotidien régional qui paraît à Lyon – les autoroutes du sud de la France disent qu'il faut passer l'autoroute A7 dans la vallée du Rhône à 2x5 voies. Je dis que ceci est insupportable et qu'il faudra bien que le citoyen soit entendu. Je parle aussi bien en tant que citoyen, qu'en tant qu'élu et qu'en tant que secrétaire de l'association ALCALY.

**Philippe MARZOLF**

En tout cas, ce que je peux répondre, c'est que nous instaurons du dialogue. Cela va certainement prendre du temps. Le rôle de la Commission n'est pas de donner son avis mais de retranscrire ce que vous dites donc, forcément, cette demande de report modal sera inscrite en gros, en gras, en rouge. En tout cas, le message sera porté. Ensuite, nous ne savons pas s'il sera suivi. En tout cas, nous ferons notre travail, si vous argumentez bien, nous travaillerons dans ce sens.

Désirez-vous dire un mot ?

**Alain BOSCH**

Oui, j'aimerais dire un petit mot s'agissant de l'intervention de Monsieur sur les autoroutes. Nous avons parfaitement traité le problème, nous en parlons et lors de notre débat public citoyen, nous avons eu en face de nous un responsable de l'autoroute ASF, qui était en fait un commercial présent pour vendre sa marchandise. Cela ne nous a pas plu du tout, à tel point que nous avons déjà fait un bilan de la gêne occasionnée par cette autoroute, sans avoir eu les documents de qui que ce soit, ni ceux de l'Etat. Nous avons pour notre part estimé la gêne entre quinze et vingt jours par an, à savoir les jours de grande transhumance pendant les vacances. C'est pour cela que nous demandons aux autoroutes de réfléchir à faire des tarifs préférentiels pour inciter les gens à passer autrement. Ce Monsieur disait que pour lui, il y avait 100 jours de gêne, ce qui a fait un petit tollé. Le document de l'Etat parlait de 20 et 25 jours l'été et 20 et 25 jours l'hiver, ce qui fait en gros 50 jours. Ce Monsieur était donc là pour vendre sa marchandise et nous nous sommes rendu compte qu'il était très intéressant de faire des tuyaux au plan commercial. Ces personnes ne se soucient pas des problèmes de consommation de carburant, des camions qui nous polluent. Les marchandises doivent certes être acheminées, mais nous devons trouver d'autres solutions.

**Philippe MARZOLF**

C'est pour cela, il est 18 h 45 et nous n'avons pas le temps, c'est pourquoi vous avez écarté le projet d'A7 à 2x5 voies. Je vous demande d'intervenir rapidement.

**Jean-Pierre CABBILLARD, Direction générale des routes**

Je suis spécialiste des effets de trafic. Je ne suis pas là pour prendre la défense d'un mauvais CIADT, mais pour rétablir ce qui me semble être la vérité et l'origine de la confusion. D'un côté, certains ont parlé de saturation, de l'autre, des personnes ont utilisé d'autres notions. Je crois qu'il s'agit soit de celle de la gêne, soit de celle des jours où le trafic dépassant un certain seuil, les équipes d'ASF ne peuvent pas intervenir sur l'autoroute. Je pense donc que le problème est un problème de confusion de part et d'autre entre des gens qui utilisent des notions différentes.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur, et nous passerons ensuite au sujet suivant.

**Luc BORGNA, directeur opérationnel d'exploitation à Valence, ASF**

Bonsoir. Je crois que nous sommes là pour un débat. Je ne suis pas commercial, par contre je suis exploitant. Les personnes qui sont sous mes ordres prennent des risques pour assurer votre sécurité et vous ne pouvez pas dire aujourd'hui qu'il n'y a des problèmes dans la vallée du Rhône que vingt jours par an. Monsieur a bien résumé la situation, je dois organiser les travaux de janvier à mi-avril et les reprendre à partir de mi-octobre. Appelez donc cela comme vous le voulez, je suis arrivé ici avec une demi-heure de retard pour la bonne raison...

**Jean-Paul LHUILLIER**

Je rêve ! Il y a 3 milliards à investir par an...

**Philippe MARZOLF**

Monsieur LHUILLIER, vous vous êtes exprimé.

**Jean-Paul LHUILLIER**

J'interviens parce que c'est toujours le même discours : la route ne marche pas donc nous investissons sur la route pour qu'elle s'améliore ! Et c'est toujours plus de route.

**Philippe MARZOLF**

Vous avez déjà exprimé cela.

**Jean-Paul LHUILLIER**

Regardez ce qui se passe ! Pourquoi la SNCF et RFF n'interviennent-ils pas ? Les bouchons, nous, en tant qu'usagers, nous les avons tout le temps et tous les jours !

**Philippe MARZOLF**

Laissez terminer le Monsieur d'ASF et nous y reviendrons.

**Luc BORGNA**

Je vais m'expliquer calmement et je respecte votre argument. Je vous explique simplement la situation, la raison pour laquelle je n'étais pas là au début, il ne s'agissait pas d'un problème congestion, mais c'était très mal indiqué ! Peu importe, je peux simplement vous dire qu'aujourd'hui ASF n'a pas d'intérêt économique à élargir l'autoroute. ASF est exploitant de l'autoroute A7, elle a à ce titre des devoirs qui sont notamment d'alerter son concédant, l'Etat, et de le prévenir lorsque les conditions d'exploitation deviennent difficiles, dangereuses et c'est ce qu'ASF a fait. ASF n'est pas le promoteur de toute la solution tout camions.

Nous sommes promoteurs d'une solution dans la mesure où nous améliorerons les conditions d'exploitation. Je vous rappelle qu'ASF est acteur dans le ferroutage, puisque qu'ASF est même le leader de la première liaison qui fera Luxembourg-Perpignan, qui sera opérationnelle dès l'année prochaine, avec cinq allers-retours quotidiens.

Une seule petite remarque sur le cahier d'acteurs : vous proposez d'élargir à trois voies des sections qui le sont déjà. Il n'y a pas de section à deux voies entre Valence et Orange.

**Philippe MARZOLF**

Très bien, je vous remercie. Merci aux membres de l'atelier citoyen qui ont vraiment donné de leur temps, nous vous remercions chaleureusement au nom de la Commission. Je vous propose de passer au deuxième auditionné, les membres du Conseil régional Rhône-Alpes sont en train de délibérer depuis 11 heures ce matin et n'ont pas terminé leurs délibérations. Monsieur Queyranne devait venir nous présenter cette délibération. Je vous propose donc de passer à l'auditionné suivant en attendant que Monsieur Queyranne arrive.

J'appelle donc Michel Grégoire, premier Vice-président du Conseil général de la Drôme pour vous présenter la position de ce département sur le sujet. 10 petites minutes de présentation, suivies de questions de la Commission et ensuite de questions du public.

## **Le Conseil Général de la Drôme**

**Michel GREGOIRE**

**Premier Vice-Président du Conseil Général de la Drôme**

Merci Monsieur le Président. J'aimerais excuser l'absence de notre Président qui n'a pas pu être là aujourd'hui, retenu sur le dossier du sillon alpin. Je voudrais également dire en préalable, avant de présenter mon PowerPoint, ce que nous avons entendu depuis quelques temps sur ce débat qui est ancien. S'il s'agit d'un enjeu pour l'ensemble des Français, pour la France, pour l'Europe, il s'agit également au premier chef d'un enjeu pour la Drôme et les Drômois, parce que nous sommes bien entendu géographiquement situés au cœur de ce problème.

Forcément notre position, sans être exclusive bien entendu, puisque nous avons un débat autour de cela dans la Drôme, est considérée avec beaucoup d'attention parce que les décisions qui seront prises auront des impacts directs sur le quotidien des Drômois. Nous nous félicitons donc qu'il y ait un débat public, nous nous félicitons qu'il soit ouvert et mené jusqu'à présent en toute objectivité et avec le souci d'avoir la plus grande transparence et une ouverture sur tous les problèmes.

Ce débat est tout d'abord nécessaire, il est ancien, un colloque « couloirs saturés » a eu lieu au Conseil général les 4 et 5 décembre 1991 et n'a jamais à ce jour produit de solution vraiment durable. Aujourd'hui, je pense que nous sommes tous d'accord sur un point : il y a urgence, la situation devient peu à peu difficile en Drôme. Nous sommes globalement aussi au cœur d'un débat de fond qui, certes, est un débat sur l'économie, mais aussi sur les choix de modes de vie face à des sujets qui préoccupent de plus en plus nos concitoyens. Aujourd'hui le politique sait également se soucier de cela et donc, à un moment où il est beaucoup question de production et de consommation, à un moment important de l'évolution de notre société, nous estimons que le débat de la vallée du Rhône ne doit pas occulter cet aspect, en matière de crise énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre.

La Drôme en elle-même est un département qui a une très forte dynamique économique et démographique, due en partie à sa position privilégiée au cœur d'un nœud de transport, relations nord-sud de l'Europe, également relation avec le nord-est de l'Europe via le sillon alpin qui est amené à se développer, sur lequel nous faisons de gros investissements. La Drôme est également un environnement naturel et culturel que nous tenons à préserver tout simplement parce que, là aussi, outre l'aspect purement engagement par rapport à la qualité de vie, la qualité de notre espace est également nécessaire à notre économie drômoise. Notre époque n'est pas facile, la Drôme est certes le cordon de la vallée du Rhône, mais c'est aussi des espaces à vocation agricole et naturelle, avec des économies fragiles, en pleine mutation, sur lesquelles nous subissons beaucoup d'agressions et de pertes d'emplois. C'est donc aussi pour nous un enjeu important et la vallée du Rhône doit également contribuer à une sorte de dispositif qui fasse en sorte que nous n'ayons pas un mur, mais un dispositif qui irrigue.

La vallée du Rhône est traversée chaque jour par 310 trains, 100 000 véhicules, 150 000 voyageurs, 250 000 tonnes de marchandises. Ce sont des chiffres un peu à la louche, mais ils sont là pour donner une idée. Y passent également 16 000 camions dont 500 de matières dangereuses. Elle représente 5 à 15 kilomètres de couloir avec 350 000 habitants, c'est une grande ville qui s'étale sur à peu près 100 à 130 kilomètres. Nous ne pouvons donc pas traiter le sujet à la légère.

Aujourd'hui, nous nous trouvons dans une situation très tendue : tout incident, accident de poids-lourd ou intempérie, provoque le blocage des axes nationaux. Nous le voyons lorsqu'il neige, nous le voyons dans cette loi des séries que nous avons eue il y a quelques temps où nous avons vu en un mois, heureusement sans dégâts humains, des camions qui se sont renversés, etc. Cela provoque des reports sur les routes départementales, ce qui est pour nous une difficulté, parce qu'elles ne sont pas toujours conçues pour accueillir ces trafics. Il s'agit également d'un risque pour les riverains en cas d'accidents avec des camions qui transporteraient des matières dangereuses. Nous sommes donc contraints d'être attentifs, par précaution, à ce sujet.

Les nuisances sont par ailleurs sans cesse en croissance. La congestion perturbe la mobilité des Drômois et des entreprises locales. Nous utilisons tous beaucoup ce cordon de l'arrière-pays vers Valence, beaucoup de trafics locaux utilisent la vallée du Rhône et donc l'autoroute, mais j'y reviendrai plus loin. 10 % de la population subit un bruit excessif et permanent, sachant que dans la vallée du Rhône, il n'y a pas que l'autoroute, mais aussi d'autres voies qui produisent des nuisances. Il y a également des inquiétudes quant aux conséquences des gaz à effet de serre sur la vie et l'économie drômoises.

Par ailleurs, les solutions du passé sont aujourd'hui caduques, je pense que je ne suis pas le seul à en faire le constat et je vais dire en gros quels sont les axes concernés. L'Etat a toujours raisonné jusqu'à ce jour aux problèmes de congestion en augmentant les capacités routières. Nous en tirons donc le constat, pour ne pas dire la conclusion, que pour le moment cela n'a eu pour effet que d'amplifier le problème. Aujourd'hui, pour être très cartésien, nous sommes en position de dire que nous ne sommes pas favorables à l'élargissement de l'autoroute A7, ni de la RN7, nous ne sommes pas favorables à une liaison entre l'A49 et l'A7. Par contre, et nous y reviendrons ensuite, nous sommes favorables à des solutions alternatives et à des décisions rapides dès l'issue du débat public, je vais également en parler. Il y a peut-être des choses simples qui, dans un premier temps, à court et moyen terme, peuvent déjà apporter certains éléments de réponse.

La première chose que nous demandons est que les engagements du contrat de plan du CIADT de 2003 soient respectés. Je ne mets pas en cause le fait que ce soit respecté, mais je le rappelle. A savoir :

- le doublement et l'électrification du sillon alpin, qui est a priori bien engagé, et nous espérons que cela ira à son aboutissement car il s'agit tout de même d'un enjeu assez important pour nous.
- les opérations qui étaient inscrites au contrat de plan sur les déviations de Saint-Rambert, de Loriol et Livron sur la RN7, et d'autres aménagements qui, s'ils étaient faits, pourraient être beaucoup plus persuasifs pour le trafic local, ce qui n'est pas le cas actuellement. Pour aller à Valence, rien que le fait de traverser Loriol et Livron par le haut ou de passer par Saint-Rambert, vous êtes vite à la sortie de l'autoroute et vous y allez par l'autoroute.
- l'achèvement des routes par le massif central. Nous pensons qu'à partir du moment où aujourd'hui, le viaduc de Millau est réalisé, il faudrait que la liaison, la jonction au niveau de Pézenas soit faite ;
- la mise à 2x2 voies de la RN75 par Lus la Croix Haute, puisque nous étions favorables, vous le savez, dans le cadre du débat public par le passage par Lus et nous avons été déçus de constater que le gouvernement avait choisi un passage par l'est de Gap, ce qui n'était pas, a priori, les orientations qui semblaient transparaître du débat public. Nous espérons justement qu'il n'y aura pas d'opposition du gouvernement sur ce débat, contradictoire avec tout ce travail que nous

faisons aujourd'hui parce qu'il s'agit de beaucoup d'investissements et que nous n'ayons derrière pas trop de désillusions.

- enfin, ce n'est pas inscrit ici, mais le département doit réfléchir à l'amélioration routière départementale, pour essayer d'être plus incitatifs à l'usage des voies départementales secondaires, qui peuvent aussi alléger le trafic autoroutier.

Cela veut dire sur un autre volet, intensifier l'effort sur le report modal des marchandises, mais aussi voyageurs. Vous savez que nous sommes très favorables à la création d'une gare TGV à Allan, avec tout simplement le fait de transférer sur la LGV tous les TGV et de libérer ainsi toutes les voies classiques pour usage exclusif du trafic inter-cités, du TER et du trafic de fret. En fait, nous pourrions donner une spécificité à chacune des voies. Ceci permettrait un meilleur soutien au développement des TER et des transports en commun.

Doublement du trafic ferroviaire et multiplication par cinq minimal du transport fluvial. Nous pensons que le transport fluvial est sous-exploité. Là aussi, nous avons un débat dans la Drôme et nous sommes très franchement nombreux à y croire. Nous pouvons faire, bien entendu cela fait toujours sourire, des études exactes mais nous n'avons jamais essayé très sérieusement de nous donner les moyens de se pencher sur le problème et de voir ce qui pourrait être fait en la matière. Nous, nous croyons, même si cela doit avoir un impact limité, que tout ce que nous pourrions enlever par petits bouts sera bienvenu par rapport au sujet que nous traitons aujourd'hui. Amélioration de la compétitivité du fer, développement de plates-formes, de gares multimodales comme à Portes-lès-Valence. Ce n'est peut-être pas évident mais ce sont des choses qui sont peut-être à noter, le TER entre les deux plates-formes.

Nous avons déjà agi sur ces sujets, nous essayons de travailler, nous avons développé ces dernières années d'autres questions sur les transports collectifs, je vous laisse lire, le développement des modes doux, bien que cela aura, à mon avis, un moindre impact sur la vallée du Rhône. Et, comme je le disais, le travail sur lequel nous sommes engagés au niveau de la Drôme pour l'amélioration des départementales.

Enfin, des solutions véritables sont dans un changement, socialement accompagné, de notre vie actuelle. Mieux prendre en compte les coûts externes des transports marchandises et voyageurs, le rééquilibrage des coûts du transport routier par rapport aux autres modes, revoir notre façon d'occuper l'espace de consommer et de travailler. Nous devons anticiper la crise énergétique et lutter, comme je le disais tout à l'heure, contre le réchauffement climatique, ce qui signifie également pour nous une volonté de garder un niveau de qualité de vie dans la vallée du Rhône, un des sujets qui intéressent beaucoup nos concitoyens.

Enfin, les habitants de la Drôme ne peuvent plus attendre, pensons qu'il existe des solutions à court terme telles les limitations de vitesse sur A7 et RN7, interdiction de doubler pour les poids-lourds, pourquoi pas selon l'heure de la journée ou à partir d'un moment où le trafic se fait plus intense, une gestion des vacances scolaires, cela paraît idiot, mais nous pouvons tout envisager, la modulation des péages sur les différents réseaux autoroutiers en fonction de la saisonnalité et des plages horaires dans la journée. Cela se pratique pour les trains, pour les avions, pourquoi cela ne se pratiquerait pas pour le routier, c'est-à-dire essayer de diversifier, d'étaler le trafic en fonction des saisons et des heures. Et puis, un débat qui est aujourd'hui d'actualité au sein du Conseil général de la Drôme, la redistribution du produit des radars automatiques pour aider le département à adapter les axes de délestage de l'A7. Nous souhaitons que l'Etat prenne vite des engagements après le débat, pour que ce débat ne dure pas encore pendant cinq ans, ce qui est bien souvent le moyen

d'enterrer une chose qui devra ressortir un jour. C'est pour cela que nous insistons là-dessus, nous avons la volonté d'être actifs au cours de ce débat parce que c'est notre devoir, mais aussi parce qu'il vaut mieux traiter de front, quitte à ce que cela soit difficile et parfois même dur à assumer parce que nous n'avons pas tous la même vision des choses, mais nous devons le dépasser un jour parce que, autrement, nous ne ferons rien. Nous avons donc décidé de faire un débat public le 19 juin dans le département de la Drôme et le 3 juillet il y aura une délibération pour tout le département s'agissant du transport des personnes en vallée du Rhône. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Il y aura également le 5 juillet une réunion publique à Valence où vous présenterez votre délibération. J'aurais eu une question, vous êtes bien précis s'agissant des mesures, des solutions mais avez-vous également des solutions s'agissant du transit des véhicules légers surtout en période estivale, pour les vacances estivales ? S'agissant du transit des véhicules légers qui vont en Languedoc Roussillon ou en Espagne. Vous prévoyez du report modal pour les voyageurs, mais plutôt au quotidien.

### **Michel GREGOIRE**

C'est sur ce point que nous voudrions un travail d'étude plus précis, mais à partir du moment où certains investissements, comme je le disais, sur d'autres axe nord-sud auront aboutis, comme l'A75, ou comme l'A51 avec possibilité de faire des propositions sur des plages qui ne seraient pas si longues que cela dans l'année dans la journée, pour être incitatif à des moments précis. En voyant certaines autoroutes parfois vides, je me dis qu'il doit y avoir des mesures simples, comme nous le faisons pour remplir les TGV ou les avions, que nous devrions gérer les tarifs pour inciter les gens à partir plutôt à telle heure ou à tel jour. Pourquoi les autoroutes ne pourraient-elles pas avoir un dispositif de ce type qui finalement, ne serait économiquement pas une sanction, puisque de toute façon, la dépense serait la même. Là où cela devient anti économique, c'est que quelqu'un qui est coincé dans un axe nord-sud n'a surtout pas envie de repasser dans la vallée du Rhône. Je parle pour le touriste.

### **Paul VIALATTE**

Les habitants de la Drôme qui utilisent beaucoup les autoroutes pour leurs déplacements de proximité, de Valence à Lyon, accepteraient-ils facilement certaines mesures que vous préconisez, telles que la modulation des péages ou la limitation de vitesse ? Accepteraient-ils facilement que la vitesse soit seulement de 110 ou de 100 sur l'autoroute ?

### **Michel GREGOIRE**

Il y a plusieurs réponses. Tout d'abord, ne parlant pas en tant que Vice-président du Conseil général, mais en tant que simple usager, le matin, avant de partir lorsque je connais l'état du trafic sur autoroute, je peux vous assurer je ne vais pas la prendre. Je passe justement par l'intérieur de la Drôme, par Aleyrac pour aller à Valence, parce que je ne veux pas me bloquer avec cela.

Deuxièmement, pour les gens qui sont plus proches de l'autoroute, ces aménagements seraient à faire pour passer Montélimar, Loriol, Livron, Saint-Rambert et Orange dans le Vaucluse. Lorsque

vous voulez prendre la direction d'Orange, vous n'avez pas le choix vous êtes obligé de prendre l'autoroute à Orange. Donc, s'il y avait déjà un minimum d'aménagements sur la nationale 7 en matière de routier cela suffirait déjà à satisfaire beaucoup de personnes qui, de toute façon, sont embarrassées de prendre l'autoroute.

**Paul VIALATTE**

Vous contournez un peu ma question : accepteraient-ils de payer plus cher pour prendre l'autoroute ou de limiter leur vitesse ?

**Michel GREGOIRE**

La limitation de vitesse a déjà été faite, il y a déjà des mesures de limitation. De toute façon, la limitation de vitesse permet de fluidifier le trafic et de le rendre moins dangereux et, si elle n'est pas limitée vous n'irez pas plus vite parce que, justement, il y a une quasi saturation de l'autoroute. Là vous roulez à 80, 90 km/h, s'il n'y a pas de limitations, c'est l'anarchie et dès qu'il y a un moment où cela va mieux tout le monde se remet à rouler à 130. Le 110 permettrait de garantir une fluidité du trafic. Mais nous subissons tout cela, de toute façon.

Je n'ai pas répondu en matière de trafic.

**Philippe MARZOLF**

Sur votre transparent, vous dites « modulation des péages sans gêne pour le trafic local ».

**Michel GREGOIRE**

Oui. Le département peut également avoir des réponses appropriées à ce sujet.

**Philippe MARZOLF**

Des réactions du public, des questions ? Monsieur Estour, puis le Monsieur là-bas.

**Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et communication du sud-est**

Je vais soutenir les propos de votre Vice-Président dans sa presque totalité. Nous avons, nous aussi, du côté des professionnels, de très bons syndicats. Pour revenir à votre première question « Accepteriez-vous une réduction de vitesse sur les axes autoroutiers, comme vous l'avez évoqué, Monsieur Grégoire, à 110 ou 90 les jours où il y a trop fort trafic donc besoin de régulation ? » La réponse est oui, il n'y a pas d'objection des milieux économiques à ce sujet.

S'agissant des modulations de péages, il y a simplement une petite ambiguïté à lever : le milieu économique est tout à fait d'accord sur le principe dans la mesure où il s'agirait de péages incitatifs pour utiliser les voies externes ou les heures creuses. C'est-à-dire que ce qui coûte 4 euros ne coûte que 2 euros si vous passez à 4 heures du matin. Par contre, et c'était là, je crois, la réponse de

Monsieur Grégoire, si dans la journée vous mettez 8 au lieu de 4 euros – je donne des chiffres en l'air – parce qu'il y a saturation, n'oubliez pas que l'économie de nos régions incorpore le coût des transports et les surtaxer dans la vallée alors qu'ils sont gratuits ailleurs, notamment dans les agglomérations lyonnaises, serait quelque chose d'anormal. D'où cette volonté d'une hyper taxation du trafic local, régional et trafic de grand transit, mais j'ose dire que cela nécessite des équipements informatiques qui n'existent pas encore en France.

### **Philippe MARZOLF**

Ce secteur économique pourrait également prendre l'autoroute à d'autres heures de la journée.

### **Jacques ESTOUR**

Oui, mais vous ne pouvez pas imposer une surtaxation, vous pouvez par contre proposer une sous taxation aux heures creuses. Le but est d'étaler les transports, ce n'est pas de doubler encore la fiscalité.

### **Michel GREGOIRE**

C'est ce que je disais tout à l'heure, nous en avons très fréquemment parlé au Conseil général, le problème est que nous n'arrivons jamais à trouver une solution sérieuse qui ne soit pas une sanction économique, mais nous ne voyons pas pourquoi nous ne pourrions pas, par un système de taxation, satisfaire à la fois cette nécessité économique, tout simplement parce que nous allons moduler en fonction des périodes de trafic dans la journée et dans la saison, qui ne sont pas si nombreuses à gérer, permettront déjà... Il en faut peu pour saturer, et le peu que nous pourrions ôter de l'amont suffirait, sans forcément que cela ne devienne encore plus de taxes. Il faut essayer de jouer sur le trafic longue distance et cela permettrait de satisfaire le trafic local.

### **Philippe MARZOLF**

La réaction de l'Etat, et ensuite les autres personnes qui ont demandé la parole.

### **Jean-Didier BLANCHET**

Le Conseil d'Etat et l'Union européenne imposent l'équilibre du contrat de concession et, par conséquent, la modulation ne peut se faire qu'à recettes constantes. Cette modulation n'est donc pas exagérée, nous n'allons pas pénaliser les uns pour que les autres paient moins cher. Il faut que les choses soient équilibrées globalement. Comme le dit le Vice-président du Conseil général, il n'y a aucun problème.

### **Philippe MARZOLF**

Monsieur là-bas.

**Michel GREGOIRE**

Nous devons améliorer le trafic voyageur, les TER, les liaisons inter-cités, utiliser à fond les lignes classiques qui existent dans la vallée du Rhône côté Ardèche et Drôme, et c'est pour cela que nous nous battons pour la gare d'Allan, pour que tous les trains TGV utilisent uniquement les LGV. Ils utilisent actuellement un peu les deux. Cela n'est pas facile à gérer parce que chacun a ses habitudes, mais nous voyons de plus en plus que les gens vont soit prendre le TGV à Avignon ou à Valence TGV à cause de la contrainte de Montélimar, etc. Il conviendrait de mettre tous les voyageurs longue distance sur les TGV et développer les TER qui pourraient descendre jusqu'à la vallée du Rhône. Vous savez qu'il est actuellement question de « lyonnisation », mais nous pouvons également parler de l'énorme poussée de l'agglomération marseillaise et du Grand Marseille jusqu'à Avignon. Les relations TER, les liaisons ferroviaires dans la vallée du Rhône doivent être réellement organisées vis-à-vis de cela.

**Guy CHOSSON, Association de sauvegarde de l'Ouest lyonnais**

Merci. Mesdames, Messieurs, il y a maintenant une quarantaine d'années, le Président de la République de l'époque avait souhaité une liaison autoroutière entre Clermont-Ferrand et le sud de la France, et ceci à titre gracieux. Cette autoroute est terminée, le pont de Millau est fait, cela marche très bien. Que constatons-nous aujourd'hui ? Nous constatons que pour ce qui concerne l'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône, 70 % des camions qui circulent sur l'autoroute A7 vont en direction de l'Espagne. Il s'agit de la perspective continue, que nous avons tous les jours.

**Philippe MARZOLF**

Ce ne sont pas tout à fait les chiffres qui se trouvent dans le dossier du débat.

**Guy CHOSSON**

S'il s'agit de 50 %, cela ne change pas. Que s'est-il passé depuis une quarantaine d'années ? Nous avons réalisé des voies autoroutières régionales, entre autres Roanne-Saint-Etienne, nous sommes actuellement en train de terminer la liaison Saint-Etienne-Le Puy qui va être une voie rapide. Nous aurons donc sur ce tracé Saint-Etienne-Le Puy environ 150 kilomètres de voies, de traversée de Massif central, qui seront opérationnelles dans peu de temps. Pour éviter que les voitures ne s'engagent dans la Vallée du Rhône pour aller en Espagne, il existe peut-être une solution intermédiaire : n'est-il pas possible de relier Roanne à l'autoroute A7 et Le Puy à l'autoroute Clermont-Ferrand-Roanne ? Nous avons utilisé le réseau existant, plus un petit morceau en aval et en amont, ce qui nous permettrait d'avoir satisfaction sur une portion de la vallée du Rhône et permettrait à Monsieur le Président du Conseil général de la Drôme de dire « Voilà une solution qui me paraît intéressante ». D'ailleurs, Monsieur le Président, je pense que vous l'avez tout à l'heure un peu abordé.

**Michel GREGOIRE**

Je n'avais pas parlé de l'A89, mais dans les délibérations du Conseil général, nous avons dit que nous étions favorables à la liaison entre l'A7 et l'autoroute Clermont-Roanne.

**Guy CHOSSON**

Je reviens donc là-dessus, nous devons peut-être regarder si dans cet esprit-là, nous ne devrions pas faire passer une partie de tout le trafic se déplaçant sur la vallée du Rhône, par l'intermédiaire du Massif central.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Développer les axes alternatifs.

**Guy CHOSSON**

Voilà, il est intéressant de développer les axes alternatifs, parce qu'une partie de 150 kilomètres existe déjà. Il n'y a donc plus qu'à faire des petits trajets, plutôt que dire, comme Monsieur le Président du Conseil général de la Drôme, « Nous allons nous opposer à l'élargissement de l'autoroute A7 ». Cela ne servira à rien. D'une part, cela encombrera la vallée du Rhône, cela encombrera l'A6, tandis que si nous faisons une déviation rejoignant Roanne en amont de Villefranche-sur-Saône, nous allégeons toute l'agglomération lyonnaise. C'est une solution qui me paraît intéressante et je ne la vois pas dans votre document.

**Philippe MARZOLF**

Ce n'est pas dans le dossier de l'Etat, Messieurs de l'Etat ? Sans rentrer dans le détail, est-elle dans le dossier, etc. ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Il y a trois projets est-ouest : au nord, ce que nous appelons la RCEA, qui est la liaison entre Châlons-sur-Saône et Moulins et qui est ensuite prolongée par l'ouest, cela ne nous intéresse pas, mais nous permet d'étaler le trafic en provenance d'Allemagne pour rejoindre plus facilement l'A75, au lieu de descendre vers Lyon. Comme le disait alors le Vice-président, l'A89 qui permet de rejoindre Balbigny, et la plus efficace est la fameuse RN88 pour laquelle Monsieur Sancy a plaidé lors d'une précédente séance et qui est exactement ce que propose Monsieur, le prolongement au-delà du Puy vers Mende et jusqu'à l'A75, permettant de délester l'A7 vers l'Espagne. Tout ceci est dans le dossier et enlève 5 000 véhicules par jour sur l'A7.

**Philippe MARZOLF**

Et nous avons entendu dire que RFF et la SNCF était prêts à prendre deux tiers de la croissance routière d'ici 2020.

**Jean-Didier BLANCHET**

Nous avons fait les calculs et il reste toujours 10 000 véhicules de plus sur l'A7.

**Philippe MARZOLF**

Désirez-vous la parole, Monsieur ? Le Monsieur à côté de Monsieur LHUILLIER, parce que vous avez déjà parlé trois fois, Monsieur LHUILLIER.

**Edmond LUCA, Association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais**

Nous parlons beaucoup de différentes solutions routières dans la vallée pour décharger l'autoroute A7. Cependant, nous apercevons qu'il y a une augmentation à hauteur de 20 %, donc nous faisons une nouvelle voie routière pour faciliter l'utilisation de la première qui est censée être déchargée. La question est : ne vaudrait-il pas mieux se polariser sur les dessertes ferroviaires, puisque les capacités sont tout de même très importantes ?

**Philippe MARZOLF**

Penser d'abord au report modal.

**Michel GREGOIRE**

Je répète ce que j'ai déjà dit : dans tous les cas, nous ne sommes pas favorables à l'élargissement de l'A7. Nous souhaitons qu'il y ait des aménagements nécessaires, parce que les routes sont tout de même là et nous devons les gérer et les améliorer. Par contre j'ai parlé de reconquête des lignes classiques SNCF de la Vallée du Rhône, du côté ardéchois et du côté drômois en mettant tous les TGV sur la LGV, je dis bien tous, développer dans les deux régions, PACA et Rhône-Alpes, des liaisons inter-cités sur ces voies classiques. Ceci provoquerait déjà un effet pour les voyageurs, un impact et qui doit avoir son importance au quotidien sur l'autoroute. Je connais des gens, depuis la LGV, qui pour monter à Lyon, il m'arrive même de le faire moi-même si l'horaire correspond, de prendre un train à Valence pour aller à la Part-Dieu, ou même d'aller de Lyon Part-Dieu, avec un train qui s'arrête de temps en temps, pour aller à Valence TGV. Il faut trente-cinq ou quarante minutes, c'est facile comme bonjour. Il faut développer cela et un train TER suffirait. Simplement il faut que les lignes classiques soient reconquises et équipées pour remettre des trains dessus. C'est une orientation forte que nous revendiquons.

**Jean-Paul LHUILLIER**

Monsieur Grégoire, il existe une association très intéressante qui s'appelle Covoiturage : seriez-vous prêt à revendiquer, avec cette association, auprès d'ASF et bien sûr auprès de la Région, à faire des aires spécifiques sur tous les échangeurs de la Drôme, pour réserver des parkings au covoiturage ? Il y a de la demande en la matière, je ne sais pas si cela absorbera assez de véhicules, tout ce que je sais c'est qu'il y a de la demande et que vous avez la chance d'avoir une telle association. De même, la loi de la semaine dernière sur l'auto partage permet de créer dans les différents services une dynamique d'auto partage.

En matière de congestion, et je reviens sur ce que le Monsieur d'ASF a dit tout à l'heure, il est normal qu'un exploitant exploite. Je remettais en question le fait que vous avez des partenaires, la SNCF et RFF, qui ont également des problèmes de congestion et que la Guillotière est un point de congestion énorme à Lyon pour développer des TER. C'est la raison pour laquelle, nous, réseaux

associatifs et en particulier la FNAUT, nous demandons à ce que des choses soient faites pour dégager l'agglomération lyonnaise.

**Philippe MARZOLF**

Pour la SNCF, il s'agit du contournement ferroviaire.

**Jean-Paul LHUILLIER**

Voilà, dans son entier, j'insiste bien.

**Michel GREGOIRE**

J'aimerais dire juste un mot sur le covoiturage. Je vous dis oui, c'est d'ailleurs ce que nous avons fait ce soir, nous sommes tous venus en covoiturage. J'ai laissé ma voiture à la sortie de Valence nord et j'ai d'ailleurs constaté qu'il y avait, comme d'habitude, des voitures partout sur le terre-plein.

**Philippe MARZOLF**

ASF veut-il répondre au sujet des parkings ?

**Luc BORGNA**

Il y en a un à Portes-lès-Valence qui est malheureusement fermé. Une soixantaine ou une quarantaine de places pourraient effectivement... Mais j'insiste sur le fait que nous sommes favorables au report modal.

Maintenant, j'aimerais poser une question, non pas en tant que le Directeur d'exploitation, mais en tant que citoyen de la Drôme.

**Philippe MARZOLF**

Vous habitez la Drôme ?

**Luc BORGNA**

Tout à fait, j'ai également habité en Ardèche et je connais un peu le couloir. Quelle sera la position du Conseil général s'il s'avère que les solutions de report modal fonctionnent et s'il faut un nouvel axe ferroviaire parallèle à l'autoroute ? Les chiffres que vous annoncez, et que je partage, sont compatibles avec les ordres de grandeur que nous connaissons, mais regardons les projections que nous faisons à vingt ans, avec les 40 millions de tonnes de fret qu'il faudra passer en plus, selon les hypothèses basses du gouvernement. 40 millions de tonnes de plus qui transitent par la vallée du Rhône, que ce soit par la route ou que ce soit par le fer, a priori, même à pleine charge la somme des trois infrastructures ne suffira pas.

**Philippe MARZOLF**

La SNCF va nous donner sa position et dans d'autres réunions, RFF nous disait qu'elle pensait pouvoir prendre la totalité de la croissance transport de marchandises d'ici 2025.

**Luc BORGNA**

C'est une éventualité, si c'est 2025, c'est à pleine charge, si c'est à 2028...

**Philippe MARZOLF**

2026. Monsieur Grégoire.

**Michel GREGOIRE**

Deux ou trois réponses. Il est également vrai que notre démarche est de reporter la totalité. Si nous ne changeons jamais de comportement... Heureusement que nous avons parfois pu changer nos comportements, parce que nous serions allés plus d'une fois dans le mur.

Deuxièmement, ce que nous demandons à travers ce débat public c'est que sur tout un tas d'aspects, des études approfondies soient faites pour que l'on nous donne des éléments réels qui puissent aboutir à des conclusions. Je parle de problèmes de certification, etc. Très franchement, à chaque fois que nous en parlons ou que nous en avons entendu parler, nous l'abordons, mais dès que nous sommes face à des spécialistes, on nous dit que ce n'est pas possible, mais personne n'est capable de nous sortir quelque chose de sérieux, d'étayé.

Troisièmement, je prends aussi pour exemple toutes les prospectives que nous pouvons et que nous devons faire, parce que nous ne pouvons pas gérer autrement. Cependant, nous ne devons pas non plus nous laisser enfermer dans les prospectives : en 1962 ou 1964, quelqu'un de la SCNF a dit que nous n'avions plus besoin du sillon alpin et a fait enlever l'une des voies du sillon alpin. Aujourd'hui, 40 ans après, nous remettons 320 millions d'euros sur l'ensemble du programme d'investissement et d'électrification pour refaire le doublement du sillon alpin. Pourtant, il a dû y avoir à l'époque des études prospectives qui devaient dire que le sillon alpin n'avait plus d'avenir en ferroviaire et nous voyons aujourd'hui que ce n'est pas vrai. Je veux donc dire que je suis d'accord pour les prospectives, mais étayées par de bonnes études et ne nous laissons pas enfermer dans un discours à pensée unique, parce que bon nombre de critères peuvent intervenir et l'économie peut également passer par l'intermodalité.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur Grégoire.

## **Le Conseil régional Rhône-Alpes**

### **Philippe MARZOLF**

Nous avons un petit problème, le Conseil régional a mis du temps à délibérer et nous avons eu Monsieur Queyranne par téléphone, nous disant qu'il ne pourra pas venir. Monsieur KOHLHAAS est dans la salle, avez-vous suivi les débats, pouvez-vous, non pas faire une audition complète, mais nous donner les grandes lignes de la délibération du Conseil régional qui avait été préparée ? 31 amendements avaient été passés. Oui, à chaud, mais simplement les grandes lignes, sans entrer dans le détail.

### **Jean-Charles KOHLHAAS, Conseiller régional Rhône-Alpes**

Il est vrai que nous avons commencé le débat sur cette délibération de ce matin. Nous avons tout de même fait une petite pause d'une heure et demie pour manger, et elle a été votée il y a à peine une demie heure par cinq groupes politiques, le parti socialiste, le parti communiste, PRG, les Verts et l'UDF, le Front National et l'UMP ayant voté contre, et je précise que trois élus UMP se sont abstenus.

Je fais cela un peu à brûle-pourpoint, mais ce n'est pas très grave puisque nous avons déjà longuement parlé de cette délibération au sein du groupe de travail VRAL. Elle a été amendée, 31 amendements, c'est pour cette raison que cela a été très long, la plupart des amendements ont été votés, sauf trois, mais qui ne devraient pas largement changer l'esprit de la délibération. Je n'ai pas l'ensemble de la délibération parce que je l'ai laissée pour venir ici, mais globalement, l'esprit de la délibération est complètement respecté et il n'y aura que quelques mots sur les 2 pages qui ont été changées. Voici pour le premier point.

Je ne vais pas vous la lire complètement, mais seulement vous donner les grandes lignes des paragraphes.

La région Rhône-Alpes indique que dans un premier temps la problématique des transports doit être placée dans une logique d'aménagement du territoire qui regroupe l'ensemble du Grand Sud-est. Il y a également eu un débat sur le fait que le débat ne porte pas sur l'ensemble de la politique des transports à l'échelle nationale, voire européenne – question d'ailleurs posée par les élus UMP –. Nous avons déjà posé cette question il y a un an, lorsque Monsieur Blanchet était venu nous présenter son rapport et sur lequel le gouvernement a décidé avec la CPDP de limiter à la vallée du Rhône et arc languedocien. Nous affirmons tout de même que l'arc méditerranéen était important à prendre en charge. Cette logique d'aménagement du territoire devrait s'inscrire dans une politique de développement durable et donc prendre en compte les questions économiques, de la qualité de vie des habitants, de la santé publique, de la sécurité des usagers, de la qualité de l'environnement et des paysages, de l'attractivité, ainsi que le devenir des activités agricoles et de la qualité des produits.

Cette problématique des transports peut être envisagée dans les enjeux globaux d'environnement, il est important de le rappeler. La nécessité de progresser enfin vers le respect du protocole de Kyoto, simplement pour dire que, bien que la France avait plus de chance que ses collègues autres pays européens développés, puisque la production de gaz à effet de serre est un peu inférieure grâce à un parc nucléaire qui produit une grande partie de l'énergie nécessaire à l'électricité, elle a largement

aggravé en 1990, malgré Kyoto, sa production de gaz à effet de serre, notamment sur la thématique des transports. Il s'agit donc de s'inscrire enfin bien sûr dans les conditions du protocole de Kyoto et l'application du Livre blanc de l'Union européenne sur les transports.

Un élément important – qui n'a pas, de façon surprenante, beaucoup été débattu cet après-midi, et qui est à mon avis une véritable évolution dans la délibération du Conseil régional, mais qui a manifestement recueilli une large majorité – dit que la question venant de la crise climatique énergétique demande de s'interroger sur notre système économique qui impacte directement les trafics. La gestion plus tendue, l'éloignement des lieux de production et de consommation, la recherche des coûts de gestion pour aller plus bas, sont autant de facteurs de déplacement de marchandises. Je crois que la remise en question du système économique tel qu'il est, et derrière un certain souhait de la relocalisation de l'économie est quelque chose de politiquement nouveau, mais d'assez important. Le maintien d'un tel système économique aura pour conséquence l'augmentation des trafics.

Il y a ensuite le choix d'une politique de report massif vers les modes moins polluants, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs, avec le rappel de la capacité. Il est vrai que nous avons fait, dans la région Rhône-Alpes, et moi-même dans mon intervention, pas seulement depuis 2004 – même si depuis 2004, il y a encore eu une accélération, néanmoins, avec une politique de transports, en particulier voyageurs collective assez forte –, la Région a également pris des décisions sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, sur la mise en place de plates-formes intermodales à Ambérieu et dans les débats, il y avait une décision effective entre les plates-formes de Portes-lès-Valence et de Salaise, plates-formes intermodales fer, fluvial et route. L'aménagement a fait beaucoup pour le TER, je l'ai dit. Enfin, autre mode peut-être plus anecdotique, mais tout de même aussi important : quelqu'un parlait tout à l'heure de covoiturage, il est vrai que la région Rhône-Alpes est à la pointe là-dessus sur le soutien des associations, des systèmes de covoiturage dans différents départements.

Bien sûr, la région Rhône-Alpes refuse l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, entre parenthèses, il est cité « refuse l'accroissement de l'A7, de l'A9 et de ce qui est appelé dans le rapport de l'Etat l'autoroute piémontaise ». Ce nécessaire report modal est possible, les capacités ferroviaires tant pour les marchandises que pour les voyageurs – y compris le développement des projets à moyens et long terme pour lesquels la Région a pris ces délibérations –, et capacités fluviales et maritimes, permettent ce report modal.

Je vais un peu vite, je n'ai pas écrit personnellement cette partie de la délibération, je vais donc ne pas la sauter : Les préoccupations de l'aménagement du territoire vont conduire à mieux utiliser la desserte ferroviaire des itinéraires situés à l'est et à l'ouest de la vallée du Rhône. De plus, il est cité précisément Grenoble-Veynes-Sisteron, j'insiste parce que Grenoble-Veynes-Sisteron n'a rien à voir avec l'A51 via Gap, et bien sûr Saint-Etienne-Toulouse. La mise en place d'une politique tarifaire adaptée pour le mode routier est impérative et bien sûr pourrait l'être à l'échelle européenne et sur l'ensemble du réseau routier car ce n'est pas un problème qui ne concerne que le réseau autoroutier. Et puis, je pense qu'il s'agit d'un élément important lorsque nous nous posons la question de l'aménagement du territoire, et je pense que le Vice-président du Conseil général de la Drôme sera d'accord avec moi : pour que cet aménagement du territoire soit équilibré, il convient également d'équilibrer les arrière-pays et faciliter le développement d'activité et donc d'améliorer les relations transversales, perpendiculaires à la vallée du Rhône, un peu comme si la vallée du Rhône n'était pas qu'une colonne vertébrale, mais qu'elle avait également des membres sur le côté, un peu en arêtes de poisson, mais pour cela la région Rhône-Alpes souhaite l'amélioration des

transports collectifs, des infrastructures routières et ferroviaires existantes, même s'il est vrai que pour l'Ardèche, ce n'est plus l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes, mais de la création. Je vous rappelle que la Région a lancé une étude sur la réouverture de la rive droite du Rhône aux voyageurs.

Pour l'Ardèche en particulier, il est écrit – cela a été légèrement amendé, mais de mémoire – « C'est dans cet état d'esprit qu'a été prise en compte la réalisation d'axes structurant l'aménagement du territoire, non autoroutier en Ardèche sur les itinéraires des RN304 et 102 et leur interconnexion avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers (A7) et leurs correspondances. »

Voici pour les affirmations de la région Rhône-Alpes.

Sur le contenu du dossier, la région Rhône-Alpes considère que la référence 2020 présentée par l'Etat est basée sur des hypothèses fausses et irréalistes qui ont pour conséquence la surestimation des simulations routières. En effet, elle ne prend pas en compte les conditions énergétiques actuelles et à venir, hypothèses à 2020 déjà obsolètes, et surtout l'épuisement progressif des énergies fossiles. Elle ne permet pas non plus de réaliser les objectifs des engagements internationaux de la France par rapport à la crise climatique, elle n'intègre ni la dynamique constatée depuis 1997 sur les TER ni le potentiel représenté par le fluvial. Pour faire suite aux débats, la région Rhône-Alpes demande un projet collectif, une démarche commune qui peut être conduite avec les deux autres régions, PACA et Languedoc-Roussillon. Rhône-Alpes a déjà été promotrice du contact avec ces deux autres régions pour travailler ensemble, y compris dans la suite du débat.

Elle rappelle ce qu'elle développe : la région Rhône-Alpes demande l'accélération de la mise en œuvre à court et moyen terme afin d'éviter la congestion de l'axe autoroutier : la question des réglementations sociales et renforcement des contrôles, gestion de trafic et réduction des vitesses – cela se trouve dans les mesures proposées dans le rapport –, information multimodale et modulation des péages.

Et enfin, c'est un paragraphe à part entière, la région Rhône-Alpes souhaite que de nouvelles recettes de financement soient dégagées, tant au niveau national qu'europpéen, pas l'utilisation de la directive européenne et son élargissement, ces recettes devront être exclusivement affectées au mode de transports non routiers recherche et développement, matériel et infrastructures.

Voici donc le contenu de la délibération, j'espère n'avoir pas été trop long.

### **Philippe MARZOLF**

C'était parfait, vous avez tenu dix minutes. Nous n'allons pas passer trop de questions, etc. Juste une question, cependant : Nous avons entendu dans une réunion thématique que le Conseil général de l'Ardèche désirait plutôt un axe structurant et plutôt autoroutier. C'est ce que nous avons entendu à la Commission. Comment cela va-t-il pouvoir être négocié, décidé au Conseil régional ?

### **Jean-Charles KOHLHAAS**

Il est vrai que certaines collectivités territoriales présentent des options qui ne sont obligatoirement pas celle de la Région. Pour revenir sur ce qui a été proposé par le Conseil général de la Drôme, même si beaucoup de choses se recoupent avec les propositions de la Région. Par exemple,

s'agissant de la gare d'Allan, je sais que nous avons un gros débat au sein de la majorité régionale et la première étude qui nous a été livrée il y a quelques jours nous laisse plutôt penser que ce n'est pas tout à fait la bonne solution. S'agissant du Conseil général de l'Ardèche, il est vrai que la majorité actuelle s'est très récemment prononcée pour cette liaison autoroutière, ce qui a beaucoup surpris les conseillers régionaux, y compris ceux de l'Ardèche, y compris ceux de la majorité de l'Ardèche. Pour l'instant, les groupes de la majorité, qui est la même, qui se retrouvent à la Région, sont tous opposés à ce projet autoroutier, que ce soit le PRG, le parti communiste ou le parti socialiste.

### **Philippe MARZOLF**

Nous irons à Privas pour voir ce que la population désire. Seconde question, sur la relocalisation. À votre avis, que peut faire un Conseil régional à ce sujet pour inciter à la relocalisation ?

### **Jean-Charles KOHLHAAS**

Je pense que la mesure principale permettant la relocalisation de l'économie est obligatoirement internationale. Plusieurs personnes l'ont dit, Monsieur Blanchet également, je pense que nous ne sommes pas obligés d'attendre la gouvernance mondiale pour y arriver, sinon ce sera trop tard, mais je pense qu'effectivement la taxation du trafic routier basée sur le vrai coût du trafic routier de marchandises est une chose qui permettra la relocalisation. Vous avez cité tout à l'heure les milliers de kilomètres que l'on fait faire à un pot de yaourt ou je ne sais quel autre produit. Actuellement, tout cela est possible car le transport n'est pas payé par le transport routier mais les fameux 86 milliards d'euros des coûts externes, 7 % du PIB, qui ont été présentés tout à l'heure, seront payés par les impôts, c'est-à-dire les citoyens qui sont surtaxés mais également les entreprises, et je m'adresse à Monsieur Estour : il n'est pas question de surtaxer les entreprises de transport, mais de leur faire payer le vrai coût, c'est de plus un coût qui ira en diminuant et qui est actuellement une surtaxation de toutes les entreprises. Cela peut être le cas pour tous les modes, c'est à partir de ce moment que les entreprises en fonction des coûts réels, que ce soit le mode fluvial, le mode ferroviaire ou le mode routier, choisiront leurs modes de transport en fonction également du service parce qu'effectivement, comme le dit très bien Monsieur Estour, les services et les fonctions ne sont pas les mêmes. Je pense effectivement que les choses ne sont pas comparables dans un système d'un certain libéralisme et de loi du marché où les entreprises doivent choisir les coûts les plus intéressants en fonction du service fourni, il faut que ce soit le vrai coût. Nous ne pouvons pas être à la fois dans un système de marché, dans le libéralisme et dire que c'est à l'Etat, aux impôts, aux finances publiques de payer une partie des coûts, ce n'est pas possible.

La mesure principale est la taxation et l'application des vrais coûts, cela relocalisera obligatoirement l'économie, cela aura beaucoup d'effet et tout cela fera que beaucoup de mesures prises par l'ensemble des régions et même des départements et des collectivités locales qui soutiennent l'activité notamment dans les territoires en difficulté – nous avons deux grosses politiques de soutien à la région de Saint-Étienne, de l'Ardèche, etc. – à la réimplantation d'activité ou en tout cas au maintien car cela aussi est important. Ces politiques qui sont très consommatrices d'argent public permettront d'être réellement efficaces malgré cette taxation du trafic routier.

**Paul VIALATTE**

Vous n'avez pas évoqué, sauf inattention de ma part, le projet de canal grand gabarit entre le Rhône et le Rhin, qui a été relancé par la région Rhône-Alpes sous la forme d'un projet de canal entre la Saône et la Moselle. Où en sommes-nous ?

**Jean-Charles KOHLHAAS**

Cela a été l'objet d'un grand débat cet après-midi puisque la région Rhône-Alpes a voté le mois dernier la poursuite, la seconde phase, de l'étude d'opportunité sur ces canaux grands gabarit. Certains groupes politiques souhaitaient, cet après-midi, que nous écrivions avoir pris la décision de faire ces canaux grands gabarit alors que l'étude d'opportunité commence tout juste et qu'elle coûte plus de 600 000 euros. La question qui se pose aujourd'hui sur le développement, et nous n'aurons les réponses à la fin de l'étude d'opportunité est : le grand gabarit est-il réellement une solution, est-ce que la consommation d'énergie nécessaire pour faire monter en altitude des milliards de tonnes d'eau qui supporteront des barges de 3000 tonnes pour les faire passer d'un bassin à l'autre, est-ce que l'énergie nécessaire à ce déplacement ne va pas être tellement considérable que d'un point de vue économique et environnemental ce projet sera inutile. Si le grand gabarit est moins performant d'un point de vue économique et environnemental que le maritime, car la liaison maritime existe pour rejoindre la mer du Nord à la Méditerranée, ou que le ferroviaire parce que nous sommes également capables de faire des choses en la matière avec la magistrale Nord-Sud, il ne sera pas utile de se lancer dans d'immenses équipements qui économiquement et environnementalement ne seront pas les mêmes.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose, pardonnez-moi Monsieur Kolhaas, de demander à Monsieur Queyranne s'il souhaite une nouvelle audition pour qu'il puisse répondre plus précisément. Monsieur Badré aimerait intervenir.

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Merci, j'ai une réaction sur deux points et une question si vous acceptez d'y répondre. Ma réaction est une réaction de fonctionnaires ayant participé au titre du ministère de l'Ecologie et de celui de l'Equipement à la préparation du dossier. Sur le premier point, vous avez dit que la région Rhône-Alpes s'était interrogée sur le système économique, la relocalisation, etc., et il s'agit bien de son rôle en termes politiques. Je constate que ceci rejoint complètement la réflexion que nous avons faite en termes techniques, qui était bien de notre rôle, en disant qu'au vu des perspectives, elle reviendrait en 2020 en termes de trafic et en matière de émissions de gaz à effet de serre, que nous avons de toute façon un problème qui conduisait à dire qu'entre le report modal poussé au maximum tels que les experts l'ont évoqué lors des précédentes réunions, le progrès technologique poussé également au maximum, nous n'étions, avec tout cela, probablement et même très probablement, pas dans les clous par rapport aux objectifs que nous pouvions fixer, notamment s'agissant de changement climatique. C'est bien cela qui nous avait conduit, malgré les difficultés que nous a rappelées en particulier Monsieur Bovy, ce que nous avons appelé dans notre dossier en termes un peu technologique La maîtrise de la mobilité ou Le changement de comportement, et que vous appelez

cela S'interroger sur le système économique. Je pense que cela revient à la même chose, nous sommes bien arrivés à la même chose.

Vous avez ensuite dit à propos du contenu du dossier, que la Région avait considéré que le dossier reposait sur des hypothèses fausses dans la croissance 2020. Là aussi, je ne voudrais pas rentrer dans la discussion, mais dire simplement, et c'est le représentant du ministère de l'Ecologie qui parle, que lorsque nous avons fait ce dossier nous avons validé ce raisonnement. Comme toujours, lorsque nous faisons une prévision à vingt ans, nous regardons où nous en sommes, nous regardons les tangentes, les courbes pour voir où nous en sommes et nous écrivons ensuite des choses sur ce qui se passera dans vingt ans, sachant qu'il est certain qu'il se passera autre chose. Mais, à propos de la prévision des fameux 40 % situés dans le dossier et qui a été relevé plusieurs fois par les participants, nous en avons encore parlé au cours de la réunion d'hier où l'on nous a dit que ces 40 % ne tenaient pas debout. Lorsque nous constatons que nous étions à 20 % ces cinq dernières années nous disons que 40 % n'est pas si idiot que cela. Maintenant, nous nous vous rejoignons complètement sur le fait de dire que nous n'allons pas nous en contenter que nous allons faire un virage à 90 degrés parce que cela n'ira vraiment pas du tout. Nous devons revenir à des choses beaucoup plus sérieuses. Nous disons simplement que nous sommes sur une allure de courbe qui n'est pas bonne du tout et si nous voulons régler nos problèmes de changement climatique par exemple, ce qui est également une solution dans certains points, nous devons nous y prendre maintenant et évidemment ne pas attendre d'avoir constaté d'être à 40 %.

Ma question porte sur la sortie de ce dossier en termes de décision opérationnelle. Monsieur le Président Queyranne, lors de la première intervention qu'il avait faite à la séance d'ouverture, avait évoqué la solution de ce qu'il avait appelé, je crois ne pas me tromper dans les mots, « un cahier des charges commun à tous les acteurs, l'Etat, les régions, les départements ». Vous venez à l'instant de parler de contact entre les trois régions. Même si nous sommes des fonctionnaires, même si nous ne rentrons pas dans le débat politique, nous lisons les journaux et nous comprenons bien qu'il n'est pas forcément simple, surtout dans le contexte politique actuel, de faire travailler trois régions avec l'État. Ils ont cependant chacun des responsabilités fortes en matière de transport. Comment voyez-vous donc ce montage commun entre l'Etat, les trois régions, les départements, les agglomérations pour les transports urbains et d'autres que j'oublie peut-être ?

### **Jean-Charles KOHLHAAS**

Il s'agit une question complexe. Vous avez tout à fait raison de dire qu'actuellement les trois régions ne sont pas dans la même ligne politique. Elles sont en désaccord profond mais sont également toutes les trois théoriquement gérées par la même majorité. Il y a donc un vrai souci. Je faire une réponse optimiste : je pense que les conclusions de ce débat public, et c'est cela qui est intéressant, les conclusions, tout le travail qui sera produit sur la liste des différentes solutions, des différentes mesures, les différents scénarios, permettront peut-être à ce qu'il y ait cette instauration de débat entre des différentes collectivités locales et l'État – et vous avez raison de citer les régions mais aussi les départements et les agglomérations car ce sont des éléments importants –, permettront de travailler ensemble vers la recherche d'un consensus. Nous ne pouvons pas dire que nous n'y arriverons pas. Je présume que vous avez suivi l'ouverture de la conférence mondiale qui s'est ouverte il y a 48 heures sur les effets de serre et le changement climatique et les prévisions qui sont encore plus catastrophiques que celle que nous avons il y a quelques mois en quelques années disant que ce réchauffement s'accélère grandement. Je ferai là une réponse peut-être un peu personnelle, mais je suis pratiquement persuadé que Jean-Jack Queyranne me rejoindrait, nous sommes à un moment de prise de conscience. Même si ce matin, dans le débat je citais Jean-

Pierre Dupuy, un philosophe et spécialiste des catastrophes qui résume notre esprit en disant « Nous savons, mais nous ne croyons pas à ce que nous savons. », je pense qu'aujourd'hui, de plus en plus de personnes pense un peu dans ce sens.

La question essentielle est certainement : est-ce que l'espèce humaine survivra au XXI<sup>e</sup> siècle et pour l'instant nous sommes partis pour que la réponse soit non. Nous allons donc devoir prendre des décisions. Je suis intimement persuadé que ces 40 % de croissance de trafic ne sont pas du tout une obligation et elles le seront d'autant moins que les gens seront de plus en plus nombreux à prendre conscience de la situation. Je vais prendre un exemple très précis, depuis quinze ans, les associatifs qui sont ici peuvent en témoigner, on nous explique, l'Etat en premier, et jusqu'à encore quelques jours, il s'agit d'un combat permanent des gens de Sauvegarde des coteaux du Lyonnais, qu'il faut une seconde autoroute entre Saint-Étienne et Lyon, parce que l'A47 est saturée et qu'il faut donc l'A45. Nous nous battons contre cela depuis quinze ans et nous n'en entendons plus parler depuis quelques semaines, simplement parce que le trafic sur l'A47 baisse. C'est incroyable, elle est en saturation permanente depuis quinze ans, tous les jours, du matin au soir, ce n'est pas vingt, quarante ou soixante jours par an, ceci parce que nous avons développé une ligne ferroviaire performante Lyon-Saint-Étienne-Firminy et en quelques semaines, 37 000 passagers jours se sont reportés sur le train. Donc, cette croissance du trafic, tant voyageurs que marchandises, n'est donc pas inéluctable et l'est d'autant moins que les gens seront de plus en plus nombreux à prendre conscience de la situation qui concerne non plus un prochain millénaire, mais leurs enfants et petits-enfants.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur Kolhaas de nous avoir présenté cette délibération du Conseil régional. Nous avons tout de suite appelé Monsieur Alain Sermet, Directeur régional de la SNCF. Vous nous demandiez quelle était la position de la SNCF, la voilà.

## La SNCF

### **Alain SERMET, Directeur régional de la SNCF**

Je suis accompagné de Philippe Lebas de la Direction de la stratégie, spécialement chargé des projets sud européens. Concernant la SNCF, nous pouvons peut-être revenir, même si cela est très connu, sur les deux atouts environnementaux des transports ferroviaires. Il est bien évident qu'il s'agit d'un mode de transport terrestre sûr que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret. Par exemple, pour le fret au cours des dix dernières années nous avons transporté 120 millions de tonnes de matières dangereuses sans qu'il y ait de victimes, il est important de le rappeler. Le fret ferroviaire consomme moins de 4 % de l'énergie alors qu'il assure environ 15 % du trafic et a une moindre pollution atmosphérique, notamment des émissions de gaz effet de serre.

Après ce constat, regardons l'existant aujourd'hui en vallée du Rhône. Aujourd'hui circulent en vallée du Rhône 134 TGV et 7 trains voyageurs grande ligne, les 134 TGV étant sur la LGV, les autres étant des trains de nuit circulant sur la rive gauche, ce qui correspond environ à 25 000 véhicules par jour.

Entre Lyon, Valence et Avignon 104 TER circulent quotidiennement, ce qui a permis de transporter 2,3 millions de voyageurs en 2005, ce qui équivaut environ à 4000 voitures par jour.

Sur la rive droite et la rive gauche, il y a 165 sillons de fret. Cela ne veut pas dire que 165 trains de fret circulent par jour, il s'agit plutôt en moyenne de 120 trains quotidiens qui transportent environ 15 millions de tonnes, ce qui équivaut à 3000 poids-lourds chargés de 16 tonnes.

Si nous examinons le fonctionnement annuel en vallée du Rhône pour la partie voyageurs longue distance, comme je l'ai indiqué, 134 TGV circulent aujourd'hui, 7 Corail pour environ 17 millions de voyageurs transportés par an.

Quels sont les perspectives de développement avec les infrastructures nouvelles ? Effectivement, des opportunités s'ouvriront dans les prochaines années avec la ligne Perpignan-Figueras, le contournement Nîmes-Montpellier, ce qui permettra de placer Lyon à 3 h 45 de Barcelone, la LGV PACA qui permettra de faire Paris-Nice en 3 h 40, la LGV Lyon-sillon alpin permettra de faire Lyon-Chambéry en quarante minutes. Avec les modèles économiques de la SNCF, nous considérons actuellement que ces projets, avec les infrastructures devraient permettre un accroissement du trafic voyageurs d'environ 7 millions. Ce sont les modèles économiques de la maison qui disent que ces projets devraient augmenter le nombre de voyageurs, ce ne sont pas forcément des gens qui prennent la route, ils peuvent venir du trafic aérien. Une partie du trafic sera repris par nous.

Lorsque nous examinons la capacité qui existe aujourd'hui, c'est un sujet dont nous avons beaucoup parlé, lorsque l'on regarde la capacité qui existe d'une part en sillons sur la ligne nouvelle, et éventuellement sur la rive gauche, plus la capacité qui serait offerte par du matériel à deux niveaux ou des TGV mis en unités multiples – un certain nombre de TGV circulent en unités simples – nous pouvons dire, grossièrement, nous sommes en capacité de doubler le trafic existant. 17 millions de voyageurs, nous pensons qu'avec les sillons de la ligne nouvelle, plus l'augmentation de la capacité des TGV, si nous mettons les rames à deux niveaux, nous pouvons augmenter la capacité. Il est clair que doubler la capacité pourra par contre poser des problèmes en amont, nous pensons à la

LGV Paris-Lyon qui est aujourd'hui particulièrement chargée puisque nous y mettons actuellement 12 à 13 sillons par heure et dans les plages matin et soir nous pouvons dire que la LGV Paris-Lyon était la limite de la saturation. Ce problème existe mais peut être résolu par ce que l'on appelle la RTMS, qui permettrait de faire quinze sillons à l'heure et très certainement diminuer les saturations des gares de Paris et de Lyon.

Voilà donc ce que nous pouvons voir aujourd'hui. Il existe d'autres leviers pour augmenter le trafic voyageurs, nous avons parlé des projets de ligne nouvelle mais d'autres leviers peuvent être actionnés : je pense que plus la SNCF a une bonne qualité de service, plus nous avons des prix compétitifs, plus nous assurons la clientèle : je pense notamment à l'idée TGV entre Paris-Marseille et Paris-Montpellier, nous vendons des places par Internet à des prix vraiment compétitifs, ceci est évidemment de nature à ramener de la clientèle. Autres leviers : le train plus la location de voiture, beaucoup de gens prennent la voiture aujourd'hui parce qu'ils en ont besoin lorsqu'ils arrivent à destination, si nous arrivons à vendre des produits train plus location de voiture compétitifs cela pourra être également de nature à amener de la clientèle supplémentaire en ce qui concerne le trafic à grande distance.

S'agissant du trafic de proximité, je ne vais pas me prononcer à la place de l'autorité organisatrice, c'est le Conseil régional qui décide. Il faut bien voir, lorsque nous examinons la période 1997-2002, le trafic sur l'axe Lyon-Avignon a multiplié de 35 %, et de 2002 à 2005 nous avons enregistré une croissance de 30 %, avec une croissance actuelle de près de 10 % en 2005. Nous avons notamment constaté au cours de l'année 2005 des périodes bien distinctes : le premier semestre où nous étions à 5 ou 6 %, et au second semestre, avec la hausse du prix du carburant nous avons dépassé les 15 % certains mois. Cette croissance du trafic continue puisque, pour l'instant, depuis le début d'année nous avons sur le périmètre une croissance supérieure à 8 %. Je pense donc il y a un potentiel de développement important.

S'agissant des mesures, je parle un peu à la place du Conseil régional...

### **Philippe MARZOLF**

Ils vous écoutent, sont au premier rang.

### **Alain SERMET**

Avec notamment un projet extrêmement important : le cadencement de l'ensemble du TER régional. Nous travaillons actuellement avec le Réseau ferré de France. L'objectif est de cadencer la majeure partie du réseau Rhône-Alpes pour décembre 2007, il s'agit d'un projet de nature à ouvrir une meilleure visibilité de l'offre auprès de la clientèle. Il y a la mise en place progressive, capacitaire, ce qui est important puisque nous avons souffert ces derniers temps en Rhône-Alpes d'un énorme problème de capacité, notamment au cours du second semestre 2005. Une grande croissance de trafic non prévue s'est produite dans une période avec un manque des parcs, nous avons eu quelques problèmes capacitaires à résoudre. Il semble aujourd'hui que nous soyons dans une meilleure situation nous avons du matériel qui arrive à niveau du point de vue capacitaire, que nous commençons à mettre en place sur des axes comme dans la vallée des Alpes. Certains projets tels que le projet REAL, projet concernant l'agglomération lyonnaise mais dont les grands principes peuvent être étendus à d'autres agglomérations, qui vise à favoriser l'usage des transports en commun en traitant, et non simplement ferroviaire, permettre d'arriver à la gare, de mettre les gares

en correspondance, avoir des parkings, avoir de véritable rôle d'échanges multimodaux. Une desserte ferroviaire cadencée, attractive, avoir une billettique, nous y travaillons actuellement avec le Conseil régional Rhône-Alpes, nous avons commencé à expérimenter la billettique sur Grenoble, nous allons l'étendre sur l'agglomération lyonnaise à la fin de l'année 2006, une tarification attractive, autant de projets que nous travaillons actuellement et qui sont à l'évidence de nature à développer le TER. Je crois que nous pouvons vous dire, sans trop nous avancer, que l'échéance à laquelle, nous sommes en train de travailler, doubler le trafic TER dans la vallée du Rhône, est tout à fait envisageable. Nous avons 3 millions de voyageurs sur ce tronçon, il est tout à fait faisable de doubler ce chiffre. Cela paraît tout à fait à notre portée.

Ensuite s'agissant de fret ferroviaire, pour le tronçon Lyon-Valence-Orange, 15 millions de tonnes sont transportées par 120 ou 130 trains par jour, sur 165 sillons qui ne sont pas utilisés quotidiennement, ce qui équivaut, je le disais tout à l'heure, à 3 000 camions. Lorsque nous examinons les capacités qui existent sur les rives droite et gauche, je pense qu'entre les capacités actuellement disponibles, le niveau des infrastructures des sillons, entre les mesures que nous pouvons prendre pour augmenter la longueur, la charge des trains, nous pouvons nous mettre en capacité de transporter 20 à 25 millions de tonnes de marchandises supplémentaires. Nous avons de la place puisque nous avons aujourd'hui une centaine de sillons qui circulent à peu près sur la rive droite. Une fois que sont traités les points comme le nœud lyonnais ou Nîmes-Montpellier, investissements prévus dans le CIADT, je pense que sur le reste du tronçon de la rive droite, nous aurons les moyens d'augmenter la capacité. Bien entendu, nous avons un certain nombre d'investissements à réaliser, mais il y a des capacités sur la rive droite et sur la rive gauche pour augmenter le trafic fret de l'ordre de 20 à 25 millions de tonnes. Pour cela, nous avons bien entendu besoin des infrastructures prévues d'ici 2020, il est nécessaire que la SNCF et peut-être d'autres entreprises ferroviaires aujourd'hui et demain, fassent un effort pour améliorer la productivité et la qualité, c'est l'objectif plan fret actuel. Je vous rappelle que la SNCF perdait en 2003 près de 450 millions d'euros, nous avons résorbé, fin d'année 2005, de moitié le déficit du fret, nous avons une réorganisation extrêmement forte actuellement, avec des gains de productivité importants au niveau du personnel, des locomotives. Je pense donc que nous nous sommes mis en capacité d'être plus compétitifs et aussi d'améliorer la qualité, parce qu'il s'agit d'une forte attente.

### **Philippe MARZOLF**

Il va falloir conclure.

### **Alain SERMET**

En conclusion, je dirais que, pour nous, la vallée du Rhône dispose de capacités ferroviaires importantes, bien entendu à condition de réaliser les infrastructures prévues, que la SNCF se développe sur des marchés avec une équation économique équilibrée, c'est indispensable. Nous pensons également qu'il est nécessaire de mettre en œuvre une politique volontariste de report modal pour faciliter et favoriser l'accès au fer de trafics aujourd'hui assurés par la route.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Si je comprends bien, par rapport au doublement de la capacité en matière de voyageurs, de fret, par rapport à ce que nous à en tout cas dit RFF en réunion, notamment hier, de pouvoir arriver

à une augmentation du trafic marchandises, des deux tiers du trafic voyageurs, vous êtes également dans cette optique.

**Alain SERMET**

Je ne sais pas ce qu'a dit RFF, je n'étais pas à la réunion, mais je pense qu'en matière de fret nous avons aujourd'hui 356 non utilisés sur les trois lignes LGV, rives droite et gauche, nous pouvons quasiment doubler la circulation. Ensuite, il faut savoir quelle est la partie du trafic, surtout sur le fret, qui est capable d'absorber le trafic. Je crois qu'il y en a une partie non négligeable qui fait des petits parcours.

Une fois que les investissements ont été faits, il y a une capacité, notamment dans tout ce qui touche le lyonnais, la zone de Marseille et Nîmes-Montpellier, et nous pouvons ensuite actionner les leviers pour attirer des voyageurs, du fret.

**Paul VIALATTE**

S'agissant de ce que fait la SNCF pour le transport de voyageurs, bravo. Le TGV depuis une trentaine d'années, les TER récemment modernisés, cela fonctionne. En ce qui concerne le fret, disons le clairement, la SNCF est en situation d'échec depuis trente ans, qu'il s'agisse du fret ou du transport particulier. Je vais mettre en avant ce que beaucoup pensent : ce n'est pas seulement un problème d'infrastructure et d'investissement, mais également un problème de mentalité, de manque de réactivité, de structure trop lourde et de culture de la grève parmi les cheminots, qui nuit à la fiabilité de la SNCF. Face à ces critiques assez largement entendues, pouvez-vous nous dire quel est votre optimisme pour l'avenir ?

**Alain SERMET**

Je crois que nous avons fait souvent le constat. Le fret ferroviaire se portait mal il y a deux ans, il était dans une situation financière difficile et une partie de cette situation incombe à la SNCF, aux poids-lourds, à la priorité donnée au trafic voyageur, les conflits à répétition qui n'ont pas toujours arrangé les affaires du fret. Je crois qu'il y a aussi un problème au niveau des infrastructures, le fret passait après les voyageurs, nous n'avions pas d'infrastructure réellement dédiée au fret et très souvent le fret devait passer là où les TER, les TGV devaient passer. Vous n'avez donc forcément pas des trains de qualité et si vous n'avez pas des trains de qualité, vous n'avez forcément pas des temps de parcours étudiés et vous n'utilisez pas les moyens possibles, etc. Je crois que cela est derrière nous : depuis deux ans, la SNCF a engagé un plan fret ambitieux et la réussite de ce plan fret fonctionne d'ailleurs par l'aide accordée à la SNCF par le gouvernement français. Pour l'instant, nous sommes en ligne avec ce qui a été prévu. Nous avons résorbé la moitié du déficit en 2005. C'est un effort extrêmement important au sein de l'entreprise SNCF. En deux ans, nous avons conduit un nombre de réorganisation avec une réduction massive de personnel dans les chantiers, il y a une réorganisation s'agissant de moyens de production, l'outil informatique fret SNCF a été complètement revu. Nous sommes aujourd'hui loin d'avoir atteint le but, nous avons encore du travail devant nous, mais nous constatons tout de même que la qualité s'améliore. La ponctualité des trains fret sur le territoire de la région a progressé de dix points par rapport à l'an dernier, la fiabilité s'améliore, nous utilisons mieux nos locomotives, nos wagons, je suis donc quand même optimiste, même si nous avons encore un travail très important devant nous, même si

la situation est plus difficile puisque l'ouverture de la concurrence sur les lignes intérieures est prévue en mars, et nous avons donc des concurrents qui arrivent. Cela va bousculer un peu l'entreprise, elle n'a de toute façon pas le choix quant à cette date, mais je peux vous dire que je rencontre quotidiennement des cheminots, j'en ai rencontré hier sur le site d'Ambérieu et je pense qu'ils vont continuer à travailler ainsi, même si la tâche est difficile, parce que nous considérons que la SNCF a son rôle à jouer dans le développement du fret ferroviaire.

### **Philippe BOVY, CPDP**

S'agissant du service, la nouvelle mesure ferroviaire extrêmement claire en Languedoc, la mise en œuvre qui a été négligée, et l'articulation multiservices TER, SNCF, etc. Vous avez la chance de pouvoir conserver et valoriser les trois lignes sur la vallée du Rhône, mais la question à poser est qu'il semble du point de vue de la stratégie économique européenne avoir un aménagement faible sur l'Avignon-Perpignan, loin de moi l'idée de dire, ce n'est pas l'endroit, mais dans la foulée de ce que vous avez dit s'agissant du couloir du Rhône, la continuité dont nous avons besoin...

### **Alain SERMET**

Il est clair que nous avons besoin de la continuité, si nous voulons développer le trafic sur le Languedoc. La ligne Nîmes-Montpellier est complètement saturée. C'est une ligne que je connais bien parce que j'étais dans la région responsable des horaires de la SNCF. Depuis 2001, il n'y a pratiquement plus un sillon. Il y a réellement besoin d'investissements, de manière beaucoup plus forte que dans la vallée du Rhône, et il y a également un fort potentiel.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Y a-t-il des réactions de la salle ? Oui, nous allons prendre des personnes qui n'ont pas encore parlé. Le Monsieur au fond, là-bas.

### **Philippe DOMERGUE**

J'ai parlé tout à l'heure des effets externes et je voudrais revenir sur quatre points. Concernant le canal Rhin-Rhône, c'est un grand leurre géographique : en effet à part l'électricité nécessaire pour l'équipement des différentes écluses, en fait tout le monde sait que ce canal ne peut pas être alimenté en eau. L'eau ne peut pas y circuler, les géographes l'ont montré. Il s'agit donc bien d'un leurre géographique. Il faudrait faire monter de l'eau puisqu'il n'y en a pas. J'espère que cette idée ne ressortira pas trop souvent. Même les grands esprits s'y sont laissé avoir.

S'agissant de la redevance poids-lourds dont j'ai parlé tout à l'heure et qui va s'instaurer en Alsace...

### **Philippe MARZOLF**

Votre intervention ne porte pas sur la SNCF ?

**Philippe DOMERGUE**

Non, mais c'est lié. Il y a eu un débat sur les transports en 2003, qui avait recueilli un très fort consensus de tous les élus du Parlement français. La redevance poids-lourds devrait s'installer en Alsace dès le 1<sup>er</sup> janvier 2007, je l'ai dit tout à l'heure, se généraliser en France par la suite. D'autres secteurs présentent déjà des projets, un colloque sera organisé au Sénat le 25 septembre sur le sujet et Monsieur Longuet, Président de l'Agence française de financement des infrastructures est très intéressé pour voir affecter – voir affecter, je dis bien cela devant les agents de l'Etat – cette redevance poids-lourds pour compléter le budget de l'Agence de financement des infrastructures qui n'est actuellement pas bouclé pour faire le programme du CIADT de décembre 2003. Je pense donc qu'il s'agit de quelque chose d'extrêmement important. S'il y a un consensus, faisons cette redevance poids-lourds et imitons les bons exemples de la Suisse et de l'Allemagne.

Un autre point porte sur les infrastructures ferroviaires, et là, je vais parler au nom du Conseil supérieur du service public ferroviaire puisque nous avons rendu un avis sur l'audit des infrastructures que nous avons remis à Monsieur Perben. Vous pouvez consulter cet avis sur le site Internet du CSSPF. En gros, sans rentrer dans les chiffres, sur les vingt prochaines années, les péages à venir pouvaient payer les travaux de remise en état du réseau ferroviaire avec cependant un problème les premières années où le péage ne serait pas suffisant. Il faudrait donc qu'il y ait une sorte d'avance de fonds publics qui serait remboursée par le péage compte tenu des trafics attendus.

Je vous signale que la SNCF et RFF ont fait un plan d'action à la demande de Monsieur Perben, à la suite de ce rapport et qu'il se prononcera lundi 22 mai pour donner sa réponse au plan d'action de la SNCF et de RFF sur l'audit des infrastructures.

Enfin, dernier point, nous avons parlé de l'insuccès du fret, je crois que la sous-tarifcation de la route et des discriminations extrêmement importantes, tant sur le plan social, fiscal qu'environnemental, que le chemin de fer a supporté ces dernières années sont des éléments d'explication.

**Philippe MARZOLF**

Le Monsieur au fond.

**Pierre-Yves TEYSSE, Conseiller technique CCI Lyon**

J'ai du mal à faire le lien entre l'exposé tout à fait positif que nous a fait le Monsieur de la SNCF et celui que nous a fait hier RFF et la société autoroutière qui va gérer le corridor ferroviaire nord-sud. J'ai du mal à faire le lien, parce que j'entends d'un côté que nous disposons d'une capacité et lorsque je vois des projets... J'ai également entendu que le contournement ferroviaire de Lyon se ferait en 2020. Cela veut donc dire que nous n'en disposerons pas demain. Nous avons un problème de délai parce que l'on peut dire d'un côté que l'on peut prendre la croissance, et de l'autre nous nous apercevons que l'on peine. Les dispositions qui permettraient de capter une partie du trafic n'existeront qu'à terme et que pendant tout le temps qui se déroulera d'ici le terme les capacités seront très faibles. C'est pour cela que je tiens à poser ma question, parce que nous avons entendu les opérateurs privés nous dire « Nous sommes prêts à monter des autoroutes ferroviaires entre le nord et le sud » – et pas seulement en France, d'ailleurs, parce nous pourrions également partir de Barcelone – reste que d'ici 2015, nous n'aurons que six sillons disponibles. La question qui se pose

est que nous pourrons certes prendre la croissance, mais nous pourrons la prendre à partir de 2015 et pas avant.

### **Philippe MARZOLF**

Donc, priorité aux investissements à faire avant.

### **Alain SERMET**

Je partage tout à fait votre point de vue. Pour absorber la croissance au plan indiqué, un certain nombre d'investissements sont prévus à l'horizon 2020 et certains arriveront heureusement avant, mais entre aujourd'hui 2013, 2014 et 2015, nous aurons des situations assez difficiles sur certains axes. Nous devons le dire. Sur la LGV, nous trouverons de la capacité sur les lignes nouvelles, le reste du trafic passera en fait sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, passera à la Part-Dieu, à Perrache, nous ne pouvons pas l'éviter. Nous avons donc là un sujet extrêmement fort, nous devons tout de même essayer de travailler, et cela va être le cas dans le cadre de ce que nous allons faire sur les études sur le cadencement, nous allons essayer de classer les circulations entre-elles, éliminer les éléments parasites, etc., pour dégager de la capacité, parce que nous en avons besoin. Mais il est vrai que nous serons dans une situation assez contrainte jusque là.

### **Jean-Louis PUCHOL, président de Fracture,**

Il s'agit d'une confédération de citoyen qui s'est constituée à la suite du débat public portant sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. J'ai entendu Monsieur Sermet qui parlait du développement du fret ferroviaire qui va nettement progresser parce que nous allons pouvoir disposer de lignes dédiées au fret. Donc, si je comprends bien, la mixité est réellement un frein au développement du fret, ce que nous partageons tout à fait. Or le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui est ensuite devenu contournement ferroviaire de Lyon, a complètement dérivé, a complètement changé d'optique et d'une ligne dédiée au fret, nous sommes passés à une ligne mixte qui aura une vocation normalement prioritaire fret mais sur laquelle il y aura également des voyageurs. Et, pour pouvoir donner satisfaction à l'ensemble des acteurs, des fonctionnalités retenues, la desserte de Saint-Exupéry, le désenclavement de Saint-Étienne, bon nombre de choses comme cela qui n'ont pas grand-chose à voir avec le transit fret européen comme nous pouvons entendre. Nous disons donc qu'il est dommage de réduire le débat uniquement à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien puisque ce sont également des problèmes européens. Là, pour résoudre le problème de saturation du nœud lyonnais, et essentiellement pour le fret, nous sommes en train de répondre à cette question par un contournement qui ne sera même plus un contournement de l'agglomération, mais simplement un contournement de Lyon en passant en pleine zone urbaine avec tous les risques ce que cela comporte, parce que même si le ferroviaire est un mode de transport très sûr, le risque zéro n'existe pas. Les opérateurs étrangers vont commencer à arriver sur les infrastructures, la réglementation ne sera pas la même et les risques ne seront donc peut-être plus aussi faibles. Ma question est donc : à quand une vraie politique de transport avec des lignes dédiées ne passant pas dans les zones urbaines ?

**Alain SERMET**

Je pense que l'idéal serait d'avoir une ligne pour les TGV, nous avons aujourd'hui une ligne sur la rive droite nettement à dominante fret, nous avons un peu de fret sur la rive gauche avec des TER. Ce serait la situation idéale. En tant qu'exploitant, il s'agit de la meilleure des situations. Maintenant, je suis conscient du coût des investissements et nous faisons encore des lignes nouvelles mixtes parce que cela coûte tout de même moins cher que faire deux lignes. C'est malheureusement aussi simple que cela.

Je pense donc quand même qu'un investissement comme le contournement fret de l'agglomération lyonnaise, est tout de même de nature à traiter le fret dans des conditions nettement meilleures qu'aujourd'hui et, en désengorgeant le nœud lyonnais du fret qui grandit, ce n'est pas facile d'exploiter pour les voyageurs. Cela nous permettra tout de même d'améliorer le trafic TER. Tout dépend de la mesure de ce que vous attendez, parce qu'il faut être réaliste.

**Monsieur LHUILLIER**

Il est vrai que nous nous sommes prononcés sur ce sujet et c'est la raison pour laquelle nous demandons que ce soit le fret dans son entier. La partie sud, à notre sens, nous descendons à Portes-lès-Valence, du côté de Saint-Rambert, quelque part par là, en longeant la LGV. Nous avons exprimé cela.

En matière de financement, je me souviens très bien de Courchevel et sa région en 1988, une décision du contournement TGV, ouverture en 1992. Le premier TGV a roulé en 1992 pour les Jeux Olympiques. Quand on veut, on peut, si l'on peut attendre vingt ans, on attend vingt ans. Vous n'y êtes pour rien, encore que nous pouvons participer ensemble à une décision de ce type, donc je maintiens que si nous voulons une politique des transports, nous pouvons le faire à condition que nous ayons la volonté de faire ce contournement de fret ferroviaire et de TER de l'agglomération lyonnaise.

Je voulais simplement, en termes de fret, parce que j'ai été très intéressé par les problèmes que vous avez soulevés, mais je vais en soulever un autre dont vous n'avez pas parlé. En matière de technologie, c'est un petit peu technique, la problématique du fret est le chargement-déchargement pour le ferroviaire, alors que pour les poids-lourds, n'importe quel industriel peut prendre un poids-lourd, il ne l'a peut-être pas en cinq minutes mais dans les quelques heures qui suivent et il est à peu près sûr que dans les 24 ou 48 heures la marchandise sera arrivée à 500 ou 800 km. Nous connaissons les avantages du routier. Il n'en est absolument pas question en matière ferroviaire. Je maintiens donc il s'agit plus d'un problème de matériel et d'infrastructures que de problèmes humains et en matière de chargement et déchargement, nous en sommes encore aux technologies datant d'un demi-siècle. Que pensez-vous donc faire pour évoluer en matière de technologie, en matière de chargement-déchargement du fret ferroviaire dans des délais tout à fait acceptables de quelques heures plutôt que de quelques jours ?

**Alain SERMET**

Des évolutions sont déjà faites sur le matériel, notamment tout ce qui est wagon. S'agissant de la technique ferroviaire, c'est d'ailleurs à mon avis une des raisons pour lesquelles nous avons auparavant une qualité de service exceptionnelle, c'est une technique industrielle qui demande à être

organisée. Je reconnais que cela n'a peut-être pas à la même souplesse que la route, mais je pense que nous n'avons peut-être pas assez organisé le segment, nous remettons finalement des wagons comme nous mettons des lettres dans des boîtes. À un moment donné, cela débordait et ce n'était pas forcément bien traité. Je crois aujourd'hui, nous avons besoin de plus de prévisions si nous voulons avoir plus de qualité dans notre cheminement. Nous devons bien reconnaître qu'actuellement beaucoup d'entreprises se sont organisées en tout routier et la SNCF vient se placer dans une organisation qui est faite de prévisions. Ce n'est pas toujours facile pour nous. Il s'agit d'ailleurs d'un objectif du plan fret, travailler sur ce sujet, travailler sur la fiabilité d'acheminement, ce qui nécessite tout de même de la prévision avec les chargeurs. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas répondre au cas par cas aux demandes qui sont faites au dernier moment, mais si quelqu'un me demande un trafic 24 heures ou 48 heures à l'avance, il ne sera pas traité à coup sûr avec la même fiabilité que quelqu'un qui aura fait une prévision huit jours avant, parce que lorsque nous serons engagés huit jours avant elle sera respectée. Un trafic 24 heures avant n'offrira peut-être pas la même garantie d'acheminement.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Encore une ou deux questions. Monsieur ?

### **Edmond LUCA**

J'ai trois questions, en fait. La première concerne les TER : pour accroître la fréquentation il est bien entendu qu'il faut, élément important, un cadencement. J'ai donc fait une petite analyse entre Saint-Étienne et Lyon. Nous actuellement avons 21 types d'horaires. Selon les heures de pointe, cela varie entre six minutes et 40 minutes il est donc bien certain qu'il s'agisse d'un gros inconvénient et je voulais savoir ce que vous pensiez du cadencement et si nous allons arriver prochainement à un cadencement qui permettra une activité face à la concurrence routière ?

### **Philippe MARZOLF**

Décembre 2007 pour le cadencement Rhône-Alpes

### **Alain SERMET**

L'objectif de décembre 2007 est de cadencer l'ensemble des lignes Rhône-Alpes. Nous espérons que tout sera fait à 100 % d'ici 2007. Il s'agit d'un projet extrêmement ambitieux car il faut bien voir que lorsque nous auront cadencé l'ensemble des TER Rhône-Alpes, cela implique de modifier pratiquement tout les TGV sur lignes nouvelles, 60 % des TGV sur la ligne nouvelle entre Paris et Lyon. Ceci veut dire que nous retouchons le fret et indirectement les horaires sur Rhône-Alpes, nous allons également probablement toucher les horaires sur Bourgogne-Franche-Comté, sur PACA et sur Languedoc-Roussillon. Nous sommes en train de travailler, il s'agit de l'un des gros chantiers de Réseau ferré de France, de la SNCF et du Conseil régional.

**Edmond LUCA**

Merci. Maintenant, s'agissant de l'attractivité des voyageurs, seconde question, entre la deuxième et la troisième ville de France, j'ai eu la surprise de voir que le dernier train est à 19 h 18 au départ de Marseille. J'ai posé la question au Directeur de PACA qui m'a répondu qu'il faudrait faire une enquête marketing pour savoir quel est le potentiel de clients après 19 h 18, alors qu'il y a encore sur l'autoroute, je crois, beaucoup de voitures après 19 h 18. Si cela s'avère utile, nous repousserons le TGV de 19 h 18 à 20 h 18. Cette démarche m'a paru assez curieuse. Vous nous avez ensuite parlé de 100 sillons possibles pour le fret ferroviaire, pour le ferroulage par exemple, sur la rive droite du Rhône et la question est de savoir si vous pensez que nous pourrions passer à 300 sillons, pour dégager les voies routières, comme cela sera le cas dans le Gothard. Les trains de marchandises français sont actuellement de 750 mètres, nous parlons à long terme sur le rapport de la CNDP, de trains de 1 000 mètres alors que pour le Gothard il est également prévu des trains de 1 500 mètres. Avec 300 sillons et 1 500 mètres, nous pourrions assurer le trafic de 25 000 remorques par jour ou de 17 000 poids-lourds par jour, ce qui est à peu près équivalent de ce que nous avons sur l'A7.

**Alain SERMET**

S'agissant des sillons, je déborde un petit peu parce qu'il s'agit de la mission de RFF, je pense aujourd'hui, sur la rive droite, si nous arrivions à avoir 250 sillons, cela serait tout de même bien. 300 sillons commencent à faire beaucoup, il faut entretenir la ligne, régler l'espacement des trains, la capacité électrique, je pense que 250 sillons ne serait pas mal.

S'agissant de la longueur des trains, aujourd'hui la plupart des trains fret sont limités à 750 mètres, parce que les installations ferroviaires ont été prévues ainsi. Nous avons des expériences de trains un peu plus longs, nous avons eu des trains à 850 mètres entre le nord et le sud de la France. Nous avons également des trains d'autos qui circulent vers Miramas et nous étudions la possibilité d'augmenter la longueur des trains. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je vous ai dit tout à l'heure entre les sillons disponibles sur la rive droite et sur la rive gauche et en utilisant mieux le train, en augmentant la charge et la longueur, nous pouvons être en capacité d'absorber 20 à 25 000 tonnes.

Un point dont j'ai peu parlé tout à l'heure, vous avez parlé de nouvelles technologies s'agissant de l'autoroute ferroviaire. Je souhaiterais que nous l'abordions de front puisque l'autoroute ferroviaire actuelle entre Aiton et Ambassano est une expérimentation, je pense que nous n'avons pas suffisamment dit au niveau de la SNCF. L'objectif était tout de même de tester des matériels, des plates-formes, un service commercial et, je pense que sous cet aspect, malgré des conditions extrêmement difficiles, le tunnel du Fréjus en travaux, des lignes qui n'étaient pas au gabarit, etc., l'expérience concernant le matériel, le fonctionnement des plates-formes est concluant. Nous avons aujourd'hui la moitié du trafic qui est non accompagné et, une seconde expérience va commencer en mars ou avril 2007 entre le Luxembourg et Perpignan avec un aller-retour dans un premier temps. Nous allons donc avoir une autoroute longue en plaine, nous allons examiner la faisabilité et l'intérêt économique mais je pense qu'il s'agit là d'une expérience extrêmement intéressante du point de vue du trafic.

**Philippe MARZOLF**

Une dernière question avant la prochaine intervention.

**Jean MURARD, Association Déplacements citoyens**

J'entends avec plaisir qu'il y a des capacités excédentaires de fret voyageurs sur la vallée du Rhône, mais si sur un axe nous avons une grosse capacité et que nous avons ensuite des entonnoirs cela ne servira pas à grand-chose. La question à poser est donc : que fait-on sur les capacités qui ne sont pas excédentaires? Comment accélérer sur le secteur Avignon-Perpignan pour être large ? S'agit-il d'accélérer la cadence ? S'agit-il accélérer la cadence sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ? Et puis, un aspect qui ferait peut-être moins goulot d'étranglement : la branche sud du TGV Rhin-Rhône entre Besançon et Lyon pour simplifier ?

**Alain SERMET**

Je ne peux pas répondre à cette question. Simplement, je souhaite insister sur ce point, et je l'ai déjà dit, la capacité résiduelle existante dans la vallée du Rhône est celle une fois que nous avons traité les zones habitées, la zone lyonnaise, j'ai parlé de la ligne nouvelle entre Paris et Lyon, de Nîmes-Montpellier et de la zone marseillaise. Si tout cela n'est pas traité, nous n'utiliserons pas la capacité existante sur le reste.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Il s'agissait d'une question posée tout à l'heure : quelle est la priorité à mettre en œuvre ? Monsieur Mignerey, les travaux ont-ils avancé ?

**Pascal MIGNEREY, Direction générale de la Mer et des Transports**

J'aimerais simplement dire, par rapport à la première question s'agissant du contournement de Lyon, que de toute façon il s'agit d'un horizon où le contournement de Lyon est entièrement réalisé. À l'heure actuelle, vous savez effectivement que nous travaillons avec RFF sur la partie nord, avec une concertation sur la partie sud, mais l'échéance à laquelle nous plaçons, qui est également celle de l'exposé, prévoit bien tout ce qui est au CIADT, sera financé et réalisé et donc, le contournement ferroviaire fret de Lyon sera entièrement réalisé, de même s'agissant du contournement Nîmes-Montpellier. Tout cela entre bien dans nos hypothèses. Nous réfléchissons sur ce qu'il y aurait au-delà, après et les mesures que nous devons prendre pour que les sillons continuent d'évoluer au-delà des infrastructures.

**Philippe MARZOLF**

Nous avons également entendu qu'il faudra peut-être accélérer le mouvement compte tenu de la croissance trafic de marchandises. Merci Messieurs.

Pouvez-vous donner le micro à Madame ? Pardonnez-moi, Madame, vous êtes membre de la Commission environnement, nous avons reçu tardivement l'information de votre présence et en l'absence de Monsieur Queyranne, nous avons donné la parole à Monsieur KOHLHAAS. Pouvez-vous ajouter quelque chose par rapport à ce qu'il a dit ?

**Michèle EYBALLIN, Conseil régional PACA**

Il n'y a aucun souci. Nous venons effectivement juste de terminer de travailler sur la délibération sur le débat public. Nous avons travaillé et discuté pendant pratiquement six heures aujourd'hui, c'est donc pour cela que nous n'avons pas pu venir plutôt. Jean-Charles KOHLHAAS est venu un peu avant. Je vais être très brève.

La délibération a été adoptée à une majorité beaucoup plus large que la majorité régionale. Bien évidemment, la Région avait demandé le débat public et nous avons essayé d'y participer et je pense que nous avons été nombreux au cours des différentes réunions. Il s'agit pour nous d'un enjeu important, je préside également le comité de ville Valence Avignon qui est pour nous un espace de vie, nous avons décidé de mettre en place au sein de la Commission de transport un groupe de travail dédié à cette question et nous avons travaillé, tous les groupes politiques, dans cette démarche de concertation pour mettre en place cette délibération qui effectivement, après six heures de discussions, a finalement été adoptée à une majorité plus large que la majorité régionale.

Je voulais également vous dire que nous sommes décidés à continuer de travailler sur cette question, et nous allons mettre en place un comité de suivi et, si possible avec les autres régions dans le cadre de ce débat, et nous proposerons ce comité de suivi à l'Etat pour continuer à travailler sur cet espace. Nous sommes donc bien dans une logique de propositions.

Je soulignerai simplement trois points pour ajouter à ce que vous a dit Jean-Charles KOHLHAAS, nous avons évidemment travaillé sur une vision large de l'aménagement du territoire et du développement durable de cette problématique. Pour donner de l'épaisseur à ce couloir rhodanien, une épaisseur assez large, nous voulons également travailler dans le cadre du delta, c'est-à-dire aller plus loin que l'arc languedocien mais travailler sur l'arc méditerranéen.

Nous avons bien, deuxième type de décisions, le refus d'augmenter la capacité autoroutière et la volonté d'aller vers un report important vers d'autres modes, plutôt fluviaux et ferroviaires en continuant une politique volontariste. Nous pouvons donner l'exemple du désenclavement de l'Ardèche qui est un département un peu exceptionnel de par sa situation et qui maintient en ce moment la réouverture de la rive droite au voyageur, pour mettre en place un axe structurant pour relier l'Ardèche aux réseaux ferroviaires à l'autoroute A7. Nous avons également parlé de l'aménagement de la RN7 en essayant de travailler sur des aménagements de sécurité mais sans accroître la capacité pour le transport routier.

Bien évidemment, l'important est également de mettre en place des mesures telles que des modulations de péage, le développement du covoiturage. Je ne vous en dirai pas plus parce que je pense que Jean-Charles KOHLHAAS avait déjà abordé ce point. Pour terminer, je dirais que cette délibération, une fois que les services auront travaillé pour inclure les amendements, sera sur le site de la Commission nationale à partir de lundi.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Madame, pour ce complément et pardonnez-nous encore de ne pas avoir attendu que vous soyez là pour vous exprimer. Je vais demander à Monsieur Jacques Estour de l'Office interconsulaire des transports et communications du sud-est de venir nous présenter la vision de son organisation.

## **L'office interconsulaire des transports et communication du sud-est**

### **Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et communication du sud-est**

Merci Monsieur. C'est un observateur attentif du débat public depuis sa phase préalable. Vous savez que nous sommes fidèles à ce débat public avec le rapport Blanchet. J'observe qu'un certain nombre de clichés sur l'avenir et la fonctionnalité de la vallée du Rhône restent vivaces dans l'opinion et viennent parfois biaiser le débat malgré la richesse du contenu des interventions des multiples acteurs que nous avons appréciés, invités aux réunions publiques, et le grand nombre de documents qui ont été diffusés et mis à disposition.

Je voudrais, en tant que Président de l'Office interconsulaire des transports du sud-est, c'est-à-dire l'organisme interconsulaire qui regroupe les Chambres consulaires d'agriculture et est dédié au commerce d'industrie. Donc, c'est vraiment l'économie. Nous sommes donc des représentants des gens que nous appelons aussi parfois les chargeurs. Nous sommes les chargeurs et les utilisateurs.

Je voudrais rappeler un certain nombre de faits. Comme j'ai déjà eu plusieurs interventions que vous m'avez demandées, je ne voudrais pas répéter toujours les mêmes textes. La connaissance des faits, donc de la réalité, est fondamentale pour se forger une opinion et répondre aux questions que nous pose l'Etat dans ce débat. Le débat actuel en effet doit répondre aux problèmes qui sont posés : la saturation de l'axe, le développement durable qui est une des composantes importantes au développement économique, les solutions évolutives pour les trois modes de transport – c'est l'alternatif – et l'aménagement des territoires du sud-est. Nous allons nous occuper de l'ensemble des territoires.

Nous ne devons donc pas le résumer à un débat anti-route, ni fonctionnellement, ni financièrement. Les problèmes d'environnement, dont le CO<sub>2</sub> par exemple – mais ce n'est pas le seul, nous parlons toujours du problème – doivent être abordés avec l'échelle du temps et l'échelle des progrès technologiques qui sont à venir. Le débat porte sur le trafic des axes. Il n'incorpore pas – et je le rappelle – le problème interne aux agglomérations, c'est-à-dire le problème des transports urbains dans les trois grandes agglomérations couvertes par le débat, mais pas débattu dans le cadre de votre débat.

La vallée du Rhône est donc l'artère principale de notre territoire comme une autre région de Rhône-Alpes. Elle est aujourd'hui surchargée – nous le savons – et de plus en plus non sécuritaire. Nous redoutons une soirée d'hiver à sept heures du soir un jour de pluie dans le Col du Bœuf. Nous l'avons dit : s'il y a un accident extrêmement grave, nous saurons d'où viennent les responsabilités.

D'ici 2020, c'est entre 75 000 et 95 000 véhicules/jour en moyenne annuelle qui vont circuler et même 120 000 ou 130 000 l'été, alors que le seuil de trafic très fortement dégradé – cela nous a été expliqué dans nos interventions – est en moyenne annuelle de 74 000. Donc, de toute façon, nous sommes au-delà. Ce trafic se caractérise : 80 % de véhicules légers – il ne faut pas l'oublier – qui sont le cœur de la problématique de saturation. D'ailleurs, les journées de trafic dégradé sont des journées dans lesquelles les PL sont interdits.

La deuxième caractéristique est le trafic de la vallée. Il est d'abord généré par sa propre économie et par ses propres habitants. Ce sont les trafics internes qui sont majoritaires. Entre Lyon et

Montpellier, il y a 240 kilomètres. La distance moyenne parcourue par les voitures est de 84 kilomètres. La distance moyenne parcourue par les camions est de 111 kilomètres. Entre Lyon et Aix-en-Provence, il y a à peu près la même distance de 250 kilomètres. Distance moyenne des voitures : 91 kilomètres. Distance moyenne parcourue par les PL : 87 kilomètres. Seuls 13 % des voitures et 8 % des poids-lourds font le trajet de bout en bout sur l'axe vallée du Rhône – arc languedocien.

La part des poids-lourds étrangers – nous en parlons beaucoup – qui, selon les jours, au milieu des poids-lourds, peut aller de 15 % à 40 %, augmente graduellement. Ceci est dû un peu au fait que le trafic longue distance, donc le trafic international essentiellement, croît, mais surtout – nous pouvons le dire et nous ne le dirons pas assez – à la part des pertes de parts de marché du pavillon français au profit des pavillons étrangers. Le pavillon français détenait 50 % du marché français à l'international dans les années 1990. Il n'en détient plus que 30 % en 2004. Il a encore baissé de plus de 10 % en 2005.

La concurrence des transporteurs étrangers est visible. Observez, quand vous dépassez sur l'autoroute, le nombre de PL espagnols qui circulent. Seulement un tiers de ces poids-lourds étrangers sont en transit dans notre vallée ; c'est-à-dire qu'ils passent sans s'arrêter. Un tiers réalise du cabotage. Ils le peuvent dans le cadre d'une réglementation définie. Un tiers sont venus charger ou décharger à l'intérieur de nos trois régions. En moyenne, près de la moitié des poids-lourds français et étrangers réalisent des trajets internes à nos trois régions. C'est à 48 % exactement. Un tiers vient charger ou décharger dans nos régions et 20 % sont en transit, c'est-à-dire qu'ils réalisent des trafics dont l'origine ou la destination sont extérieurs à nos trois régions.

Nous voyons bien que nous sommes confrontés à la réorganisation d'un trafic qui est d'abord local. Il ne faut pas l'oublier. Je dis bien « réorganiser » puisque les autres modes, qui composent notre axe, sont loin d'être saturés. Nous venons d'en avoir un exemple. Je vous en donnerai encore. Des infrastructures demeurent encore à réaliser sur le fleuve et sur le fer. Mais d'ores et déjà, avec les équipements actuels dans ces deux modes alternatifs, des croissances peuvent être enregistrées et réalisées.

Ceci est donc notre première réponse au débat : mieux faire fonctionner ce qui existe déjà. Par exemple, le report du trafic longue distance, qui utilise le camion, pourrait en partie seulement être réorienté soit sur la voie d'eau, soit sur le fer. Il y a une nature de marchandises et des distances à parcourir dont il faut tenir compte. Nous y croyons. D'ailleurs, pourquoi la France n'arriverait-elle pas à imiter ce que font déjà les Pays-Bas, le Royaume Uni, l'Autriche, où le trafic du fret ferroviaire qui avait chuté énormément, a crû de 30 % à 50 % en tonnes/kilomètre en dix ans, de 1995 à 2005, avec l'application bien sûr de la loi sur la libéralisation du trafic ferroviaire en Europe ?

Nous croyons également, pour les voyageurs, à un essor du trafic des TER. Nous pensons que les efforts des régions – et nous en avons parlé tout à l'heure – dans ce domaine, seront porteurs d'une nouvelle alternative par rapport à la voiture qui est excellente. Il n'en reste pas moins que le fret ferroviaire n'est à même de répondre qu'à une petite partie de la problématique de saturation autoroutière et routière de l'axe puisqu'il ne concerne que les trafics longue distance.

Ce n'est pas pour rien que les promoteurs de la première autoroute ferroviaire de plaine en France, entre le Luxembourg et Perpignan – vous savez que c'est pour l'année prochaine – que sont ces promoteurs de la SNCF, l'Autoroute du sud de la France, la Caisse des dépôts, Modahlor, Novatrans, tous les gens qui ont été évoqués déjà, imaginent un service qui, à terme, pourrait

concerner huit allers-retours par jour sur des niveaux à 640 camions, avec des remplissages à 100 %. Alors, 640 camions : il en passe 15 000 à 17 000 tous les jours. Vous voyez que c'est une aide. C'est une solution, mais une solution partielle. D'ailleurs, l'année prochaine, il est question de faire un aller-retour par jour. C'est progressivement que nous en viendrons à ces huit allers-retours.

Même raisonnement pour le fluvial qui fait l'objet de tous les efforts depuis quelques années. Le trafic conteneurs est en pleine euphorie d'ailleurs. C'est un trafic qui est « cousu main » pour le fleuve. Les Chambres de commerce – et j'en suis issu, vous le savez – aux côtés de la CNR, de VNF et des professions, cherchent à le développer. Mais là, nous attirons l'attention sur un point : nous oublions trop souvent qu'au-delà de cette politique volontariste, la dynamique du fleuve dépend pour beaucoup de la dynamique du port maritime à son débouché. Je parle du bassin de Marseille.

Les deux tiers de nos importations aujourd'hui arrivent par un port étranger en France. Le trafic conteneurs a régressé à Marseille en 2005 quand il a augmenté de 11 % à Rotterdam, 9 % à Anvers et 8 % à Barcelone. Vous en connaissez les raisons. Il est certain que la réorganisation et la paix sociale dans ce port sont une condition indispensable pour que Marseille retrouve sa place dans le trafic maritime. Le fleuve, obturé à une extrémité, ne peut donc pas compter significativement dans la désaturation de l'axe autoroutier si nous ne débouchons pas le bout de l'entonnoir.

Restent les autres axes routiers tous favorables, vous le savez : la RN7, la RN88, l'A51 et l'A75. Ce sont des axes indiscutablement nécessaires pour notre économie et pour l'aménagement du territoire. La mise à deux fois deux voies de la RN88 et aussi de la RN7. Je ne vois pas pourquoi la RN7 serait mise en deux fois deux voies entre Roanne et Paris, toujours vers les grandes métropoles. Dans le sud de la France, nous considérons que c'est un chemin vicinal ordinaire, la RN7, elle n'est qu'une desserte régionale.

L'A51 va certainement être une voie qui peut nous apporter quelques désengorgements de trafic, notamment dans les VL. Mais pour la plus grande partie des flux de la vallée du Rhône, je répète que cela fait longtemps que nous disons que l'A75 et l'A51 vont désengorger la vallée du Rhône. Pour l'A75, c'est déjà réalisé. Nous avons bien vu que le changement n'existe pas.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Président de faire vite. Jusqu'à présent, vous avez respecté l'horaire.

### **Jacques ESTOUR**

Je vais essayer de terminer. Toujours dans les pistes pour mieux utiliser l'existant et vous proposer des mesures d'exploitation, nous disons oui à la réduction temporaire des vitesses. Nous disons oui à des interdictions ponctuelles de doubler les poids-lourds sur l'autoroute. Par contre, nous disons non à des modulations de péages par la hausse, pour une clientèle qui est majoritairement captive et qui ne peut pas passer ailleurs. Par contre, nous disons oui à des notions d'incitation de péages, donc modulation, par des tarifs avantageux dans les heures creuses ou dans les sillons creux.

Dans ce registre d'actions, nous pensons qu'il faut que les voies publiques et la collectivité en général développent des actions de sensibilisation de l'opinion pour une modification des comportements. Je crois que ces débats publics l'ont intensément évoqué. Je sais que parfois, cela

agace, ce que je vais dire. Mais n'oublions quand même pas que ce sont effectivement les consommateurs – vous tous, nous tous – qui ont des exigences au niveau du prix des produits, au niveau du service de ces produits, au niveau des services en général, qui font que nous devons rechercher toujours, nous entreprises, les coûts les plus bas et les délais de livraison les plus courts.

Les entreprises ont donc créé une logistique que nous connaissons aujourd'hui, logistique qui, effectivement, plébiscite actuellement plus le mode routier qui est beaucoup plus réactif. Mais au lieu de faire du dogmatisme contre le transport routier, apprenons à mieux consommer, y compris en termes de transport, en utilisant la route toujours bien sûr, mais beaucoup plus le fer et la voie d'eau ! Nous n'annulerons jamais la route.

Restent quelques mesures qui, mises bout à bout, peuvent au moins limiter la croissance des déplacements en voiture : l'autopartage, les parkings, le péage. Cela a été évoqué. Il n'en demeure pas moins que pour nous, entreprises, la croissance de la mobilité que prévoient tous les experts – je sais bien qu'ils ont tort, mais nous sommes toujours, restons souples, 15 ans, 20 ans ou 25 ans, cela tourne autour de 40 % à 50 % – nécessite une augmentation de la capacité routière pour une raison très simple. Je vous projette un tableau dans lequel nous proposons les augmentations de ces modes alternatifs. Si nous arrivons à doubler le fret ferroviaire – je sais que cela fait longtemps que nous l'attendons, que l'on nous l'annonce et que nous espérons y arriver –, si nous arrivons à tripler le fret fluvial, ce qui n'est quand même pas mal non plus – vu avec les responsables, nous sommes dans les 20 ans, actuellement –, la pollution n'empêchera pas que les trafics routiers continueront d'augmenter à l'échelle de ces 20 ans de 30 %.

L'augmentation de la capacité autoroutière est essentiellement pour ne pas rebuter les touristes. Vous avez le tableau sous vos yeux. Je ne vais pas lire le texte qui va avec. Mais il est certain que le tourisme, dans nos régions PACA, Rhône-Alpes et Languedoc, sont des facteurs de l'activité humaine, de l'économie et de l'emploi qui sont essentiels. C'est en centaines de milliers d'emplois. Il est évident que l'autoroute, la route, comme la voie ferrée, sont des outils indispensables pour la vie et le développement de cette activité.

Enfin, je dirais que ni les chargeurs que nous sommes, ni les transporteurs logisticiens d'ailleurs, nous ne sommes attachés plus à un mode de transport qu'à un autre. Nous exigeons simplement une qualité de service de tous les modes de transport que demande le consommateur final. Nous sommes dans une concurrence totale. Le transport et la logistique sont un élément fondamental de la compétitivité. Si nous trouvons plus de coûts en Rhône-Alpes, les entreprises vont chercher ailleurs. Vous savez que dans l'est européen, à l'est tout au moins de la France, les actions vont beaucoup plus vite que chez nous. Alors, nous le disons peut-être méchamment, mais il me semble plus logique d'aider les entreprises à vivre avec les transports dont elles ont besoin plutôt que de chercher des aides pour aider les entreprises lorsqu'elles licencient parce qu'elles ne peuvent plus travailler dans notre axe.

Alors que la croissance économique détermine tout le reste, nous nous étonnons que la priorité à l'emploi ne ressorte pas dans ce débat. L'environnement est très important. Nous sommes d'accord. Mais l'emploi aussi est très important et c'est une priorité que nous ne devrions pas oublier. Alors, c'est tout de suite qu'il faut décider des infrastructures nécessaires pour le développement. Nous n'acceptons pas, en tant qu'utilisateurs des modes de transports, de la route, que nous accusions la route de ne pas payer le coût réel des services internes et externes. Je rappelle que l'utilisateur de la route paye ces coûts directs et au-delà. En quelques chiffres : en 1996 – c'est dur d'avoir les chiffres quand même –, la route a généré plus de 48 milliards d'euros de recettes. Ces 48 milliards sont à

comparer aux 17 milliards qui ont été attribués la même année en investissements et en fonctionnement du mode routier non concédé.

Nous avons mis à part le mode autoroutier puisque les recettes et les dépenses viennent du consommateur. Sur le mode ferroviaire, un seul chiffre : l'utilisateur ne paye en moyenne que 35 % des coûts et des dépenses d'exploitation, d'investissement et de gestion du personnel. Si nous reprenions les propos qui ont été tenus tout à l'heure, tous les transports doivent payer leurs coûts. Est-ce que beaucoup d'utilisateurs accepteraient de voyager avec les marchandises en payant le prix des chemins de fer ?

Donc, en tant que payeurs que nous sommes par tous les impôts qui sont faits, nous privilégions toute solution qui va répondre effectivement aux demandes de ce débat, mais à une condition : qu'elles ne viennent pas déminer, par une fausse guerre de religion, la satisfaction que peut apporter la route à l'ensemble de nos territoires. C'est important.

Enfin, financièrement, je rappellerai que la question du péage urbain se pose aussi. Je suis un paysan de la campagne, nous payons tous au maximum pour utiliser nos transports, de Privas à Lyon, de Nyons à Lyon. Pourquoi dans les agglomérations de Montpellier, de Marseille et de Lyon, on ne paie rien sur les transports ou l'infrastructure là où la population est concentrée, là où les coûts sont les plus élevés ? Ceci est tout à fait anormal.

Je terminerais en disant que notre couloir rhodanien et languedocien reste assez attractif dans tout l'ensemble sud-est et dans la France et ne se marginalise pas au profit des autres axes européens, vers l'Europe centrale et l'Italie via les longs tunnels que la Suisse a su mettre en œuvre. Merci.

J'ai un peu débordé, excusez-moi.

### **Philippe MARZOLF**

Tout ce que vous aurez, c'est que la Commission n'aura pas de questions à vous poser. Nous allons passer directement au public parce que vous avez dépassé de six minutes.

### **Bernard THIERRY**

« Grâce aux tunnels que la Suisse a mis en œuvre », que je sache se sont des tunnels ferroviaires et non pas des tunnels routiers.

D'autre part, je suis de votre raisonnement, il faut développer l'économie, mais nous pouvons le faire autrement, dans des axes d'énergies renouvelables. Nous avons en France 2000 emplois dans les énergies renouvelables, il y en a 60 000 en Espagne. Je ne sais pas si vous avez un âge, comme moi, à être père et grand-père, je suppose que vous aurez des enfants et petits-enfants. Si vous prévoyez leur avenir, il faudra peut-être penser au changement climatique et à l'effet de serre qu'entraînent les pots d'échappement. Il faut savoir que 60 % du pétrole est consommé par les transports routiers dans l'Union européenne. Il est certain que ce n'est pas aux pots d'échappement que nous pourrions capter le carbone, le CO<sub>2</sub>. Nous allons donc automatiquement avoir des augmentations, nous rendrons la terre invivable et je pense prioritairement à mes enfants et petits-enfants plutôt qu'à développer l'économie et les réseaux autoroutiers à tout crin.

Dernière chose, qu'aurons-nous sur les autoroutes lorsqu'il n'y aura plus d'essence ? J'ai déjà connu trois fois les restrictions d'essence dans ma vie, et probablement vous aussi, pendant la guerre, en 1957 et en 1973.

### **Jacques ESTOUR**

Je comprends tout à fait votre intervention. Le souci de l'avenir de nos enfants fait partie de nos réflexions, je vous le garantis. Simplement, j'ajouterai également que je sors d'une école d'ingénieurs participants avec pôles de compétitivité...

### **Bernard THIERRY**

Moi aussi, je sors d'une école d'ingénieurs.

### **Jacques ESTOUR**

J'ai tendance à penser que le progrès technologique n'est pas arrivé à son terme. Je vais même être un peu plus taquin : est-ce que finalement le poids des compagnies pétrolières, que ce soit Exxon, Total, etc., ou le poids de l'Etat français, qui récupère tout de même 40 et quelques milliards sur la consommation de pétrole n'ont pas été dans les années passées, où les questions que nous nous posons maintenant sont importantes et réelles, des freins à l'évolution technologique à l'autorisation des déplacements ? Nous savons très bien aujourd'hui qu'il y a effectivement, prenez les pôles qui travaillent là-dessus en France, il y en a trois, mais il y en a d'autres en Europe, il y a des évolutions technologiques qui vont permettre dans un premier temps de diminuer d'au moins de moitié la consommation de votre véhicule, qui vont permettre dans un deuxième temps de faire des mélanges de carburant avec des carburants bios, et dans un troisième temps faire rentrer des énergies nouvelles. C'est pour cela que je disais que nous allons devoir échelonner cela dans le temps. Il est sûr que nous devons aller vers quelque chose qui prennent en compte l'amélioration de notre environnement et la France a pris dans ce domaine des engagements qui ne sont pas négligeables. Mais, il ne faut pas nier le progrès technologique.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'après les données de l'Etat, il s'agit seulement d'un facteur 2,5, contre facteur 4 dans l'objectif.

### **Jacques ESTOUR**

2,5 en vingt ans, excusez-moi Monsieur, le facteur 4...

### **Bernard THIERRY**

Les progrès technologiques ne pourront jamais être à l'origine de ce que nous appelons le facteur 4, c'est-à-dire d'une diminution de 75 % de nos rejets de CO<sub>2</sub>.

**Jacques ESTOUR**

Regardez la production d'électricité, qui aurait dit avant que le nucléaire n'arrive ...

**Bernard THIERRY**

Mais vous savez bien que les transports consomment 50 millions de tonnes équivalents pétrole. Vous savez que l'énergie électrique finale en France représente 34 millions de tonnes équivalents pétrole. C'est-à-dire que s'il fallait, par les réacteurs nucléaires faire tourner des voitures électriques, il faudrait 1,5 fois plus de centrales nucléaires qu'il n'y en a actuellement, c'est-à-dire multiplier par 2,5. Si nous nous décidons pour l'hydrogène, le rendement pour le fabriquer serait de 30 %, il leur faudrait huit fois plus.

**Jacques ESTOUR**

Il ne s'agit pas de ma réponse.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Oui.

**Bernard THIERRY**

Oui, mais n'engageons pas de projet comme celui-là sans examiner ce genre de problème.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur a demandé la parole. Et nous passerons ensuite la parole à Monsieur Fisch qui s'impatiente. Nous sommes désolés.

**Guy PUYRICARD, Président de l'association Saône-Rhin, voie d'eau 2010**

Nous sommes venus de Franche-Comté parce que nous étions sûrs d'être très intéressés par le débat qui se tient dans cette salle aujourd'hui. Tous les intervenants sont d'accord, nous aussi, pour que nous ne soyons pas des ennemis de la route, mais des transferts de la route. Il faut savoir que pour le Rhône, le choix de la voie d'eau est fait par des chargeurs, Monsieur le Président peut en parler en connaissance de cause, mais pour transférer à l'intérieur du continent, je dis du continent parce que pourquoi raisonner franco-français en matière fluviale, nous devons raisonner à titre européen. 350 millions de tonnes arrivent à Rotterdam pour seulement 90 millions à Marseille. Marseille a donc un champ extraordinaire à partir de Fos 2XL à condition que le Rhône ne soit pas un cul-de-sac. Nous avons aujourd'hui un développement assez sensationnel pour des gens qui s'étaient demandé ce que l'on pouvait transporter sur un canal parce qu'il n'y a plus de charbon. Aujourd'hui tous les grands distributeurs d'IKEA en passant par Carrefour et d'autres utilisent la voie d'eau. Ceci à condition d'aller plus loin et nous sommes persuadés que, tant par la vallée de Saône-Moselle, que par la vallée du Doubs, ou des solutions attenantes, à partir du moment où il n'y a plus de cul-de-sac

pour le Rhône, je pense que si la SNCF peut offrir 25 millions de tonnes supplémentaires en utilisant la capacité, comme le disait Monsieur le Directeur tout à l'heure, de la longueur des trains et de la modernisation des lignes, le Rhône peut aller au-delà des 25 millions de tonnes supplémentaires, ce ne sont pas les ridicules 6 millions actuels, et je dirais qu'il est même antinational de la transporter que 6 millions de tonnes avec tous les investissements qui ont été faits par la CNR depuis qu'elle existe, afin de rendre le Rhône navigable que pour 6 millions de tonnes. Il faudrait 25 à 30 millions de tonnes à condition que nous développions sur Mulhouse, qui, je vous le rappelle, est le premier port à containers français... Je vous rappelle qu'aujourd'hui Peugeot est obligé de charger en passant par Rotterdam des centaines de containers pour construire des voitures aux Indes ou au Moyen-Orient, alors qu'il serait si facile de les amener à Marseille. Nous sommes venus pour donner ce message. Nous avons ici peut-être une page et demie à donner pour les cahiers d'acteurs, je vous remercie de nous avoir donné la parole.

**Philippe MARZOLF**

Merci.

**Jacques ESTOUR**

Nous avons déjà dit que nous étions très favorables au canal Rhin-Rhône. Il a été supprimé pour des raisons environnementales et politiques. Actuellement, la France, pour des raisons financières est penchée sur la canalisation Seine-nord et sur l'amélioration du port du Havre. Par contre, nous souhaitons également le canal Saône-Moselle, puisque nous ne pouvons pas passer par le Doubs, nous pouvons passer par la Moselle, cela rejoint les grands couloirs de circulations européen, cela me paraît très important. Lorsque nous posons la question aujourd'hui, on nous répond « ce sera peut-être à réfléchir dans trente ans... »

**Philippe MARZOLF**

Une étude est en cours.

**Jacques ESTOUR**

Non, elle est repoussée à plus tard.

**Philippe MARZOLF**

Non, une étude du Conseil régional...

**Jacques ESTOUR**

Cette étude est déjà terminée.

**Philippe MARZOLF**

Non, elle vient de commencer et coûte 600 000 euros, Monsieur KOHLHAAS en a parlé tout à l'heure.

**Guy PUYRICARD**

La région Rhône est associée à la région Moselle pour le financement d'une étude de façon...

**Philippe MARZOLF**

Elle est en cours.

**Guy PUYRICARD**

Elle est en cours, elle est en phase d'être terminée et VNF est en train de faire une étude sur les fuseaux. Mais, les départements d'Alsace associée à la chambre du commerce de Franche-Comté mettent en œuvre une seconde étude pour remettre en scène le canal Rhin-Rhône par le Doubs. Ces deux canaux ne se font pas concurrence, c'est comme si l'on disait que l'A36 qui devait desservir l'Alsace jusqu'à Lyon fait concurrence avec l'A31 qui dessert le Luxembourg vers Dijon. Il n'y a aucun rapport entre les deux comme il n'y a aucun rapport entre ces canaux. Par contre, là où la concurrence peut exister, c'est pour la date de réalisation. Certes en proposer des variantes parce qu'avec les histoires de la vallée du Doubs, qui ont d'ailleurs été beaucoup exagéré, mais pour faire une troisième solution intermédiaire. Celle-ci ne pourra être décidé par le gouvernement que lorsque les trois études seront sur son bureau pour choisir au niveau économique, financier, écologiques, quelle est la meilleure solution. Aucun de ces projets n'est abandonné et je ne pense pas que Monsieur le ministre Estrosi, dans les trois discours qui vient de faire en Alsace, en Franche-Comté et en Bourgogne est dit que le gouvernement a l'intention de repousser ces études là à trente ans. Ce n'est pas tout à fait ce qu'il a dit.

**Philippe MARZOLF**

Merci de votre intervention, Monsieur Estour. Je vais demander à Monsieur Maurice Fisch, en nous excusant, mais les débats sont toujours plus longs, vous deviez passer vers 21 h, il est 21 h 30. Pardonnez-nous. Tout le monde le dit, les échanges sont riches et intéressants.

## **L'association Sauvegarde des coteaux du lyonnais**

### **Maurice FISCH, Association Sauvegarde des coteaux du lyonnais**

Donc, je vais essayer de faire court, de respecter le temps qui m'est imparti. La Sauvegarde des coteaux du Lyonnais est une association intercommunale composée de deux collèges. Présentation très brève : un premier collège est composé d'associations de villages dans l'ensemble du secteur touché par un projet autoroutier qui est celui du contournement ouest de Lyon. Un deuxième collège est constitué d'associations qui peuvent être locales, mais qui sont également nationales et notamment ALTRO, Association Logistique Transports Ouest dont je reparlerai dans quelques instants.

Dans nos statuts, trois points essentiels et qui sont effectivement les seuls dans nos statuts : l'opposition aux projets routiers et autoroutiers qui sont totalement en désaccord avec le développement de l'agriculture de proximité de ce secteur. Ceci est rappelé dans la directive territoriale de l'aménagement de la liaison lyonnaise et c'est également dans le schéma de cohérence territoriale du Syndicat de l'ouest lyonnais qui vient d'être présenté et qui sera en enquête publique dans quelques semaines.

Nous avons également tout ce qui concerne l'urbanisation. Donc, nous nous intéressons au coût de l'urbanisme. Mais également, nous nous préoccupons de sensibiliser les citoyens à l'amélioration de la qualité de la vie. Je prendrais un seul exemple parce que nous allons manquer de temps : le 28 avril 2005, il y a tout juste un an, nous avons réuni à Mornant 2 500 personnes qui sont venues assister à une conférence intitulée « Planète en danger ». Si nous avions eu 5 000 places, nous aurions effectivement fait asseoir 5 000 personnes. C'est pour vous dire que cette problématique de l'environnement menacé concerne effectivement beaucoup de citoyens français, des citoyens de base, pas des spécialistes comme ceux qui se réunissent grâce à votre organisation.

Ce débat public de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien a commencé, pour nous, il y a un tout petit peu plus d'un an puisque nous avons eu, par les deux députés du secteur, des dixième et onzième circonscriptions, un document intitulé Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique du transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce document a été rédigé par vous, Messieurs. Je crois qu'il a été signé Jean-Didier Blanchet, mais vous êtes sans doute nombreux à y avoir participé. C'est notre consultant expert en transports publics, Edmond Luca qui est un retraité de la Semaly, la société qui a construit entre autres le métro de Lyon, qui a planché sur ce document qui a été remis au Ministre des Transports qui a jugé cette contribution très intéressante.

Ce qui est positif dans ce débat public, c'est qu'il ne s'appuie pas sur un projet d'infrastructure très précis. Il y a une zone géographique, la vallée du Rhône et l'arc languedocien et on nous avait annoncé un débat public qui serait organisé beaucoup plus au sud. Nous sommes ravis qu'après avoir longuement œuvré par l'intermédiaire de nos élus, il ait pu remonter jusqu'à Lyon. Il y a eu de nombreuses réunions dans cette bonne vieille ville de Lyon. Au nom de toutes les associations que je représente ce soir, je vous en remercie.

Ensuite, nous nous apercevons que vous avez réussi, à force d'écouter les intervenants, à donner une orientation beaucoup plus environnementaliste à ce débat. Nous allons continuer à avoir la vallée du Rhône et l'arc languedocien comme bases de réflexion. Mais vous avez fait intervenir des

spécialistes du changement climatique, des spécialistes de la raréfaction de l'énergie. Cela aussi est particulièrement important.

Par contre, nous regrettons que, comme préambule, soit placée l'augmentation constante et, semble-t-il, inéluctable des déplacements. Je pense que, par obligation, il faudra changer ; il faudra économiser. Je ne reviendrai pas sur toutes les raisons qui ont déjà été évoquées. Cela est évident dans la tête de ceux qui sont là.

Les projets qui sont présentés dans le dossier sont trop souvent consommateurs d'espace, consommateurs d'énergie alors qu'il y a un certain nombre d'alternatives. Je voudrais dire d'une manière un peu simpliste qu'il convient de tordre le cou aux transports inutiles, facilités par des tarifications inférieures aux réalités économiques. Même si, grâce à Monsieur Estour qui l'avait demandé dans une première réunion à Lyon, nous avons eu une présentation très poussée, je reste persuadé – et Jean-Charles Kohlhaas l'a dit tout à l'heure – que les coûts ne sont pas vraiment égaux pour qu'il y ait équité entre les transports polluants d'une part et moins polluants d'autre part. Si le train coûte moins cher à l'utilisateur, c'est parce qu'il est moins polluant et moins consommateur d'espace. Je pense que cela doit être pris en compte dans un bilan socioéconomique.

Je reviens sur une proposition que j'ai faite et qui avait valu à Monsieur Alain Bonnafou la possibilité de m'envoyer sur les roses. Je repropose 50 % de part globale pour la route et pas plus, 30 % pour le rail, 10 % pour la voie d'eau au sens large : fleuve, canaux ou mer. Nous l'avons déjà entendu. Dans notre document que j'ai évoqué tout à l'heure, réalisé par Edmond Luca, nous concluons que la vallée du Rhône est saturée sur le plan routier alors qu'elle offre encore, sans aménagement pharaonique, de réelles possibilités de report sur les modes ferroviaire et fluvial.

J'ai de l'espoir quand je constate que parmi les transporteurs, il y a des idées non acquises. Il y a quelques années, alors qu'une petite fille était tombée d'une voiture, un camionneur a réussi à s'arrêter à temps sans l'écraser. Exactement à la même époque, un transporteur du Jura – je crois – a expliqué qu'il demandait à ses chauffeurs de rouler 10 kilomètres/heure en-dessous de la vitesse maximale. Avec cette façon de faire, il avait un taux d'accidents du travail excessivement bas. Je n'ose pas dire qu'il était égal à zéro, mais nous ne devons pas être loin.

Un autre exemple est sorti tout récemment : un transporteur qui demande à ses chauffeurs de travailler dans des heures socialement acceptables. Je prends mon exemple : nous ne les faisons pas travailler dès le dimanche le soir en les obligeant à quitter leur famille très longtemps à l'avance ; ils travaillent de jour, du lundi au vendredi. Là aussi, c'est une amélioration considérable. J'ai également de l'espoir lorsque j'entends Monsieur Lambert, qui était à cette place il y a quelques séances, représentant les transporteurs, dire que si le coût du transport devait augmenter, il serait amené à répercuter cette augmentation dans le prix du produit final. Je pense que le kilo de pêche, transporté de la vallée du Rhône jusqu'à Rungis augmentera certes de quelques centimes de francs. Nous sommes obligés de retourner aux francs pour faire un calcul par kilo bien sûr, car l'euro est trop fort pour exprimer cette augmentation du coût du kilo de fruit. Nous sommes dans la vallée du Rhône. Je prends un exemple local.

J'ai moins d'espoir quand je vois que l'Etat français envisage de démarrer les autoroutes. C'est ce qui figure, entre autres propositions, dans le dossier du débat alors que j'ai du plaisir à voir qu'il y a d'autres propositions notamment de covoiturage, en compétition entre guillemets avec des projets d'infrastructures. Cela me paraît très nouveau et je suis ravi que cela puisse être évoqué. A côté du covoiturage, il y a également l'autopartage et la ville de Lyon, toute proportion gardée, a mis en service des normes ; c'est du partage de vélos. Je pense que nous pouvons imaginer, sans que cela

soit très compliqué, de mettre en place la mise à disposition de voitures. Cela a été évoqué avec la bonne volonté du représentant des autoroutes du sud de la France.

Je noterai que l'avis du Président du Conseil général de la Drôme, qui s'était exprimé lui-même à Lyon, il y a quelques séances et qui est repris ce soir par son premier Vice-président, pourra peut-être empêcher que soit hypothéqué encore plus dangereusement et pour des centaines d'années l'ensemble de la vallée du Rhône. Une fois qu'une autoroute est construite, malheureusement, c'est définitif ; je n'ai jamais vu d'autoroute démontée et revenir à la situation initiale. Pour des petites routes, oui ; c'est ce que nous appelons le délaissé de voirie. Cela permet à quelques riverains d'être tranquilles.

Je propose – et là, c'est peut-être nouveau – qu'un label distance parcourue soit apposé sur les produits mis en vente de manière à ce que le consommateur se rende compte si le verre, que j'ai ici dans la main, n'a parcouru que 150 kilomètres ou 15 000 kilomètres. Le coût de son transport devrait être déterminé. Je vous ai dit que je reviendrais à ALTRO dans quelques instants. ALTRO est une association membre de la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais alors qu'elle est basée à La Rochelle. Cela peut paraître surprenant, mais ALTRO propose des transversales ferroviaires à grande vitesse pour les passagers comme pour les marchandises de manière à ce que les Alpes et l'Atlantique soient reliés dans des conditions raisonnables de transport.

J'ai quelques mots sur la délibération du Conseil régional. Nous en avons entendu parler tout à l'heure en état et je crois que c'est une bonne orientation. En conclusion, parce que les dix minutes passent excessivement vite, je dirai qu'une autre politique du transport est absolument indispensable, soit pour des déplacements utiles. Rapprochons le travail de l'habitat en faisant un bon programme de développement harmonieux du territoire. Nous devons pouvoir y arriver. Je m'arrête là, sinon j'en ai pour la nuit. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. C'est la première fois que nous avons une proposition de faire inscrire sur le produit en vente les distances parcourues par les produits.

### **Maurice FISCH**

J'aimerais que revienne l'inscription « made in » et le nom du pays. Cette inscription disparaît de plus en plus souvent. Achetez n'importe quel produit aujourd'hui, ce n'est pas obligatoire.

### **Philippe MARZOLF**

Si, c'est obligatoire !

### **Maurice FISCH**

En tant que consommateur final, vous constatez que la mention « made in », « fabriqué en » soit effectivement indiquée.

**Philippe MARZOLF**

Ce n'est pas la question. Mais nous avons bien compris que pour vous, il faudrait qu'il y ait une politique volontariste qui affiche les transports marchandises, 50 % sur la route et le reste sur les autres modes.

**Maurice FISCH**

Report modal. Nous ne disons pas non à la route. Mais par exemple les grandes distances, au-delà de 400 kilomètres, n'ont rien à faire sur la route. A condition qu'il y ait des moyens alternatifs performants, raisonnables, respectueux de l'environnement, il faut que ces grandes migrations européennes ne puissent plus se faire sur la route. C'est peut-être une atteinte à la liberté individuelle de déplacement des personnes et des biens, mais nous allons être obligés d'y venir compte tenu de ce que nous attend sur le plan environnemental.

**Philippe MARZOLF**

Des questions ? Des interventions ?

**AnneLASSMAN-TRAPPIER, les associations unies du Mont Blanc**

Ce n'est pas une question.

**Philippe MARZOLF**

Pouvez-vous vous présenter ?

**AnneLASSMAN-TRAPPIER**

Ce n'est pas une question, mais c'est une contribution un peu citoyenne à propos du débat public et qui se dirige plutôt vers l'Etat. Donc, je voulais vous dire que nous avons une vision très critique de la politique des transports actuelle qui, depuis trois décennies, est celle du tout routier. Malgré les promesses faites par les politiques de tout bord, malgré les discours en faveur du développement durable et du transfert vers le rail, nous constatons une seule chose dans les faits : l'augmentation du trafic routier et les nuisances de la pollution partout en France et particulièrement en Haute-Savoie.

Donc, la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, loin d'avoir apporté le développement économique promis, a engendré une accélération des délocalisations. Le bassin Vaucluse, qui est depuis les années 1980 le berceau de l'industrie du décolletage mondial – c'est la production de pièces détachées –, est devenu une plate-forme de distribution. Les pièces fabriquées en Europe de l'Est sont réceptionnées en expédiées partout dans le monde.

La fréquentation touristique dans la vallée de Chamonix est en baisse significative depuis le retour toujours croissant des poids-lourds sur le Mont-Blanc. Ces derniers mois encore, l'actualité des transports a démontré que l'Etat continuait à lancer une campagne de désinformation qui a suffi à

convaincre l'opinion publique. Détrompez-vous ! Les citoyens sont de mieux en mieux informés, ne font plus confiance en leurs autorités. Ils se tournent vers le réseau associatif pour obtenir les informations qui arrivent.

Nous ne sommes pas dupes lorsque vous annoncez la construction d'une voie de huit mètres de large à Fréjus alors que quatre à cinq mètres suffiraient. Nous savons ce doublement routier de ce tunnel que vous prévoyez, sous couvert de la sécurité. Nous ne sommes pas dupes lorsque vous organisez un débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron pour ne retenir que la solution autoroutière. Vous n'avez jamais eu l'intention de tenir compte de l'avis du débat public. Pour preuve, lors de la signature de la convention arrêtée le 11 juillet 2001, vous aviez déjà prévu les dérogations pour la construction de l'A51.

Nous ne sommes pas dupes lorsque vous dites que les consommateurs n'accepteraient pas la hausse des prix engendrée par une redevance poids-lourds. Des sondages indiquent le contraire. 74 % des Français considèrent même que la protection de l'environnement doit être une priorité sur la compatibilité économique. Nous ne sommes pas dupes quand vous affirmez que le transport routier est un secteur créateur d'emplois en France. Nous allons à la rencontre des chauffeurs chaque semaine et nous constatons sur le terrain qu'ils sont de plus en plus nombreux à venir de très loin pour travailler pour nos transporteurs nationaux, dans des conditions dégradantes et souvent illégales.

Si l'Etat souhaite que les Français reprennent confiance en leurs dirigeants, il faut que l'opinion des citoyens ainsi que l'intérêt général soient au cœur de la politique des transports. Donc, il faut, dans un premier temps, au développement du routier, aux subventions accordées à ce secteur qui sont inadmissibles et il faut rétablir une concurrence saine entre les différents modes de transport.

### **Jean-Charles KOHLHAAS**

Je ne vais peut-être pas me représenter. Je vais revenir sur ce que vient de dire Maurice Fisch et je vais dire à Monsieur Estour : ce qui est bien avec Monsieur Estour, c'est que nous sommes d'accord avec ce qu'il dit. Il dit plein de choses avec lesquelles nous sommes d'accord, sur la problématique des poids-lourds, des transports urbains et du péage urbain. Je le soutiens à fond. Il est nécessaire d'avoir un arrêté de la route. La route sera toujours utile pour une longue distance bien évidemment et c'est là la probabilité dont il est question.

A l'arrivée, nous sommes sur des conclusions complètement opposées, sur des analyses complètement différentes. En fait, je crois que soit Monsieur Estour est un grand manipulateur ou alors c'est un grand rêveur. Mais je pencherai presque pour la deuxième solution quand il nous a parlé tout à l'heure des progrès scientifiques qui avaient tout régulé : les biocarburants par exemple. Aujourd'hui, les biocarburants de première génération contiennent peut-être un litre de biocarburant de première génération et il faut dépenser 0,20 litre de pétrole.

Pour les biocarburants de deuxième génération, nous sommes à 0,5 litres de pétrole nécessaire. Je ne parle même pas des milliards d'hectares de surface nécessaire pour que ces biocarburants puissent être produits en quantité suffisante pour être efficaces. Oui, les biocarburants sont une petite solution qui représentera 0,5 %, 0,8 % ou 1 % entre guillemets de la nécessité. Mais il faut arrêter de rêver. Comme pour beaucoup de choses, je crois qu'il faut arrêter de rêver.

Je dirais deux choses. D'abord, Monsieur Estour, l'organe créé la fonction les tensions voisines sur le Mont-Blanc et la problématique des Alpes en général le montrent bien. Nous avons des (*inaudible*) intervenues sur l'est. Nous pourrions dire la même chose. A chaque fois que nous avons créé une autoroute parce qu'une première était saturée, le temps que nous la construisions, cette deuxième était saturée. C'est le cas pour la rocade est, la fameuse rocade des villages, et ce sera le cas pour toute nouvelle autoroute.

Le projet de l'A45 est censée désaturer l'A47 qui, de toute façon, sera saturée par son ouverture si elle est construite. La croissance du trafic actuel, sur la base de 4 % par an fait qu'en 20 ou 25 ans nécessaires à la construction des autoroutes, elle est déjà saturée à 100 %. Nous sommes dans une fuite en avant.

J'ai entendu tout à l'heure de la part de Monsieur Estour et d'une autre personne que le problème est que le fleuve est obturé à son extrémité. C'est vrai que la plupart des fleuves sont obturés dans leurs extrémité, pas seulement le Rhône, pas seulement en France, dans le monde entier. C'est le principe. Ensuite, pour le Rhône, c'est un peu faux quand même. La liaison Saône-Moselle existe déjà. Elle n'existe pas au grand gabarit, à 3 000 tonnes ; mais elle existe au gabarit Freycinet. Aujourd'hui, cela fonctionne. Il y a du fluvial qui passe sur cette liaison-là. Donc, nous ne pouvons pas dire qu'elle n'existe pas. Après, l'étude d'opportunité que la région Rhône-Alpes a votée il y a un mois si, effectivement, cela a un intérêt économique et énergétique de faire du grand gabarit. Mais pour l'instant, le Freycinet fonctionne et il n'y a pas besoin de changer les choses.

Tout à l'heure, Monsieur Estour a dit et je l'ai entendu plusieurs fois : tous les experts prévoient une augmentation de trafic de 30 %, 40 % ou à 50 %. Moi, j'ai fait la cinquième ou sixième réunion de ce débat public. Monsieur Estour en a fait beaucoup aussi. Nous ne nous sommes pas croisés souvent. Donc, il n'y a pas eu de problèmes. Je n'ai pas entendu tous les experts dire cela. J'ai entendu même des experts dire autre chose et même franchement le contraire. C'est un peu rapproché de ce qui a été dit tout à l'heure, quand les représentants de l'Etat nous ont dit « il y a un an quand nous avons fait ces scénarios, nous estimions que soixante dollars en 2020 était quelque chose de réaliste. » Nous avons eu une intervention à Lyon il y a trois semaines, le 19 avril si je ne m'abuse. Je ne crois pas que Monsieur Wingert ait sorti la coquille de l'œuf la semaine d'avant. Mais lui parlait de 300 dollars le baril et manifestement, il le savait depuis un moment. Le Directeur de l'Institut français du Pétrole qui était à ses côtés ne l'a pas contredit. Il s'adressait aussi à lui.

Donc, je me méfie beaucoup d'un certain nombre d'experts qui disent toujours la même chose, pensent toujours la même chose et qui, dans la réalité, sont souvent contredits. Je crois que nous avons vu que – et c'est une chance, je le dis cet après-midi à la région – ce débat public, en dehors du fait qu'il permet d'entendre un certain nombre de citoyens trop peu nombreux malheureusement à mon goût, permet par contre d'entendre une pléiade d'experts comme nous en avons rarement dans d'autres endroits, avec des approches très différentes et souvent quand même, par ceux que j'ai entendus, des avis pas toujours si différents. Ils ne vont tous dans le sens.

## **Philippe MARZOLF**

Nous allons donner la parole à Monsieur Estour. Monsieur, pouvez-vous donner un micro à Monsieur Estour ?

**Jacques ESTOUR**

Le propre d'un débat public est de permettre à différents porteurs d'opinion, qui sont motivés par leur fonction, leur responsabilité, par un certain nombre de raisonnements, d'exprimer leur point de vue. L'ensemble de ces points de vue permettent d'être confrontés, d'être échangés, parfois d'être regroupés pour arriver à une solution. Dans ce qui est dit, effectivement, mon rôle, en tant que représentant d'un milieu économique, est de dire ce que nous ressentons en tant que milieu économique. Il est exact que nous, nous avons sur le dos un problème essentiel, c'est la vitalité de notre économie et c'est l'emploi.

Vous savez que la France est déficitaire dans cet échange extérieur de presque 20 milliards d'euros. Nos voisins allemands sont bénéficiaires de près de 160 milliards d'euros. Je peux vous citer si vous voulez tout de suite, en Ardèche, les entreprises qui viennent de décider d'arrêter leur production pour la mettre ailleurs. Dans ces entreprises, un certain nombre d'entre elles l'ont fait à cause de problèmes de transport.

Donc, nous ne pouvons pas ignorer les problèmes. Est-ce que je suis un peu rêveur ? Vous savez, heureusement que nous pouvons être un peu rêveur ! Dans le progrès scientifique, si nous restons uniquement sur les connaissances du début du siècle, je pense qu'aujourd'hui, nous n'aurions pas tout ce que nous avons à notre disposition. Effectivement, le progrès scientifique ne résoudra pas tout, mais c'est quand même quelque chose qui a une évolution possible.

Les comportements des citoyens, je l'ai dit dans plusieurs réunions : pourquoi le citoyen peut habiter dans les périphéries, dans des zones périurbaines ? Parce que le citoyen a ce choix et qu'il se trouve mieux là que dans un immeuble au cinquième étage ! Pourquoi le citoyen va dans les hypermarchés, prend sa voiture et fait 10-15 kilomètres – voire pour aller à Marques Avenues, il fait 300 kilomètres –, pour venir acheter 120 ou 150 euros de marchandises ? C'est le citoyen qui fait cela. Pourquoi le citoyen se promène avec ses enfants et ses petits-enfants ? Pour mes enfants, j'en ai honte quand même. Ils sont à plus de 500 kilomètres de chez moi. Je n'en ai que quatre. Mais il est exact que les rapports familiaux étaient des rapports ruraux ; ce sont aujourd'hui des rapports qui se déplacent avec des échelles de distance.

Donc, ces évolutions existent. Il ne s'agit pas de rêver. Mais il s'agit de refuser, un, de fausses allégations parce que sur le problème des coûts, vous le savez, Monsieur Marzolf, cela fait X fois que j'interviens. J'ai demandé que dans les conclusions du rapport, les chiffres exacts des recettes et des dépenses de chacun des moyens de transport soient affichés. Si quelqu'un dit qu'il faut faire payer à son coût, je ne suis pas d'accord et je dis que nous ne ferons jamais payer au chemin de fer son coût réel. Si nous le faisons – de toute façon, je l'ai dit tout à l'heure en plaisantant –, il faut multiplier par trois les tarifs. Je ne veux vexer personne. Mais je veux dire par là qu'il y a des coûts d'investissement, des coûts de gestion de ressources humaines et des coûts de maintenance qui sont très élevés.

Une entreprise de transport routier, Monsieur, ne reçoit pas un centime de subvention. Si elle fait des pertes, elle dépose son bilan. Donc, dans le domaine de l'exploitation, plutôt que d'attaquer la route, vous savez que je suis le premier à dire qu'il faut utiliser la voie d'eau beaucoup plus. J'étais Président de Chambre de Commerce. J'ai quand même lancé le port de commerce de Valence. Nous y avons maintenant des conteneurs en plus. C'est bien parce que j'y crois, au fluvial. Il faut le développer.

Le chemin de fer : je suis le premier à dire qu'il faut le développer. Dieu sait, avec Monsieur Gayssot, nous avons eu des discussions, il y a 10 ou 15 ans là-dessus, annonçant tout le temps 50 % de plus pour les dix ans à venir. Jusqu'à présent, nous ne l'avons pas vu. J'avoue que le plan fret qui a été évoqué tout à l'heure, dans lequel, depuis deux ans, nous voyons sur certains axes des évolutions positives très nettes, est quelque chose qui me réjouit. Mais de là à dire que tout va bien dans le transport marchandises, fret par le chemin de fer, il y a encore des progrès à faire.

Donc, mettons des faisceaux techniques, mettons des échanges d'opinion et allons vers des conclusions qui ne soient pas des conclusions sectaires ! C'est ce que je vous demande. Il faut tenir compte de tous les avis, mais certainement pas monopoliser une seule orientation.

### **Philippe MARZOLF**

C'est notre rôle de commission. Monsieur et après, nous allons arrêter parce que nous avons besoin de dépasser le temps et les capacités d'écoute.

### **Patrick REYNAUD, Association Sauvegarde des coteaux du Jarez**

Bonsoir. Patrick Reynaud de l'association Sauvegarde des coteaux du Jarez. Je vais m'excuser auprès de Monsieur Fisch puisque je vais de nouveau m'adresser à Monsieur Estour, simplement pour une seule question. Moi, j'ai une seule question : comment est-ce que vous expliquez qu'il y ait tant de transporteurs espagnols qui viennent sur nos routes pour faire du cabotage sur nos routes ? C'est bien que le coût ici est moins cher que s'ils faisaient le même travail en Espagne. Enfin, c'est ce que je pense.

### **Philippe MARZOLF**

La dernière intervention de Monsieur Estour et après, nous allons clôturer cette soirée. Il faut une réponse quand nous posons des questions.

### **Jacques ESTOUR**

Pourquoi les Espagnols viennent ? C'est parce que l'économie espagnole est en développement formidable et cette économie débouche vers le reste de l'Europe en passant par la France. Effectivement, nous voyons un certain nombre de transporteurs espagnols passer chez nous. Pour les entreprises qui sont là, une heure de travail d'un chauffeur espagnol, incorporant le matériel, le salaire, la maintenance et les consommables divers, péages, coûte moins cher qu'une heure de travail qu'un conducteur français. Nous sommes dans un marché ouvert. Si vous voulez des chiffres encore plus brutaux, quand nous disons « à peu près 2 000 euros pour un conducteur français ou un peu plus, 3 000 euros », nous disons pour un conducteur polonais « 800 euros » et pour un conducteur roumain « 300 euros ».

Vous demandez aux gens qui font du transport entre la Pologne et la Tchéquie, entre la Pologne et l'Allemagne, vers la Hollande ; ce sont des chauffeurs de ces pays-là qui sont à deux dans le camion parce qu'ils ont la même fréquentation des horaires de transport. Mais ils se mettent à deux et pour 500 euros, ils sont moins chers qu'en Europe occidentale. C'est un fait. Alors, je ne dis pas que c'est bien et je ne dis pas que nous cherchons à l'encourager. Mais c'est un fait et cela vous

explique pourquoi il y a effectivement, dans un marché ouvert – c'est le cas au sein de l'Union européenne – des concurrences entre pays. Il faut en tenir compte.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Messieurs, Dames. Merci Monsieur Domergue. S'il vous plaît, à lundi prochain !

**Philippe DOMERGUE**

Ces allégations sont complètement erronées.

**Philippe MARZOLF**

Lundi soir, nous avons l'audition publique. Merci.

**Philippe DOMERGUE**

Le rapport annuel du Conseil supérieur du Service public ferroviaire paraît tous les ans. Les chiffres sont complètement erronés.