

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

## 1<sup>ère</sup> réunion territoriale

*Chambéry, le 23 mai 2006*

<b><u>VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b><u>DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b><u>1ÈRE RÉUNION TERRITORIALE</u></b>	<b><u>1</u></b>
<u>Chambéry, le 23 mai 2006</u>	<u>1</u>

### **Introduction**

<b><u>Rappel des règles et des modalités du débat public</u></b>	<b><u>3</u></b>
<u>.I Le débat public, la CNDP</u>	<u>3</u>
<u>.II Les questions du débat public : une problématique générale</u>	<u>3</u>
<u>.III Les moyens de participation</u>	<u>4</u>

### **1ère partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

<u>.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP</u>	<u>5</u>
<u>.1 Des transports pour aménager le territoire.....</u>	<u>5</u>
<u>.a Constats.....</u>	<u>5</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>6</u>
<u>.2 Des impacts environnementaux préoccupants.....</u>	<u>6</u>
<u>.a Constats.....</u>	<u>6</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>7</u>
<u>.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.....</u>	<u>7</u>
<u>.a Constats.....</u>	<u>7</u>
<u>Les voyageurs.....</u>	<u>8</u>
<u>Les marchandises.....</u>	<u>8</u>
<u>.b Demandes.....</u>	<u>8</u>

1 <sup>ère</sup> réunion territoriale	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
<u>4 Infrastructures routières.....</u>		<u>9</u>
<u>.a Constats.....</u>		<u>9</u>
<u>.b Demandes.....</u>		<u>9</u>
<u>.5 Vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?.....</u>		<u>10</u>
<u>.a Constats .....</u>		<u>10</u>
<u>.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public</u>		<u>11</u>
<u>.1 Le débat public.....</u>		<u>11</u>
<u>.a Des questions pour l'avenir.....</u>		<u>11</u>
<u>.b Des tendances prévisibles et des contraintes fortes à lever.....</u>		<u>11</u>
<u>.2 Quelles orientations pour l'avenir ?.....</u>		<u>12</u>
<u>.a Le report modal.....</u>		<u>12</u>
<u>.b Les infrastructures routières.....</u>		<u>13</u>
<u>.c La mobilité soutenable.....</u>		<u>13</u>
<u>.III Echanges avec le public</u>		<u>14</u>
<b><u>2ème partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?</u></b>		<b><u>23</u></b>
<u>.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP</u>		<u>23</u>
<u>.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné</u>		<u>24</u>
<u>.1 Le report modal.....</u>		<u>24</u>
<u>.2 Les infrastructures routières.....</u>		<u>25</u>
<u>.3 La mobilité soutenable.....</u>		<u>26</u>
<u>.III Echanges avec le public</u>		<u>27</u>
<u>.IV Propositions des acteurs du territoire</u>		<u>33</u>
<u>.V Echanges avec le public sur l'acceptabilité des mesures et des groupes de mesures proposés</u>		<u>41</u>

## **Introduction**

### **Rappel des règles et des modalités du débat public**

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

Ce soir, je suis accompagné de deux des commissaires, Philippe Bovy et Noël Lebel. Rapidement, je vais vous expliquer un peu ce qu'est le débat public, comment il a été organisé. Ensuite, comme vous l'avez vu sur le programme, nous verrons la première partie : les enseignements des réunions thématiques qui ont déjà eu lieu puisqu'il y a déjà eu 17 réunions thématiques. Ensuite, nous passerons à l'acceptabilité des différentes mesures qui sont proposées par l'Etat et les groupes de mesures qui sont proposées par l'Etat.

#### **.I Le débat public, la CNDP**

Le débat public est organisé par la CNDP, Commission nationale du débat public. Nous avons été co-saisis par deux ministères, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Écologie et du Développement durable. La CNDP, en tant qu'autorité administrative indépendante, mise en place au mois de février 2002, a nommé une Commission particulière, dont je suis le Président et qui compte six autres membres. Nous nous sommes engagés, à travers un code éthique et déontologique, sur l'indépendance (nous sommes complètement indépendants de l'Etat et des différents acteurs) et sur la neutralité (c'est important, nous n'avons pas d'avis à donner). La Commission est là pour, en fin de compte, organiser le débat en toute équité, en tout équilibre, et surtout pour pouvoir faciliter ce débat et pour en faire après un compte-rendu, donc la mémoire du débat. Ce que nous ferons après, ce sera un compte-rendu de ce que vous aurez dit sur les différentes questions qui sont posées au débat public.

#### **.II Les questions du débat public : une problématique générale**

Justement, ce n'est pas un débat public sur un projet d'infrastructure, c'est vraiment un débat public sur une problématique générale : la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Trois questions sont posées au débat :

- Quelle est la perception du fonctionnement du système de transport actuel et futur ? Est-ce que cela fonctionne ? Est-ce que cela permet de bien se déplacer ou pas ? Ou est-ce gênant ? Où y a-t-il des problèmes ?
- Quelles sont les grandes orientations souhaitables, bien sûr pour améliorer les transports, mais en respectant les trois composantes du développement durable – économie, environnement et social – et également les projets de développement des différents territoires (Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon) ?
- Quelle est l'acceptabilité d'une quarantaine de mesures qui ont été proposées par l'Etat ? Ces mesures avaient été regroupées au départ en six familles, mais vous verrez dans la deuxième partie de la réunion que le regroupement s'est fait différemment maintenant. En tout cas, c'est

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
bien l'acceptabilité des mesures qui ont été proposées par l'Etat et dont vous avez les descriptifs  
dans les documents du débat.

### **.III Les moyens de participation**

Le débat public : il y a plusieurs moyens de participation. La réunion publique est un moyen de participation. En tout, nous en avons organisé plus d'une trentaine. Nous en avons fait seize. Plus de 2 000 participants jusqu'à ce jour ! Il y a un système de questions/réponses. Vous posez des questions, soit directement par écrit, soit par Internet, soit lors des réunions publiques. Vous avez des formulaires pour ceci. Pour l'instant, il y a 400 questions qui ont été posées. 130 avis ont été émis. Bien sûr, ce sont l'Etat et les commissions publiques qui répondent aux questions, mais la Commission relit les réponses pour savoir si elles sont bien complètes.

Il y a également un forum sur Internet pour s'exprimer sur les différentes thématiques. Egalement, toute personne concernée peut faire une contribution écrite. Nous en avons déjà reçu 57 qui sont mises à disposition sur Internet. Il y a des cahiers d'acteurs. Vous avez pu en voir certains à l'entrée. C'est un moyen d'expression également, par écrit, sur les avis et les propositions des différents acteurs.

Une trentaine de réunions publiques d'avril à juillet : nous avons fait une réunion d'ouverture, une réunion d'avancement, dix réunions thématiques sur toutes ces thématiques-là. Juste après, nous allons vous indiquer un peu quelles sont les enseignements que nous, la Commission, nous retirons de ces réunions thématiques.

Nous avons fait également trois auditions publiques pour entendre individuellement les acteurs, leur poser des questions. Là, nous commençons quinze réunions territoriales. La première est ici, à Chambéry, pour débattre de l'acceptabilité locale des différentes mesures qui sont proposées par l'Etat pour construire et consolider cette politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Voilà pour une petite introduction. Ce que je vous propose maintenant, c'est que nous passions tout de suite à la deuxième partie, c'est-à-dire : quels sont les enseignements que la Commission a retirés des réunions thématiques ? Nous allons nous partager un peu les temps de parole entre les trois. C'est Noël Lebel qui va commencer sur les constats sur ces cinq thématiques que nous allons dérouler. Noël va démarrer par les transports pour aménager le territoire.

## **1<sup>ère</sup> partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

### **.I Le bilan issu de la 1<sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP**

**Noël LEBEL, CPDP**

Pour introduire, comme l'a dit Philippe Marzolf, cette réunion, les constats ont porté sur cinq thèmes principaux. Le premier était les relations entre les transports et l'aménagement du territoire. Chaque fois d'ailleurs, dans ces cinq présentations, nous avons d'une part un constat et d'autre part les principales demandes, suggestions et propositions qui ont émané des participants à ces réunions

#### **.1 Des transports pour aménager le territoire**

##### *.a Constats*

D'abord, la première chose qui a été mise en relief, c'est que dans le passé, un certain nombre d'erreurs avaient été faites dans ce domaine-là et qu'il fallait essayer d'abord, dans toute la mesure du possible, de ne pas recommencer. On a cité l'exemple du passage de l'autoroute A7 à Lyon sous Fourvière, juste à côté de la gare de Perrache. On a cité le fait d'avoir omis partiellement la voie unique et la liaison ferroviaire entre Grenoble et Valence. Donc, il y a une sensibilité à se prémunir à l'avenir de ce genre d'erreurs.

Le deuxième élément, lui, n'était pas complètement unanime, cela dépendait beaucoup d'où venaient les personnes qui intervenaient. Pour de nombreux territoires, la dépendance vis-à-vis du véhicule personnel et des transports routiers était beaucoup trop importante et il fallait essayer de réduire cette dépendance, alors que pour d'autres territoires comme notamment les territoires ruraux un peu périphériques, que ce soit la Drôme, l'Ardèche ou le nord du Languedoc-Roussillon, la possession et l'utilisation d'un véhicule personnel étaient considérées comme une nécessité absolue et on ne voyait pas à quelle échéance cette dépendance pourrait diminuer.

Troisième élément important, c'était une perception que les politiques de planification du territoire et les politiques de planification des transports étaient souvent menées en parallèle et non pas en coordination et que les transports devaient servir à mieux structurer, à mieux organiser, à mieux desservir l'ensemble des territoires et que l'on ne devait donc pas s'intéresser simplement aux grands flux qui traversaient le corridor de la vallée du Rhône et l'arc languedocien, mais qu'une politique des transports devait s'intéresser à l'ensemble de la mobilité ou des transports de marchandises. Donc, l'idée, c'est qu'il fallait mieux lier planification des transports et planification territoriale, donc les instruments réglementaires de ces deux planifications, c'est-à-dire les PDU pour la planification des transports et puis les SCOT pour la planification territoriale, en veillant à ce que – ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui – les autorités organisatrices des transports couvrent des périmètres homogènes avec des périmètres de planification territoriale.

Le constat est ensuite que les collectivités territoriales et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble dans cette planification et dans sa mise en coordination et que les directives territoriales d'aménagement paraissent être des documents qui sont à la bonne échelle par rapport à cette problématique liée au développement des territoires et transports.

*.b Demandes*

Alors, qu'est-ce qu'il en est résulté en matière de projets ressentis comme prioritaires dans les divers territoires ? En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la préoccupation est de soutenir la compétitivité du port de Marseille par rapport à Gênes et Barcelone notamment. On souhaite également la réalisation de la ligne LGV PACA qui, comme vous le savez, a déjà fait l'objet d'un débat public, d'une commission particulière sous la présidence également de Philippe Marzolf, Président ici présent. Ensuite, on demande d'étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et pour le fret. Ce sont les trois dominantes fortes, que nous retrouvons pratiquement partout dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En Rhône-Alpes, la demande est de réaliser rapidement le contournement ferroviaire Est de Lyon et non pas dans sa seule première partie et de réutiliser la rive droite du Rhône pour les TER. Vous savez que la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône est consacrée pour le moment aux marchandises. On demande, de façon urgente, de remettre une desserte voyageurs sur cette voie. Ensuite, il y a un refus à peu près général d'agrandissement de l'autoroute A7, que cela soit la formule deux fois quatre voies ou deux fois trois voies plus deux et, pour ne pas simplement créer de l'embouteillage, il y a une demande de reporter une partie des trafics de transit sur les itinéraires parallèles alternatifs à l'A7, que cela soit RN88 - A75 - A51 ou A79 éventuellement.

Dans le Languedoc-Roussillon, il y a eu l'expression de divergences sur le dédoublement de l'autoroute A9. Vous savez que le débat est tombé au moment où l'enquête publique sur le doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier a fait l'objet d'un rapport négatif du commissaire enquêteur. Donc, cette situation est une situation où il n'y a pas d'unanimité entre les divers partenaires, certains déplorant ce refus et d'autres estimant qu'il faut trouver d'autres solutions que le doublement de l'autoroute A9 entre Nîmes et Montpellier. Mais on souligne la nécessité urgente d'une ligne nouvelle intégralement entre Montpellier et Perpignan et pas seulement sur les tronçons Nîmes-Montpellier. Aussi, de la part des habitants de l'arrière-pays, il n'y a pas de demande d'une autoroute des piémonts A78.

Voilà quelles étaient les choses les plus importantes. Naturellement, beaucoup d'autres demandes ont pu être faites. Vous les trouverez dans tous les comptes-rendus qui ont été faits. Mais c'est cela qui ressortait principalement, en matière de transport et de territoire, de ces réunions.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP****.2 Des impacts environnementaux préoccupants***.a Constats*

Ensuite, sur les impacts environnementaux, ils sont les suivants : il y a eu une prise de conscience marquée, en tout cas par les experts qui sont venus nous expliquer les problématiques, et le public, des enjeux globaux, que ce soient les risques du réchauffement climatique (les experts le prédisent, en fin de compte, il y a un consensus international scientifique entre 2 degrés d'augmentation à 6 degrés d'augmentation de la température du globe dans les cent années qui viennent, donc avec une préoccupation importante) ou la cherté à venir du pétrole qui est déjà une réalité aujourd'hui, mais qui ne va certainement pas s'arrêter parce qu'elle est due au pic de production, qui est annoncé par certains experts vers 2015-2020. Cela, c'est pour l'environnement global.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Il y a aussi des fortes attentes également pour réduire les impacts locaux du trafic routier et parfois ferroviaire aussi. Dans la santé, les experts sont venus l'expliquer : le transport est un facteur aggravant des risques notamment pulmonaires et cardiovasculaires. Il est estimé par les études épidémiologiques qu'il y a à peu près 18 000 morts par an qui seraient dus à la pollution des transports.

Il y a le bruit également dû au transport routier ou ferroviaire avec des normes qui ne correspondent pas au vécu des populations : elles ressentent cette gêne différemment que les normes qui sont actuellement mises en place sur ces infrastructures. Au niveau de la sécurité, la cohabitation voitures légères / poids-lourds est accidentogène. Il y a des risques liés au transport de matières dangereuses. Par exemple, dans la vallée du Rhône, entre Valence et Orange, il y a en moyenne 600 camions de matières dangereuses par jour qui circulent. Mais également, au niveau ferroviaire, il y a des problèmes de risques liés aux matières dangereuses. Il y a aussi les risques naturels : inondations, etc. En matière de paysages et de biodiversité, les attentes sont souvent non satisfaites, en tout cas moins bien ressenties par la population.

#### *.b Demandes*

Alors, les demandes par rapport à cela, c'est vraiment faciliter – on en a beaucoup parlé – le changement des comportements, en offrant bien sûr des alternatives crédibles et pratiques à la route. Il faut vraiment qu'il y ait des services qui puissent être utilisés directement, que cela soit pour les marchandises ou les voyageurs.

Deuxième demande : c'est se fixer des objectifs beaucoup plus ambitieux en matière de réduction de consommation et de pollution des véhicules avec des normes beaucoup plus strictes, même si elles évoluent dans le bon sens. Il y a matière bien sûr, à ce moment-là, à un investissement soutenu dans les nouvelles technologies beaucoup plus économes en énergie et moins polluantes.

Il y a une demande de requalification et d'amélioration des infrastructures existantes et de mutualisation des protections en cas de cumul des infrastructures : il est ressorti que certaines réglementations n'étaient pas adaptées en fonction des autoroutes, des voies de chemin de fer. On ne prend pas le cumul des nuisances des deux pour faire des protections nécessaires.

Egalement, on doit améliorer la sécurité des autoroutes par exemple en limitant les vitesses en cas de nécessité, si besoin est.

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

#### *.a Constats*

#### **Philippe BOVY, CPDP**

Sur les grands équilibres ou les modifications souhaitées des grands équilibres, j'entends par là des grands équilibres de report modal entre les transports individuels, que cela soit des voyageurs ou des marchandises.

## **Les voyageurs**

Pour les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances, de façon majeure. On est sur l'axe de transport le plus chargé d'Europe avec, en moyenne annuelle, 70 000 véhicules/jour, mais avec 100 000 à 110 000 véhicules/jour à Montélimar, mais également à la hauteur de Montpellier.

Des transports collectifs trop peu développés parce que si l'on veut faire du report modal, c'est bien gentil, mais il faut avoir une alternative. Les villes françaises ont fait un effort depuis 20 ou 30 ans en matière de transport absolument remarquable, mais hors des villes, hors des agglomérations, il y a un problème majeur de qualité des transports collectifs. Beaucoup de territoires sont dépendants totalement de l'automobile.

La capacité des modes non routiers à attirer, à absorber une partie de la croissance future : il y en a qui diront « une partie », il y en a qui diront « beaucoup », il y en a qui diront « considérablement ». Cela dépend de ce que l'on imagine comme croissance.

## **Les marchandises**

Pour les marchandises qui ont un très gros problème, la prépondérance marquée du transport routier notamment en France, mais dans tous les pays d'Europe, et la fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire : la part de marché du ferroviaire a décliné systématiquement depuis quarante ans dans ce domaine. Evidemment, c'est très sensible dans la vallée du Rhône où l'on a des gros flux.

Il y a une sous-utilisation du mode fluvial : là, il y a un potentiel à développer.

Il y a la capacité des modes non routiers à absorber la totalité de la croissance future. C'est ce qui a été dit. Moi, je n'y crois pas, mais c'est comme cela. En tout cas, une bonne partie de la croissance future. Cela dépend des hypothèses pour la croissance future.

### *.b Demandes*

Les demandes sont de ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux. Je dirais en tout cas que dans les agglomérations urbaines, les politiques de mobilité urbaine font que le marché n'est pas seul à décider, mais que le problème réside dans le reste des territoires.

Développement des reports modaux massifiés : fer, fleuve, mer pour les marchandises longue distance sur l'axe d'Europe du nord/Péninsule ibérique. Il faut aussi voir que pour le transport des marchandises, la partie fondamentale, essentielle, ce sont des transports qui sont non massifiés et sur des distances plus courtes.

Troisième point : l'amélioration forte de la qualité, fiabilité, fréquence, cadencement de l'offre au niveau régional des transports publics. C'est un programme de redressement considérable qui ne peut pas se faire sur quelques années.

Généraliser les plans de déplacements dans les entreprises. Il y a énormément de mesures qui voudraient partir de la base vers le haut. On a relevé ce matin qu'en fait, 80 % de la population des trois régions habitent dans des agglomérations. Ces agglomérations sont gérées par des plans de déplacements urbains et ces plans de déplacements urbains doivent être réactualisés tous les cinq ans. Là, il y a une action considérable à faire à travers des instruments qui existent déjà en France pour aller dans le sens d'une orientation durable de mobilité.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Dernier point, prélever davantage sur la route pour financer les autres modes de transport : RPLP, taxe carbone, etc. Je crois qu'il vaut mieux dire « prélever davantage sur des modes de transports qui consomment énormément d'énergie par unité transportée et qui polluent beaucoup » plutôt que de dire systématiquement « par la route ». Voilà les éléments majeurs de diagnostic sur le report modal et cela restera d'ailleurs l'articulation de la suite du débat pour traduire ces éléments dans des politiques. Merci.

#### **.4 Infrastructures routières**

##### *.a Constats*

#### **Noël LEBEL, CPDP**

Maintenant, nous passons au quatrième constat : à l'évidence, le problème de l'infrastructure routière et autoroutière a été très présent dans toutes les réunions, avec des propositions différentes suivant les endroits, mais il nous paraissait nécessaire qu'il fasse l'objet d'un constat particulier. En matière d'infrastructure autoroutière et routière, une crainte s'est exprimée : si on augmente les capacités des infrastructures existantes, cela crée un appel d'air et, finalement, cela joue contre le report modal. En facilitant trop la circulation automobile ou le transport de marchandises sur l'infrastructure, on risque finalement de ne pas arriver aux objectifs de transfert modal demandés par ailleurs.

Deuxième élément qui a été marqué à plusieurs reprises : les acteurs économiques sont très sensibles à la congestion croissante. Ils estiment que c'est un frein à l'économie et à l'emploi et qu'il ne faut pas se diriger vers une régulation par la congestion systématique.

Sur les itinéraires parallèles ou concurrents que j'ai mentionnés tout à l'heure, certains y voient des itinéraires de délestage pour la vallée du Rhône, d'autres y voient au contraire des infrastructures nécessaires de désenclavement de ces territoires. Cela rejoint la préoccupation que j'ai exprimée précédemment sur les territoires et le transport.

Enfin, une interrogation sur la cohérence politique qu'il y aurait entre les constats qui viennent d'être mentionnés, sur le changement climatique et l'arrivée du pic pétrolier, et la décision d'agrandir les infrastructures de transport qui risqueraient, dans quelques années, de ne pas être utilisées de façon rationnelle en raison de la diminution du trafic liée au pic pétrolier et aux mesures qui s'appliquent pour limiter les changements climatiques.

##### *.b Demandes*

Alors, qu'est-ce qu'il en résulte en termes de demandes ? Surtout, pour ce qui concerne les routes, des demandes d'amélioration de la gestion du réseau, qu'il soit routier ou autoroutier, pour en accroître en premier lieu la sécurité qui est vraiment une demande très présente, mais sans pour autant pénaliser les déplacements quotidiens et la venue de touristes français et étrangers pendant les vacances. Les trois régions, comme vous le savez, sont de très fortes régions d'accueil touristique en France, parmi les plus importantes.

Donc, il faut plutôt prendre des mesures de régulation, que cela soit de la vitesse, que cela soit du mode de circulation, que cela soit réserver les voies particulières aux poids lourds ou aux véhicules qui seraient lourdement chargés. Il faut limiter la vitesse et les accès aux réseaux autoroutiers

1<sup>ère</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien pendant les périodes de forte charge de trafic sans que notamment on analyse toujours bien les conséquences sur le réseau routier normal puisqu'on sait que, quand on ferme un robinet, généralement la rivière se répand à côté. Donc, une très grande demande pour utiliser au maximum tous les instruments de régulation pour améliorer la gestion et la sécurité du réseau.

Une volonté particulière est exprimée fortement par les élus de l'Ardèche : c'est celle d'une nouvelle infrastructure sans qu'on en précise complètement la dimension et la qualité, mais une nouvelle infrastructure routière car il y a une forte perception en l'Ardèche d'être un peu à l'abandon compte tenu du fait que c'est le seul coin de France où il n'y a plus de desserte ferroviaire de voyageurs.

Ensuite, il y a une demande de mise à deux fois deux voies de la Route Nationale 88, entre Lyon et l'A75, pour éviter que toutes les voitures qui viennent du nord ne descendent par la vallée du Rhône. Enfin, on demande que les routes nationales à proximité des agglomérations soient là aussi améliorées pour répondre aux besoins quotidiens et que l'on limite les nouvelles infrastructures à des simples barreaux routiers et autoroutiers de liaison, sans créer d'autres grandes infrastructures nouvelles dans ce corridor.

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

### *.a Constats*

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

Pour finir, il y a également des débats, des discussions sur la question : « vers un autre choix de société, évolution ou rupture ? » Il y a eu beaucoup d'expressions sur le souhait d'une relocalisation des activités, un développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs, l'arrêt de l'étalement urbain. Il y a eu aussi beaucoup de questions sur la société de consommation bien sûr, et la mise en cause aussi du culte de la vitesse.

Il y a des appels bien sûr à des changements de comportements. Au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations insuffisantes pour atteindre le facteur 4 – vous savez, la France s'est fixé l'objectif de diviser par quatre ces émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050 –, il y a deux choix :

- Soit c'est une évolution avec les mises en cohérence des logiques du citoyen qui veut bien sûr moins de transports, moins d'impacts, et du consommateur qui veut aussi des produits de moins en moins chers. Donc, là, il faut travailler sur la réduction des transports inutiles.
- Soit ce sont des évolutions de ruptures avec des changements de modèle économique qui sont nécessaires parce qu'on ne peut plus continuer comme cela.

Voilà globalement. Vous voyez, nous n'avons que vingt minutes. Nous avons mis 20 minutes et 39 secondes. C'est toujours notre juge de paix pour le temps qui s'écoule. Ce que je vous propose maintenant, c'est de donner la parole à l'Etat. L'Etat est représenté par Michel Badré du ministère de l'Ecologie et Monsieur Blanchet du ministère des Transports, sur le bilan qu'ils font sur cette première partie et ce qu'ils attendent de la deuxième partie du débat. Ensuite, nous la donnerons à la salle pour une première réaction par rapport à ces enseignements.

## **.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public**

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

Merci. Michel Badré. Comme vient de le dire Philippe Marzolf, je représente le ministère de l'Ecologie dans le comité de pilotage qui a fabriqué le dossier support du débat et qui représente l'Etat dans ce débat. Jean-Didier Blanchet, représentant le ministère de l'Equipement et des Transports, s'adressera à vous tout à l'heure.

Dans les minutes qui viennent, nous allons essayer non pas de vous présenter ce que nous avons entendu, nous, après que la CPDP ait dit ce qu'elle avait entendu elle parce que, fort heureusement, nous avons entendu à peu près la même chose. Nous pourrions faire quelques nuances, mais je crois qu'il n'y a vraiment rien d'important à dire là-dessus.

### **.1 Le débat public**

En revanche, ce que nous voudrions essayer de faire maintenant, c'est de resituer l'endroit où nous en sommes actuellement, pour nous dans ce débat, ce que nous avons entendu de plus que ce qui était dans le dossier support dans lequel l'Etat a posé des questions. L'Etat a lancé ce débat parce qu'il posait des questions sur lesquelles il voulait avoir l'éclairage du public. Que savons-nous de plus maintenant ? Où en sommes-nous ? Que pouvons-nous un peu chiffrer pour préciser les choses ? Que manque-t-il encore pour avoir des idées claires ?

#### *.a Des questions pour l'avenir*

Je rappelle ici brièvement les questions qui étaient posées dans le dossier support. Excusez-moi, c'est un peu caricatural, mais vous pouvez vous reporter au dossier complet si vous voulez. Une question centrale était : quel type de mobilité voulons-nous assurer à l'avenir ? Pour quel type d'activité ? Comment tout cela est-il compatible avec le maintien d'un cadre de vie acceptable par tous ? Ces deux enjeux sont tous les deux importants.

#### *.b Des tendances prévisibles et des contraintes fortes à lever*

Nous avons exposé dans le dossier support que, pour tout cela, à échéance d'une vingtaine d'années, on avait deux tendances prévisibles. Une première tendance est l'augmentation de la mobilité : plus 40 % en vingt ans, ce qui est un ralentissement par rapport à ce qui a été constaté dans un passé récent. Je rappelle que, dans le cours des cinq dernières années, c'était plus 20 %. Donc, 40 % en vingt ans, c'est beaucoup plus lent. C'est ce que nous avons inscrit dans le dossier support. Nous disions que, parallèlement, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur la même période serait de l'ordre de 10 % à 30 %, moins que les 40 % parce qu'il y a du progrès technologique entre-temps, mais manifestement, cela pose un problème puisque – cela a été rappelé tout à l'heure – nous sommes sur un objectif de division par quatre à l'échéance 2050. Si nous commençons par augmenter de 20 % à échéance 2025, cela rend les choses assez difficiles pour la suite. Donc, nous sommes devant une double contrainte : augmentation de la congestion, impact environnemental lourd dans le tendancier tel qu'il est.

Un mot de plus sur les 40 % parce que ce chiffre a été contesté dans le débat et il est contesté par exemple dans les délibérations qu'a prises le Conseil régional de Rhône-Alpes la semaine dernière. Il faut donc que nous soyons tout à fait clairs là-dessus. Nous avons annoncé – cela a été exposé

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien dans des réunions spécialisées par des experts sur le sujet – que le tendancier de l'évolution de la mobilité, c'était cela. Nous pensons, en tant que représentants de l'Etat, des deux ministères, que ce serait irresponsable de laisser croire à tout le monde que la mobilité va décroître toute seule.

En revanche, des gens ont dit, et le Conseil régional par exemple l'a dit, qu'ils pensaient qu'il fallait prendre les moyens nécessaires pour que ce tendancier prévu ne se réalise pas. C'est un autre débat.

## **.2 Quelles orientations pour l'avenir ?**

Où en sommes-nous ? Sur les trois ou quatre tableaux que je vais vous montrer dans la suite, je rappelle à chaque fois, en distinguant les évolutions de trafic et les évolutions d'émissions de gaz à effet de serre. La colonne « tendances à 2025 », c'est le contenu du dossier support.

Ce que nous avons entendu dans le débat, c'est que le débat s'est un peu structuré autour de trois grands sujets. Un premier sujet est le report modal de la route vers les autres modes, sur lequel tout le monde a dit « finalement, on voudrait qu'il se fasse beaucoup de report modal ». Ce que nous allons dire maintenant, c'est « qu'est-ce que nous avons entendu ? Où en sommes-nous ? »

Ensuite, le deuxième sujet que nous avons entendu aussi, c'est celui des infrastructures routières. Cela a été présenté par les membres de la Commission avec notamment les acteurs économiques ou les gestionnaires d'infrastructures qui disent « il faut faire quelque chose parce que sinon, nous sommes coincés de partout » et d'autres gens qui disent « non, il ne faut surtout pas puisque cela présente des inconvénients forts ».

Troisième sujet, ce que nous avons appelé en termes un peu généraux la mobilité soutenable : c'est tout ce qui permet justement d'assurer de la mobilité en respectant les trois piliers traditionnels du développement durable : l'économie, l'écologie et le social.

### *.a Le report modal*

Qu'en est-il d'abord du report modal ? Qu'est-ce que nous avons entendu ? Les chiffres qui ont été annoncés par les experts, que cela soit ceux de RFF, de la SCNF, de VNF ou les experts en transport qui se sont exprimés, ils nous ont tous dit – et cela a été rappelé tout à l'heure – « en report modal marchandises, dans des hypothèses favorables – Monsieur Bovy a donné son avis là-dessus à l'instant –, on pourrait absorber la totalité de la progression du trafic ». Donc, si on a plus 40 % de trafic marchandises en plus, on pourrait les absorber uniquement par report modal, c'est-à-dire stabiliser le transport marchandises sur la route.

En revanche, sur le trafic voyageurs, les mêmes chiffres d'experts que nous avons entendus sont nettement plus modestes. Les chiffres étaient un peu controversés, dans les derniers que nous avons entendus, on ne pourrait absorber que 10 % à 30 % de l'augmentation du trafic voyageurs, toujours dans l'hypothèse où cette augmentation serait de 40 %. Donc, on serait confronté à une hausse, toujours dans les mêmes hypothèses du trafic voyageurs routier. L'impact prévisible de tout cela, si ces prévisions se réalisent, c'est que l'on améliore un peu la situation de la congestion routière, on améliore aussi un peu par le report modal la situation des émissions de gaz à effet de serre, mais manifestement pas à la hauteur du problème posé, donc toujours par exemple de la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre. Donc, on est face à un morceau de solution si on peut dire, mais évidemment pas à la solution complète de notre problème.

*.b Les infrastructures routières*

Ensuite, on a parlé d'infrastructures routières. Cela a été présenté par les membres de la Commission. On a dit qu'il fallait faire de la requalification des infrastructures existantes. Certains acteurs – pas tous, cela a été dit – ont dit qu'il fallait lever les points noirs ou qu'il y avait des tronçons particulièrement saturés sur lesquels il fallait faire des choses. D'autres s'y sont opposés. Cela a été dit aussi.

On a dit qu'il fallait faire de la desserte nouvelle non autoroutière dans un certain nombre de cas. Le département de l'Ardèche par exemple a été cité. Tout cela aurait un impact prévisible complémentaire en matière de trafic qui pourrait être une amélioration de la mobilité, mais une dégradation à due concurrence des émissions de gaz à effet de serre. Là, on s'attaque à l'un des deux volets de notre ciseau, mais pas à l'autre. Là, la situation est relativement claire.

*.c La mobilité soutenable*

Ensuite, troisième et dernier grand bloc de thèmes qui ont été évoqués dans le débat, c'est tout ce que l'on a rangé sous le terme de mobilité soutenable. Là-dessus, nous le diviserons en deux si vous le permettez. Il y a un premier thème qui est tout ce qui a trait au progrès technologique. Ce sont essentiellement les nouveaux types de carburants, le progrès des véhicules hybrides, les réductions de consommation. Donc là-dessus, les débats eux-mêmes n'ont pas été très loin en chiffre. Dans le débat, on a entendu à la fois des gens qui disaient « le progrès technologique peut être la solution à tous nos problèmes, donc il faut faire confiance à ce type de solution » et d'autres qui ont exprimé un profond scepticisme. Là, il ne s'agit pas de dire si on y croit ou si on n'y croit pas, mais il s'agit de dire qu'en regardant tout ce qui existe en matière d'expertise sur le sujet, on a le sentiment que l'on peut aller assez loin, notamment si c'est poussé par des normes au niveau au moins européen (ce ne sont pas des questions qui concernent le seul domaine national). Ce progrès technologique ne change rien, évidemment, aux conditions de trafic en mieux ou en moins bien. Par contre, il peut améliorer significativement les émissions des gaz à effet de serre. D'après des études prospectives récentes, on pourrait aller jusqu'à une division par 2 ou 2,5 des émissions de gaz à effet de serre en 2050, mais pas jusqu'à la division par quatre.

Il reste donc notre dernier bloc, celui que Philippe Marzolf présentait en tout dernier, en l'appelant « l'évolution par ruptures ». Donc, c'est l'ensemble des autres mesures que nous rangeons dans cette orientation générale de mobilité soutenable. Là dedans, il y a aussi bien de l'aménagement du territoire, des changements de trafic commercial que des changements très directs du style limitation de vitesse ou autre. Les deux points d'interrogation dans le tableau signifient qu'il n'y a pas eu d'indications précises données dans les débats qui permettent de savoir ce que l'on pourrait faire. Mais c'est un peu la suite du débat. La question majeure qui me semble posée à ce stade est de savoir si, avec cet ensemble de mesures cumulées avec les précédentes, on peut arriver à une situation de baisse du trafic et à une amélioration des émissions de gaz à effet de serre qui soit de l'ordre du facteur 4.

Voilà donc où nous en sommes, pour nous, au stade actuel sachant que la suite du débat, comme c'était prévu au départ (c'est la demande de l'Etat quand il a provoqué ce débat public), c'est d'avoir un éclairage à la fois sur la perception du système de transport et l'acceptabilité des mesures pour voir si l'Etat, avec les collectivités qui sont parties prenantes, peut fabriquer une politique collective des transports qui réponde à tous ces enjeux.

### **.III Echanges avec le public**

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

Merci. Voilà, Messieurs dames, pour cette première réaction. J'aimerais maintenant, avant la deuxième partie de la réunion, prendre les premières réactions sur les orientations, sur les enseignements que nous avons déjà vus, tirés du débat. Est-ce que cela correspond à vos orientations à vous, de votre territoire ? Quelle sont vos réactions par rapport à ce qui vient d'être exprimé ? Monsieur. Si vous pouvez donner votre nom, dire qui vous êtes, c'est pour le verbatim parce qu'après, tout est transcrit.

#### **Jérôme REBOURG, ACAC 73 (Association contre le contournement autoroutier de Chambéry)**

Bonjour. Dans les réunions qui ont eu lieu – je crois que c'était à Avignon –, il y avait une étude aussi de l'Etat qui indiquait que la majeure partie des études d'augmentation du trafic avaient été faites avec un pétrole à 30 dollars. Cela avait été réactualisé ensuite à 60 dollars, à l'horizon 2020. Par contre, avec un pétrole à 70 dollars aujourd'hui, cela fait un peu sourire. L'étude disait aussi qu'a priori, le pétrole qui augmentait n'aurait pas trop d'influence sur l'augmentation de trafic sauf s'il arrivait à 200 dollars à peu près en 2020 où là, on aurait rupture. Là, le modèle qui est utilisé n'est plus du tout adapté. Donc, ce n'est plus la même chose qui se passait. Vous parlez de plus 40 % en 2020. Est-ce une certitude ?

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

Je ne voudrais pas vous faire une réponse sur les modèles. Mes collègues de l'Equipement seraient bien plus à même de le faire. Je voudrais préciser ce que j'ai dit peut-être un peu trop vite tout à l'heure. C'est que sur ces 40 %, nous disons « à partir de la situation actuelle qui est un fait, à partir des constats faits sur les années passées » (les modèles sont toujours calés sur la situation du passé, donc, ils savent toujours mal gérer les ruptures), « avec des hypothèses qui paraissent raisonnables un taux de croissance de 1,9 %, une évolution démographique qui intègre le fait que dans ces trois régions, les évolutions démographiques sont très fortes par rapport à la moyenne nationale, avec l'activité touristique qui existe, cela conduit à dire que l'on devrait s'acheminer vers cette évolution de mobilité.

Cela ne veut pas dire que c'est un souhait, une volonté, une prévision dont on veut qu'elle se réalise. Je crois qu'il faut dire cela de façon importante. Cela veut dire que l'Etat, en posant toutes les données d'expertise sur la table, emmènerait sans doute collectivement tout le monde dans une situation d'irresponsabilité si on disait « non, non, rassurez-vous, dormez tranquilles, la mobilité va ralentir toute seule parce que le prix du pétrole va augmenter ! » Que le prix du pétrole augmente, c'est effectivement assez probable. Il suffit de lire les journaux pour le savoir. Qui peut dire combien il vaudra dans dix ans ? Personne. On a entendu des données très controversées là-dessus.

Nous disons simplement « attention, le tendancier conduit là. » C'est pour cela l'on construit notre dossier à partir de cela. Nous ne prétendons pas que le pétrole doit rester définitivement à 60 ou 70 dollars, ni qu'il va passer à 300 dollars. Je pense que l'un comme l'autre ne serait pas fondé.

**Jérôme REBOURG, ACAC 73**

A priori, à moins que les taxes diminuent, il ne devrait pas y avoir de diminution. Deuxième remarque aussi : on parle d'ambition d'un report modal en France pour passer les marchandises sur le rail, d'un taux de 20 % actuellement à environ 30 %. En Suisse, ils sont à 70 % et ils ont encore la volonté d'augmenter ce chiffre à 80 %. Alors, pourquoi les Suisses sont plus intelligents que les Français ? Je ne comprends pas.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils ne sont pas forcément plus intelligents. Ils sont peut-être mieux organisés. Il y a eu beaucoup de questions sur : pourquoi est-ce que depuis 20 ans, on a promis du report modal et que cela ne s'est jamais fait en France ? Là, il faut les conditions nécessaires pour que ce report modal arrive. Il y a aussi des questions sur – il ne faut pas le cacher, c'est la transparence – les problèmes d'organisation même de la SNCF. Il faut voir que ce n'est pas fiable du tout. Moi, je vous dis ce que nous avons entendu. Ce n'est pas notre avis, c'est ressorti plusieurs fois.

Donc, à partir de là, que ce soit RFF, Réseau Ferré de France, ou la SNCF, annoncent quand même de pouvoir prendre les 40 % d'augmentation du trafic marchandises prévisible d'ici 2020. Alors pourquoi les Suisses vont plus loin ? Philippe Bovy, en deux ou trois mots. Il y a des vécus différents ici, il y a une volonté. Le peuple a voté. Déjà, ils n'ont jamais produit de voitures.

**Philippe BOVY, Membre de la CPDP**

Il y a un autre problème. Il y a d'autres institutions qui font que toute décision se fait en démocratie directe et le peuple vote. Par exemple, quand une ligne ne marchait pas, elle a été sauvée. Donc, il y a un autre système de prise de décision, mais il n'est pas transférable d'un pays à l'autre.

**Jérôme REBOURG, ACAC 73**

Nous l'avons compris parce qu'en Alsace, en décembre 2005, un député a voulu déposer un amendement pour faire la même taxe qu'en Allemagne ou en Suisse. Le Ministre s'y est opposé.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres réactions par rapport à ces orientations qui ont été exprimées ? Madame.

**Christine MATTEL, ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc)**

Là, on a l'impression que l'objectif est que le fret ferroviaire puisse récupérer l'augmentation prévisible en matière de transport de marchandises dans les 20 ou 25 ans qui viennent. Mais le problème que l'on constate sur certains territoires, notamment dans les vallées alpines, c'est que la situation actuelle est déjà insupportable. On se pose déjà la question de savoir si on va pouvoir absorber l'augmentation de trafic. Déjà, la première question qui se pose est « que fait-on du trafic actuel et quelles sont les mesures que l'on peut trouver pour que la situation soit supportable dans les vallées alpines et dans le territoire ? »

Peut-être une première réaction, Monsieur Blanchet.

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

Il est certain que ce que nous venons de dire s'applique à la vallée du Rhône et pas aux traversées alpines. En ce qui concerne les traversées alpines, vous savez bien qu'il y a le projet du Lyon-Turin qui, dans notre dossier, est supposé réalisé.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il sera réalisé en 2020-2025.

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

En 2020-2025. C'est une des décisions du CIADT, c'est-à-dire ce comité interministériel qui a pris beaucoup de décisions d'infrastructures en 2003. Par conséquent, nous supposons que toutes ces décisions-là sont réalisées dans le cadre de ce dossier et c'est au-delà que nous nous plaçons, dans une perspective plus lointaine que 2020-2025. Cela étant, sur les perspectives offertes par Lyon-Turin, peut-être que Monsieur Tavernier peut nous en dire un peu plus. Quelles sont les hypothèses de trafic, Monsieur Tavernier, après Lyon-Turin ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vais laisser Monsieur Tavernier répondre. Mais c'est vrai qu'il y a beaucoup de questions sur les mesures à prendre à court terme ou à moyen terme.

**Christian MAISONNIER, DRE Rhône-Alpes**

Je suis DRE à Lyon et je passe une grande partie de mon temps à essayer de faire en sorte que le Lyon-Turin soit réalisable. Donc, il y a une volonté forte. Vous savez, comme tout le monde ici, que ce n'est pas facile, que c'est cher, etc. Ceci dit, les traversées alpines sont tout de même peut-être le premier endroit où on a identifié cette nécessité de report modal. La nécessité d'un report modal est encore plus forte là où il y a de la pente parce qu'on est dans une situation où le handicap ferroviaire est encore plus fort qu'ailleurs et les enjeux du report modal sont actuellement plus forts que le problème de la concentration, de la pollution, etc. Donc, nous y travaillons. Ce débat est l'occasion de donner à chacun la possibilité de s'exprimer pour aller dans ce sens-là.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Par rapport à cela, il y a eu déjà des demandes de mesures concrètes dans les années qui viennent sans attendre 2020-2025. Il y a certains acteurs qui pensent aussi que les acteurs socioéconomiques

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
vont prendre conscience qu'il y a là un problème aussi d'enjeux pour l'avenir et qui vont peut-être  
changer d'abord leur méthode d'organisation à court ou à moyen terme.

### **Jean-Pierre COMELIAU, ARSMB**

Si nous sommes venus ici en nombre, c'est bien la preuve que nous estimons que le problème ne concerne pas que le Mont-Blanc, mais général. Je crois qu'un élu de la Drôme a déjà dit « on n'en peut plus ». Le trafic routier est insupportable non seulement au Mont-Blanc, mais au Fréjus, à Vintimille, dans les Pyrénées, en Alsace, en Italie comme en Belgique. Je pense que ce problème n'est pas un problème purement local, il est évidemment national et même européen.

Seulement, la question que je voulais vous poser, c'était sur la crédibilité et l'utilité réelle de ce débat. Excusez-moi, mais nous sommes habitués, depuis quinze ans de combat, à douter très fortement de la parole de certains ministres, tous gouvernements confondus. J'en veux pour preuve le fait que les gouvernements nous ont habitués à prendre des décisions et à consulter après. Alors nous espérons, et c'est pour cela que nous sommes là, que ce débat aujourd'hui va inverser les choses et que l'on tiendra compte réellement de la volonté politique, même si on n'a pas de référendum comme en Suisse.

Mais l'actualité nous pousse à être sceptiques. Quand l'Etat vient nous dire que le Lyon-Turin est une chose réalisée, nous avons déjà entendu cela en 2003 de la bouche de Monsieur Raffarin alors qu'aucun financement n'était trouvé pour le Lyon-Turin. Alors qu'on ne vienne pas nous dire qu'il est réalisé ! Un exemple encore plus concret et plus récent : c'est le Fréjus. Sous couvert de sécurité, on nous annonce une galerie de sécurité. Là, je suis désolé de vous dire qu'on se moque de nous. On se moque de nous. On sait très bien que l'on prépare un doublement de Fréjus et qui dit doublement de Fréjus – comme le dit Monsieur à la tribune –, dit un appel d'air pour un trafic encore plus intense dans les années qui viennent. Là, on nous prend vraiment – excusez-moi l'expression – pour des imbéciles. Donc, nous ne croyons plus en les promesses de l'Etat.

Enfin, je voudrais terminer par une vraie question. Est-ce que la solution est de savoir où l'on va faire passer ces foutus camions ou la vraie solution n'est pas de savoir comment en avoir moins, et comment transporter moins de marchandises de façon inutile ?

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

Je réponds à votre deuxième question et après, je reviendrais à la première. C'est bien tout l'enjeu du débat. Vous avez bien vu qu'il y a aussi des questions sur : quels sont les transports inutiles ? Comment arriver à s'organiser différemment, relocaliser les activités pour qu'il y ait moins de transport ? Il y a bien ces deux questions-là.

Sur la première partie, je pourrais d'autant plus vous répondre sur l'utilité d'un débat public que je suis également Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public. C'est vrai que cette démarche du débat public, vous la connaissez un peu dans votre par le débat sur la liaison Grenoble – Sisteron, qui n'est pas forcément un bon exemple d'impact sur la décision politique. Par contre, il faut voir que c'est une démarche qui date de 2002, alors qu'avant nous avons plutôt une culture de confrontation. Je suis d'accord avec vous : avant, on prenait des décisions et on consultait après.

Moi, je peux vous dire en tout cas, en tant que Vice-président de la Commission Nationale, que depuis 2002, nous avons organisé une vingtaine de débats publics sur les projets d'infrastructures,

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien que cela soit des lignes à grande vitesse, que cela soit des autoroutes, que cela soit des extensions de ports, que cela soit des centrales nucléaires. Certains projets, dont deux urbains, ont été complètement abandonnés : l'extension du port de Nice et également l'autoroute A32 entre Metz et Nancy. D'autres projets ont été complètement modifiés. J'ai moi-même animé un débat sur CDG Express qui était une liaison ferroviaire entre la Gare de l'Est et Roissy, un tunnel prévu de quinze kilomètres sous le 93. En fin de compte, c'est une solution associative qui est sortie du débat et qui, après, a été reprise par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France.

C'est aussi – c'est ce que je dis souvent au public – la démocratie participative, le débat public, ce n'est pas le temps de la décision. On est là pour éclairer le décideur final qui, lui, a toute sa responsabilité politique et publique parce que c'est la démocratie représentative qui est le système en France.

Donc, pour l'instant, le débat public essaye, cahin-caha si on peut dire, d'informer tout le monde, de faire exprimer tout le monde. Après, c'est de porter ces comptes rendus pour que le décideur public en prenne compte ou du moins justifie sa décision en fonction de ce qui est sorti du débat public. Cela avance, mais bien sûr, ce n'est pas encore tout à fait parfait.

Il y avait des questions précises sur le Fréjus, ce tunnel de sécurité.

### **Jean-Pierre CAMBILLARD, Direction Générale des Routes**

Evidemment, je n'ai pas la même interprétation que vous. Pour moi, c'est véritablement une galerie de sécurité. C'est vrai que le choix actuel de la galerie peut délivrer certains messages interprétés différemment. Je voudrais juste vous dire quelque chose. Je ne suis pas un spécialiste des tunnels. A la Direction des routes, je m'occupe de planification et de budget. A travers le budget, je m'occupe du plan de mise en sécurité des tunnels. Ce que j'ai vu depuis l'accident du tunnel du Mont-Blanc et d'autres accidents, c'est l'évolution des normes et des instructions techniques sur la sécurité des tunnels. Ce que je constate aujourd'hui, c'est que les galeries de sécurité, les aménagements pour les tunnels, c'est de plus en plus gros et c'est de plus en plus cher.

### **Un intervenant**

Le tunnel du Mont Blanc n'est plus aux normes ! Vous le savez !

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

Monsieur, c'est une question de confiance.

### **Alain BERSOT, Association ANTICAC (Anti-Contournement de Chambéry)**

Je voudrais revenir sur trois points. D'abord, vous avez parlé de débat public. Je pose une question simple. Je regarde autour de moi. Où est le public ? Nous sommes environ soixante.

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

Là, je peux répondre. Quels sont les moyens ? Je veux que nous le rappelions.

**Alain BERSOT, Association ANTICAC (Anti-Contournement de Chambéry)**

Pour une agglomération qui fait au total – si nous regardons un peu le bassin – plus de 100 000 habitants, voire 200 000 si on inclut Aix-les-Bains, Montmélian. J'ai vu tout à l'heure dans vos chiffres que sur Marseille – ce n'est pas petit, Marseille –, vous avez réussi à réunir 70 personnes. Je suis désolé, mais il y a quand même à mon sens un petit problème d'information, d'organisation. Excusez-moi.

Je voudrais revenir aussi sur la galerie de sécurité. Que veut-on faire dans cette galerie de sécurité ? Nous discutons avec nos collègues hier et nous nous disions : « Pour Hannibal, c'est le trajet rêvé, il va passer avec ses éléphants, c'est formidable. » Mais ce n'est pas sérieux. Ce n'est pas sérieux. Que veut-on sauver dans une galerie de sécurité ? Des éléphants, des girafes ? Je ne sais pas, des hommes il me semble.

Troisième point tout aussi comique : le Lyon-Turin réalisé en 2020. C'est comique. Nous étions, il y a un mois environ, avec mon camarade ici présent, le Président, au ministère des Transports. On a vu le Directeur de cabinet de Monsieur Perben. Quand nous lui avons sorti la date de 2020, il a souri. Nous étions en compagnie du député Dominique Dord, député de Savoie et Maire d'Aix-les-Bains. Lui aussi sourit. Son pronostic à lui, qui est quand même dans les arcanes du pouvoir, c'est « dans le meilleur des cas, trente ans ! » Cela nous emmène à 2035. Alors, je trouve quand même qu'il ne faut pas plaisanter. Je veux bien que cela soit un modèle. Mais tout de même ! Des modèles ! Il faut réfléchir un peu avant de lancer des choses comme cela !

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je ne peux répondre que sur le débat public. C'est peut-être – vous l'avez dit – un problème d'organisation. Je peux vous dire que nous avons diffusé le numéro un du journal du débat que vous avez vu sur la table à deux millions d'exemplaires dans les trois régions. Nous l'avons envoyé, encarté dans les journaux régionaux, distribué dans les gares de péage, dans les gares SNCF, dans les aéroports, partout. Il y a eu plein d'articles également qui sont sortis. Pour nous, nous avons fait notre travail d'information.

**Une intervenante**

Tous ces documents, je les ai eus ce soir en arrivant.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mais vous avez bien dû savoir qu'il y avait une réunion ce soir quand même. Vous étiez informée, soit par la presse, soit par autre chose. Par rapport à cela, après, c'est un fait : nous nous posons des questions. La CNDP a organisé vingt débats publics sur des projets mais deux uniquement sur les problématiques. Sur la gestion des déchets radioactifs, il n'y avait pas tellement plus de grand public parce que ce sont peut-être des problèmes complexes. Là, c'est l'Etat qui nous a dit « il faut se projeter à vingt ans, voilà ce que nous pouvons faire pour améliorer les choses. » Donc, cela pose question.

On a parlé de l'utilité d'un débat public. C'est vrai que si le public ne vient pas, là, il a encore moins d'utilité. On fait le maximum, nous, pour informer toute la population qu'il y a des réunions,

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qu'ils peuvent s'exprimer, qu'ils ont le droit de s'exprimer et qu'après, cela sera pris en compte. Donc c'est par rapport à cela que nous pensons avoir fait notre travail, peut-être mal, mais nous pensons que nous l'avons fait.

Il y avait une question sur la date de réalisation du Lyon-Turin. 2020 ? 2025 ? 2030 ? 2035 ?

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

Je ne vais pas chicaner. Mais dans le dossier, nous disons que nous nous plaçons à vingt ans. Vingt ans, cela fait 2026 de toute façon. Mais pour des raisons d'affichage, de programmation de crédits, il était indispensable de faire la preuve que nous étions capables de réaliser cela d'ici 2020. Actuellement, vous savez bien que la procédure est bloquée par ce qui se passe dans la vallée de Suze. Quand vous dites que l'État ne met pas d'argent sur le Lyon-Turin, c'est inexact car un programme est en cours et représente 500 millions d'euros au total. Par rapport au budget final, ce n'est pas beaucoup, mais par rapport à beaucoup d'autres choses, c'est beaucoup d'argent. Les travaux sont donc en cours, sauf du côté italien. Cela dit, nous avons effectivement indiqué que nous voulions mettre en œuvre les moyens de réaliser cet ouvrage d'ici 2020. Comme vous, je pense que ce ne sera pas forcément le cas à l'année près, sachant qu'au Gothard les Suisses ont commencé à dire que ce serait fait en 2011, puis 2012 et nous en sommes maintenant à 2016. Donc, vous voyez qu'un tunnel de 55 kilomètres est très long à faire, surtout qu'il s'agit de faire deux tunnels, un dans chaque sens. Toujours est-il que la décision de principe est prise et la question n'est pas de savoir si ce sera fait à la bonne date ou un ou deux ans plus tard. Ce n'est pas le sujet, en fait. Lorsqu'il sera, il le sera pour un siècle.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vais passer la parole à Monsieur qui voulait poser une question.

**Philippe DANCET, Association « N'abîmons pas les Savoies pour mieux vivre dans les Alpes »**

Si vous le permettez, deux mots de présentation. Je suis citoyen ordinaire bien que Président fondateur d'une association dont les statuts ont été déposés à la Préfecture il y a quelques années « N'abîmons pas les Savoies pour mieux vivre dans les Alpes » et Vice-président de la coordination Ain Dauphiné Savoie, qui lutte pour une politique maîtrisée des transports de marchandises, notamment en France.

Vous vous moquez presque, Monsieur, de la Suisse qui est une véritable démocratie et d'autre part, je vous signale que les chemins de fer suisses ont privilégié la cadence à la vitesse. Je me rends souvent à Zurich et je n'ai pas besoin de regarder un horaire de chemin de fer. Je mets 2 h 30 pour aller à Genève en train et je sais que j'ai ensuite un train toutes les demi-heures environ pour Zurich. Je pense donc que la vitesse coûte cher, elle tue des hommes. La France a un déficit budgétaire énorme.

Je voudrais vous poser des questions simples. Nous sommes dans un débat public, je ne connais pas les procédures, je connais plus les procédures de déclaration d'utilité publique qui ont un avantage : les gens chargés des infrastructures sont obligés de vous mettre une alternative, ou étaient obligés

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien de le faire, et là, si j'ai bien compris l'explication de Monsieur tout à l'heure, le représentant du ministre des Transports, vous êtes partis sur une idée qui est que de toute façon le Lyon-Turin se fera. Certains experts dignes de ce nom vous diront qu'il n'y a pas besoin de créer un tunnel de 55 kilomètres de long pour faire passer 40 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2024.

Première question précise : vous avez parlé tout à l'heure d'une étude pour la réalisation du tunnel du Montgenèvre. Monsieur Michel Vauzelle milite pour la réalisation rapide du Montgenèvre. Nous étions dans la vallée de Suze. Les Italiens ont dit la vérité. Nous avons été reçus par la Commission de la pétition européenne à Turin, auditionnés de façon impromptue et le problème de l'amiante est un véritable problème. Il est vrai que cela augmente les coûts. Le problème du bassin versant dans toute la vallée de Suze où habitent en permanence 80 000 personnes est un véritable problème. Il y a de plus un véritable paradoxe à vouloir lutter pour un certain mode de vie alors que ce dossier va déstabiliser le massif de la Maurienne.

Donc, question précise : dans combien de temps allez-vous réaliser l'étude sur le Montgenèvre ? Il ne suffit pas de le mettre comme cela, pour faire plaisir à la galerie. Je pense que c'était un choix.

J'en terminerai, si vous le permettez, avec un article paru dans *Le Dauphiné Libéré* d'aujourd'hui indiquant que 60 % des 30 000 voies ferroviaires méritent des aménagements importants et une restructuration. Je suis dans le privé. Je sais que le Directeur financier d'une entreprise rend service à son PDG lorsqu'il l'alerte des allocations de ressources, pour savoir où l'on met l'argent en investissements. Vous avez dit en préambule, et je vous en remercie, « on ne va pas recommencer les erreurs du passé », mais où sont les petits épargnants qui ont épargné du tunnel sous la Manche ?

Maintenant, je répète la question précise : est-il exact qu'il n'est pas utile de faire un tunnel de 53 kilomètres pour faire passer 40 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2024 ? Est-ce que ce sont des farfelus qui disent cela ou est-ce que ce sont des gens raisonnables et dignes de confiance ?

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

Je voudrais préciser, parce que vous ne connaissez pas la démarche du débat public, que ce n'est pas nous qui disons cela. Ce n'est pas nous qui allons faire des études, c'est ce que nous avons entendu du public et des experts depuis les quinze réunions que nous avons organisées à travers toute la vallée du Rhône. Ce sont donc ces messieurs de l'Etat qui pourront vous répondre et pas nous. Je voulais être bien clair. Le Montgenèvre par rapport au Lyon-Turin, et c'est finalement bien que vous posiez la question, parce qu'il est vrai que PACA demande cela très fortement.

### **Christian MAISONNIER**

Nous nous plaçons tout de même dans une volonté de transférer sur le ferroviaire le maximum de marchandises, je crois que nous devons déjà prendre cela comme hypothèse de travail. Pourquoi un tunnel de 53 kilomètres ? C'est pour donner au ferroviaire ses chances par rapport à la route dans la traversée des Alpes. Tant qu'on passe à 1 200 mètres d'altitude, la route a un avantage sur le ferroviaire. Il est beaucoup moins difficile pour un camion de monter à 1 200 mètres d'altitude que pour un train. Toutes les études le montrent et donc, pour que le ferroviaire soit compétitif, si l'on fait des calculs économiques, on arrive à cette conclusion. Le Montgenèvre est donc un bon projet, mais la gare de Briançon se trouve à 1 300 mètres d'altitude et il faut y grimper. Ceci veut dire des pentes importantes et donc on ne met qu'un faible nombre de tonnes derrière les locomotives et le

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
prix à la tonne est donc forcément plus cher. Donc, le Montgenèvre est effectivement un projet complémentaire, mais il ne remplacera jamais le Lyon-Turin.

Maintenant, sur le fait de faire passer 40 millions de tonnes, les tonnes ne vont pas venir toutes seules sur le ferroviaire. Si l'on veut pousser au maximum le tunnel actuel vers le report modal, on peut augmenter le tonnage, mais cela voudrait dire subventionner très fortement le trafic parce que sinon les tonnes ne viendront pas sur le ferroviaire et resteront sur la route. Je crois qu'il s'agit bien d'un calcul économique de concurrence entre les modes qui nous a amenés à cette conclusion. Il se trouve que les Suisses sont arrivés à la même conclusion avec un an d'avance sur nous, il se trouve que les Autrichiens arrivent aussi à la même conclusion en disant « Il faut que nous fassions un tunnel de base au Brenner ». Tout cela est une constatation que tous les pays européens font et si on n'a pas des ambitions de ce type pour le ferroviaire, il continuera à stagner, à avoir un certain niveau, 10 ou 15 % du trafic et on n'aura jamais ce que les Suisses ont et ce dont on rêve, c'est-à-dire, 30 %, 40 %, 50 % de trafic ferroviaire. Et le problème se pose vraiment à l'échelle européenne parce que le ferroviaire est surtout pertinent sur une longue distance et il s'agit dans les Alpes d'avoir un réseau ferroviaire qui permette de faire 800 kilomètres du nord au sud. Au Japon, où les distances sont plus faibles, il n'y a plus de ferroviaire pour les marchandises, c'est du bateau ou du camion. Aux Etats-Unis et au Canada où les distances sont de 3 ou 4000 kilomètres, le ferroviaire marche très bien, la restructuration est faite et le ferroviaire prend une part prépondérante des marchandises. Je crois que l'ambition européenne est d'aller dans cette direction, de permettre au ferroviaire de prendre le dessus malgré un coût effectivement très élevé.

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

Nous allons rendre la parole à Monsieur et nous passerons ensuite à la seconde partie de la réunion. Nous avons encore plus d'une heure de débat.

### **Philippe DANCET**

Je crois ne pas dire d'inexactitude en vous disant qu'aujourd'hui, les chemins de fer suisses, avant l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard, ont déjà 60 % de leur trafic avec les marchandises. Cela veut dire qu'il y a eu une véritable politique au niveau le plus élevé de l'Helvétie, une volonté politique qui a permis de rendre compétitif le trafic ferroviaire. Tant qu'en France quelqu'un investira un million de francs en poids lourds, je ne sais pas ce que cela fait en euro, et qu'il peut l'amortir en trois ans, il y a un vrai problème d'allocation de ressources.

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

Nous sommes justement là pour déterminer une politique des transports et vous avez vu qu'une priorité ressort du débat concernant le report modal.

Nous allons passer à la seconde partie de la soirée, nous allons vous présenter maintenant quelle est l'acceptabilité des mesures, et nous aurons ensuite encore plus d'une heure d'échanges avec la salle.

## **2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?**

### **.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP**

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

Voyons maintenant quelle est l'acceptabilité des mesures pour votre territoire.

On arrive sur des réalités incontournables. La vallée du Rhône et l'arc languedocien est un couloir de transport multimodal Nord-Sud essentiel, le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. Ces régions, notamment PACA et Languedoc-Roussillon, ont une croissance des populations et des emplois, mais Rhône-Alpes aussi, ainsi qu'une attractivité qui dépasse la moyenne nationale. Par exemple, le Languedoc-Roussillon s'attend à avoir 20 000 nouveaux habitants par an. De plus, une vocation touristique majeure entraîne des surcharges très importantes de 60 à 80 % en périodes de vacances.

Il y a des contradictions à dépasser : on a entendu, dans les différents débats, des avis divergents entre les experts qui prévoient une augmentation de 40 % des trafics et une partie de public qui pense qu'une rupture, stagnation ou déclin, est probable, si ce n'est nécessaire. On l'a vu, la volonté du report modal s'est jusqu'à présent exprimée dans les différentes réunions thématiques, principalement vis-à-vis du transport routier qui semble d'ailleurs le plus aisé à atteindre, plus que celui des voyageurs. Il n'y a pas eu beaucoup de réponses sur les modifications de comportements « acceptables » par les habitants des trois régions, pour résoudre la problématique de la congestion et des pollutions.

Nous vous proposons maintenant, pour la seconde partie du débat, de continuer à aider l'Etat à définir une politique soutenable des transports et acceptable à travers trois enjeux : la mobilité, l'environnement et l'économie. Nous en avons absolument besoin pour pouvoir donner un compte-rendu final à l'Etat sur l'acceptabilité des mesures présentées par l'Etat.

Nous aimerions pouvoir, et c'est vous qui allez le faire, identifier quelles sont les mesures prioritaires pour votre territoire – puisque nous allons dans tous les territoires des trois régions –, en distinguant ce qui est nécessaire à court, moyen et long terme car il est également important de hiérarchiser dans le calendrier. Il nous faudra également identifier les conditions de mise en œuvre de ces mesures dans chaque territoire, notamment les calendriers de réalisation, mais nous pourrons également parler des financements.

Pour aboutir à des résultats concrets, et là, nous avons demandé à l'Etat de vous le détailler, sur des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises, l'amélioration-requalification des infrastructures existantes et le développement de « mobilités soutenables » pour ces trois grandes orientations qui sortent de cette première partie du débat. L'Etat va vous détailler les différentes mesures. Il s'agit donc bien là de l'acceptabilité des groupes de mesures en accord avec les trois piliers du développement durable, mais en essayant de trouver des mesures, incitation, contrainte, mais également principalement gagnant-gagnant, ce qui sera plus facile à mettre en place, entre le territoire de ces trois régions et le couloir de passage, entre les riverains des infrastructures de transports et qui ne sont pas contents du tout parce que cela a des impacts très forts et les usagers des transports, entre les collectivités et l'Etat, décentralisation, coordination de

1<sup>ère</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
l'Etat. Nous regardons donc l'aménagement du territoire, la coordination nécessaire entre les différents acteurs, les sources de financement envisageables et durables. Nous devons arriver à réagir, par rapport justement aux différents groupes de mesures que l'Etat va vous présenter tout de suite.

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

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quels sont donc les mesures et groupes de mesures que vous proposez ?

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

Vous avez vu, si vous avez lu le dossier, que parmi les 44 mesures classées en six familles, nous avons essayé de trouver un groupement qui soit un peu plus simple pour aborder le sujet.

Je reviens d'abord rapidement sur les hypothèses de départ : la congestion réelle en période de vacances, les problèmes de sécurité routière qui sont accentués en cas de fort trafic, y compris pour le personnel travaillant sur les autoroutes, la croissance de la mobilité avec les éléments qu'a cités Monsieur Badré tout à l'heure concernant le chiffre de 40 % aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises d'ici vingt ans, avec les réserves que certains émettent en expliquant que ceci est intolérable et qu'il faut prendre des mesures pour faire cesser cette croissance de la mobilité ou du moins l'enrayer ; en raison notamment du réchauffement climatique, qui avec ses hypothèses de croissance de mobilité, conduit à une croissance des émissions de gaz à effet de serre d'ici vingt ans parce que les progrès de la technologie ne permettront pas d'ici là un renouvellement du parc automobile qui permette de lutter efficacement contre ces émissions. On a parlé de l'étau dans lequel nous nous trouvons, la mobilité d'un côté, la croissance de l'effet de serre de l'autre, et avec en prime le problème de l'épuisement des réserves pétrolières qui conduit à renchérir le coût du pétrole. Il faut cependant savoir que lorsque le coût du pétrole « traditionnel » croîtra, les autres carburants de substitution deviendront accessibles à ce prix-là, d'où le fait qu'il ne s'agit pas du problème principal de notre affaire. Le principal problème, c'est le réchauffement climatique.

Les trois groupes de mesures dont je vous parlais tout à l'heure sont le report modal, la requalification et/ou la création d'infrastructures routières là où cela s'avère absolument nécessaire, et la mobilité soutenable. Ce sont les trois orientations que nous a présentées tout à l'heure Monsieur Badré.

### **.1 Le report modal**

Voyons tout d'abord le report modal. S'agissant des marchandises il s'agit de mieux répartir les flux entre les différents modes. Souvenez-vous qu'aujourd'hui 85 % des marchandises voyagent sur la route, 12,5 % sur le fer et 2,5 % sur la voie d'eau. Nous parlons ici de la vallée du Rhône et non pas de la France entière, mais il s'agit en gros de la même chose pour l'ensemble de la France. Les investissements nécessaires pour réaliser ce report modal, mais aussi des mesures de gestion et d'exploitation de manière à absorber l'équivalent de la croissance des flux d'ici vingt ans. Il est certain qu'avec les mesures d'investissement prévus, que propose le débat, on peut arriver à écouler

1<sup>ère</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
un trafic équivalent à cette croissance. Encore faut-il le faire, mais on y reviendra tout à l'heure. Pour réussir ce report modal, il faut certainement l'accompagner de mesures de maîtrise de la mobilité, et savoir que, si on double le fret ferroviaire, on passera de 12,5 % à 25 %, et il restera presque 70 % pour la route. La route restera donc prépondérante.

S'agissant des voyageurs, la solution passe par l'amélioration de l'offre des transports en commun, par la restriction de l'usage des voitures en ville, par de nouvelles politiques de développement urbain – tenter de reconcentrer l'habitat au centre des villes et non plus à la périphérie –, par un report significativement inférieur à la croissance – un chiffre de l'ordre de 10 à 30 %, ce qui veut dire qu'une partie de la croissance restera sur l'autoroute –, des progrès technologiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre – mais insuffisamment puisque dans le meilleur des cas, on peut arriver à un facteur de 2,5 –, et un accompagnement par des mesures de maîtrise de la mobilité routière.

Les mesures en question sont tout ce qui concerne la gestion et l'exploitation des infrastructures aussi bien fluviales que ferroviaires, une intensification de l'offre TGV et TER, un fret ferroviaire au maximum et une augmentation de la longueur des trains de 750 à 1 000 mètres puis à 1 500 mètres, le développement du transport combiné rail-route, la mise en place d'autoroutes ferroviaires avec l'extension de ce qui existe déjà entre Aiton et Orbassano, avec la mise en œuvre d'une expérimentation sur le Luxembourg-Perpignan, avec un service par jour pour commencer, mais qui devrait ensuite aller jusque vingt services par jour pour devenir une véritable autoroute ferroviaire et avoir un effet significatif sur la croissance des poids lourds dont nous parlions tout à l'heure, 5 000 poids-lourds par jour. Un service d'autoroute ferroviaire est à son maximum vers vingt services par jour et représente 1 500 poids lourds par jour. Vous voyez qu'il en faut au moins deux pour en faire 3 000 et mettre le reste sur la voie d'eau par des navettes fluviales conteneurs et des autoroutes de la mer.

Parlons des infrastructures, avec le projet éventuel d'une liaison du bassin Rhône-Saône vers le Nord via la Moselle ou par le Doubs, des franchissements alpins et pyrénéens au-delà de ce qui a déjà été prévu, c'est-à-dire Lyon-Turin parce que cela est supposé acquis, le Montgenèvre et une traversée pyrénéenne centrale ou atlantique. Vient ensuite la LGV Montpellier-Perpignan pour acquérir le maillon manquant actuellement parce qu'il est prévu Nîmes-Montpellier et Perpignan-Barcelone. Un progrès technologique appliqué au ferroviaire et aussi au système d'information et d'organisation de tout cela.

Parlons maintenant de mesures fiscales. L'équivalent de la RPLP suisse en France avec l'extension des péages au-delà des autoroutes concédées. Il n'y a actuellement de péages que sur les autoroutes concédées et il s'agit de créer un système qui permettrait de percevoir un péage sur toutes les routes, aussi bien autoroute urbaine gratuite que route nationale. La taxe carbone est quelque chose qui s'applique pas seulement aux poids lourds, mais également à l'ensemble des véhicules dès lors qu'ils utilisent du pétrole, pour limiter la consommation avec également un système de quotas d'émission de CO<sub>2</sub> pour les poids lourds et les certificats verts.

Enfin, la priorité aux transports collectifs en ville avec toutes les mesures qui vont avec, y compris le péage urbain.

## **.2 Les infrastructures routières**

Je passe maintenant au deuxième groupe, deuxième orientation, les infrastructures routières. La route est tout de même le support des activités du territoire qui exige à certains endroits une certaine

1<sup>ère</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
adaptation pour désenclaver les territoires périphériques, c'est le cas de l'Ardèche qui réclame de nouvelles infrastructures, mais à condition de réaliser ces infrastructures de manière plus respectueuse de l'environnement et des riverains. C'est tout ce qui concerne la réhabilitation des autoroutes actuelles construites dans les années 60 et qui sont certainement plus dommageables pour les riverains et pour l'environnement que ne le serait une autoroute neuve.

Cependant, une opposition à l'augmentation de la capacité autoroutière (nous l'avons clairement entendu dans la Drôme, le Conseil régional Rhône-Alpes a pris également une délibération s'opposant à l'élargissement de l'A7), avec en ligne de mire la préservation de l'espace et de l'environnement, mais aussi la santé, la sécurité et la lutte contre toutes les nuisances des autoroutes.

Toutes ces mesures sont énumérées ici et concernent la régulation des vitesses – qui est déjà appliquée dans le cas de l'autoroute A7 en été où la vitesse de base est réduite à 110, voire à 90 lorsque le trafic est important –, l'interdiction de doubler des poids lourds, la régulation des accès à l'autoroute, la modulation des péages en fonction de l'heure de la journée, une meilleure information aux usagers et des infrastructures, celles qui fâchent, le doublement de l'A7 et de l'A9 sur certaines sections les plus chargées ou la même chose avec 2x4 voies, ou une autoroute de piémont cévenol, l'A79, et enfin l'aménagement des RN parallèles à l'A7 et l'A9, ainsi que d'autres mesures destinées à mieux satisfaire le trafic local.

### **.3 La mobilité soutenable**

Troisième orientation, ce que nous avons appelé la mobilité soutenable, de manière à ce que les objectifs soient compatibles, que l'on ait à la fois un meilleur traitement des échanges entre les territoires et un impact environnemental plus faible, en particulier sur les émissions de gaz à effet de serre et avec une considération pour les aspects sociaux, aussi bien en ce qui concerne les modes de vie, que la nécessité d'un emploi et d'un revenu pour chacun.

Les solutions pour sortir du ciseau. Je vous ai dit que le progrès technologique nous permet d'arriver au facteur 2,5. Pour aller au-delà, il faut mieux assurer le report modal et la gestion de l'infrastructure pour améliorer la mobilité et le bilan environnemental. Il faut mettre le maximum d'efforts sur le progrès technologique et maîtriser la mobilité et éventuellement inciter au changement des comportements.

Vous avez sur cette diapositive toutes les mesures qui relèvent de cette mobilité soutenable : l'incitation au covoiturage, la mise au point de biocarburants, de biomasse, c'est-à-dire la biomasse ligneuse, l'éventuelle utilisation de l'hydrogène à partir de 2050, les véhicules propres, essentiellement les véhicules hybrides assurant leur propulsion à la fois avec un moteur thermique et avec des batteries rechargées la nuit grâce à l'électricité nucléaire – cela ne servirait à rien d'utiliser de l'électricité thermique qui produit des gaz à effet de serre –, la taxe carbone dont j'ai déjà parlé, les quotas d'émission de CO<sub>2</sub>, la réduction des vitesses, la priorité aux transports en commun, l'étalement des migrations touristiques (pourquoi ne pas imaginer une réservation sur les autoroutes pour ceux qui veulent partir en août ou en juillet ?), l'aménagement du territoire et l'urbanisme (ce sont des mesures qui relèvent du changement de comportement et de la modification de l'organisation de l'habitat), l'essor du télétravail qui réduit évidemment la mobilité, et le changement des systèmes de production/consommation, c'est-à-dire de la logistique, de manière à créer moins de déplacements inutiles le cas échéant.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Voilà donc l'ensemble de nos mesures replacées selon ces trois orientations et ceci dans le but de réaliser les objectifs et à sortir de l'étau dont nous avons parlé tout à l'heure.

Quelques mesures complémentaires, quelques autres thèmes évoqués : le maillage régional et les liaisons est-ouest est quelque chose qui est demandé partout, les TER mieux organisés notamment avec des parkings aux abords des gares pour favoriser le report sur ces TER, une liaison est-ouest, c'est tout ce qui concerne les barreaux horizontaux qui desservent l'Ardèche. Ensuite, tous les problèmes de financement à ne pas omettre car il y a bien sûr un tas de projets, mais il ne faut pas omettre leur financement et c'est un thème qui est également largement évoqué. Enfin, la nécessaire adaptation à un contexte très différent. Certains proposent une société qui prône d'une certaine manière la décroissance, mais sans aller jusque là, envisager des ruptures significatives avec les tendances du passé, ce sont des propositions qui sont faites dans ce débat.

Nous souhaitons donc éclairer le gouvernement sur tout cela, aussi bien sur la perception du système de transport que sur les mesures et ceci de manière concertée, aussi bien avec les collectivités locales qu'avec les citoyens.

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

Merci. Vous avez, en fin de compte, toutes les mesures proposées par l'Etat et que Monsieur Blanchet vient de vous exposer, à l'entrée. Il s'agit d'une photocopie des pages dans le document. Vous retrouvez pages 86 et 87 en fin de compte toutes les mesures présentées. Toutes ces mesures ont été reclassées en fonction des trois orientations qui sont sorties de la première partie du débat. Donc, à partir de là, nous avons besoin, pour que le débat soit argumenté, des arguments pour savoir quelles sont les mesures qui vous semblent les plus appropriées pour parvenir à ces objectifs, la façon dont il faut les mettre en place, à court terme, moyen et long terme, quel financement, quelle coordination avec les acteurs.

Je vais prendre quelques réactions du public et je demanderai aux deux intervenants – le troisième, Monsieur Louis Besson nous avait dit qu'il viendrait, mais il n'est malheureusement pas encore arrivé –, à Monsieur Antoine Fatiga, du Collectif transports Rhône-Alpes et à Madame Annie Colombet de l'Association Vivre en Maurienne, de s'exprimer.

### **.III Echanges avec le public**

#### **Anne-Marie PAVIOL, citoyenne participante, ancienne de l'ONU**

Ce report modal n'est-il pas un report de pollution ? Pour le ferroviaire, il s'agira de pollution sonore, la pollution électrique source de cancers, la pollution visuelle. Pour le fluvial, la pollution des eaux, etc. Comme le disait Monsieur, il faut réellement de revoir les transports inutiles. Lorsque les tomates d'Espagne vont en Hollande et qu'elles croisent les tomates de Hollande qui vont en Espagne, etc.

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

Il conviendrait donc plutôt de travailler sur l'organisation du système de production et les lieux de production ?

**Anne-Marie PAVIOL**

Oui, une réorganisation économique pour éviter cela. Dans une même banque, des gens de Chambéry vont travailler à l'agence d'Annecy et des gens d'Annecy vont travailler à l'agence Chambéry. Pourquoi, au sein de la même entreprise, ou même entre les banques ne pourrait-on pas se mettre d'accord pour éviter ces transports inutiles ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Qui peut mettre cela en place selon vous ? L'Etat doit-il faire des réglementations, des incitations ?

**Anne-Marie PAVIOL**

Voilà, il peut y avoir des réglementations, des incitations auprès des acteurs économiques.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

En taxant ou plutôt en incitant ?

**Anne-Marie PAVIOL**

Dans un premier temps, en incitant pour essayer de voir ce qu'il est possible de faire et peut-être, par la suite, être un peu plus sévères.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'accord. Y a-t-il des réactions par rapport au report modal ? Est-ce un report de pollution ?

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

Il est certain que lorsque que l'on transporte une tonne de marchandises sur un train et que l'on compare à une tonne transportée par camion, la pollution est moindre, surtout lorsqu'il s'agit d'un train électrique. Quant à la pollution des eaux fluviales par les bateaux de navigation, elle est très limitée. Donc, franchement, on gagne énormément, sans parler des gaz à effet de serre, parce que l'efficacité énergétique des trains et de la voie d'eau est meilleure que celle des poids lourds. On y gagne de manière spectaculaire, c'est un ordre de grandeur de 1 à 5, voire de 1 à 10 dans certains cas.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Madame ?

Dans la région de Chamonix, il y avait une liaison nocturne entre Saint-Gervais et Paris. Cette liaison vient d'être supprimée, tout au moins en semaine. Ceci est malheureux car il s'agit d'une vallée qui est presque consacrée au tourisme et que bien des gens utilisaient ce moyen de voyager la nuit, ce qui faisait gagner, si l'on peut dire, du séjour de vacances. Pourquoi supprimer cette ligne réellement nécessaire à la liaison de cette vallée touristique avec Paris ?

On a aussi tenté de supprimer le Lyon-Nantes, qui était également très utilisé. Nous avons réussi à remettre une pétition réunissant 30 000 signatures, ceci pour vous dire que cela n'a pas laissé les gens indifférents.

Pourquoi donc supprimer des lignes aussi vitales ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense que le représentant de la SNCF pourra répondre en direct à cette question.

**Un représentant de la SNCF**

Je voudrais d'abord faire observer que la relation St Gervais-Paris n'a pas été supprimée, mais dérégularisée. C'est-à-dire qu'à certaines périodes de circulation, l'occupation des trains était très faible, de l'ordre de 40 voyageurs, ce qui ne permet pas du tout d'assurer sa rentabilité. La SNCF a donc effectivement décidé sa dérégularisation, donc la suppression de la circulation de cette relation la nuit certains jours de la semaine, mais elle est bien maintenue les autres jours de la semaine.

Une partie de la clientèle régionale empruntait cette relation qui a été rétablie pour permettre aux voyageurs TER de pouvoir être acheminés les jours où le train était supprimé. Voilà ce que je peux répondre à cette question.

**Monsieur TEXIER, ARSMB**

Je travaille également à la SNCF et je m'occupe du Paris-Saint-Gervais. Il est supprimé du lundi au jeudi, c'est-à-dire qu'il ne fonctionne en ce moment que le vendredi soir, le samedi soir et le dimanche soir. Ce train est donc supprimé quatre jours sur sept.

J'en profite pour poser une question. J'ai fait une constatation : lundi, je suis allé faire mes courses dans un petit supermarché, dans une petite commune au sud d'Albertville. Au rayon boucherie, viandes ovines et bovines, je n'ai trouvé que des produits venant d'Irlande. Je voudrais donc poser la question aux représentants de l'Etat : que pensez-vous de cette longue transhumance ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je rajouterai que nous avons déjà entendu des propositions pour inscrire le nombre de kilomètres de transport ou l'équivalent en grammes de CO<sub>2</sub> sur les produits de consommation.

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

Nous vivons dans un marché unique européen dans lequel on assure la liberté de circulation des personnes et des biens. Dans ces conditions, les Irlandais sont libres de vendre leurs produits en Haute-Savoie. Je suis désolé, c'est ainsi. Cela dit, pour empêcher des transports trop importants sur des marchandises, outre le marquage proposé par Monsieur Marzolf, on peut penser à mettre davantage de péages ou des taxes carbone, etc. C'est l'idée que nous avons, mais on laisse au marché le soin de s'organiser car on vit dans une société qui est ce qu'elle est, mais ce sont les prix qui aident à prendre des décisions aussi bien de la part des producteurs que des consommateurs. On régule donc par les prix. Au-delà, on agit sur la mobilité et l'organisation de la logistique, mais cela ne peut se faire, en principe, qu'avec les éléments de marché, c'est-à-dire parfois des règlements mais surtout des taxes ou des subventions.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il faudrait donc inciter à consommer différemment. Monsieur, vous avez déjà demandé la parole tout à l'heure.

**Benoît LECLAIR, conseiller régional Rhône-Alpes**

Je voulais rapidement revenir sur la position de la Région Rhône Alpes qui a été un peu rapidement présentée tout à l'heure, voire déformée, notamment par Monsieur Lebel qui n'a pas mentionné la question de la volonté de report modal qui est essentielle dans cette délibération. Je voulais simplement préciser que cette délibération a d'abord été votée par une très large majorité de conseillers régionaux, au-delà de la majorité politique de la région. Elle est basée sur trois points fondamentaux qui sont l'aménagement du territoire, qu'à mentionné Monsieur Lebel tout à l'heure, la volonté de préserver l'environnement ainsi que les objectifs qui ont été rappelés par les différents intervenants, y compris par Monsieur Badré du ministère de l'Environnement.

De ces objectifs, la Région a traduit une volonté politique de limitation de la demande de transport, et force est de reconnaître que cette limitation fait encore sourire beaucoup trop de monde dans ce genre de débats, notamment les officiels, ceci est dommage parce que des mesures politiques peuvent être prises pour limiter cette demande de transport, nous en avons parlé au travers des questions précédentes. Nous avons également une volonté forte de report modal qui nécessite, pour nous, Région, plusieurs actions : le refus de l'augmentation des infrastructures routières directement concurrentielles avec ce report modal, et ceci a déjà été mentionné, les infrastructures et les progrès ferroviaires nécessaires pour permettre d'accueillir le report modal, une politique d'intermodalité, c'est-à-dire de complémentarité entre les différents modes puisque tout le monde sait que la route est difficilement contournable sur certains aspects, enfin, des mesures d'accompagnement de type administratif, réglementaire, tarifaire et fiscal pour orienter les trafics sur ces axes nouveaux que l'on voudrait favoriser. En deux mots, il s'agit exactement de ce qu'a fait la Suisse, on ne cesse de le répéter dans ces réunions. Dernier point qui a été évoqué dans cette délibération, la nécessité d'un suivi de cette politique de report modal et il s'agit là aussi d'une volonté de rendre les décisions plus démocratiques. Le débat que l'on a ce soir et que l'on a depuis le début de ce débat public est une première réponse et la Région propose de le poursuivre au-delà du débat public et notamment une fois les décisions prises dans leur suivi concret, après les prises de décision d'infrastructures et de mesures d'accompagnement.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale                      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Enfin, je voudrais terminer mon intervention par une petite question concernant le réalisme puisque cette question est souvent évoquée, le réalisme politique, le réalisme économique. Est-ce que ce réalisme est du côté de la continuité, s'agit-il de continuer comme nous le faisons avant ? Prolonger les courbes de prévisions comme nous le faisons autrefois ? Est-ce tenir compte de l'existence, des résistances du marché économique ? Est-ce laisser faire le marché, comme on vient de l'entendre ? Le réalisme, n'est-ce pas plutôt de considérer les contraintes qui nous sont opposées par la planète (le fameux facteur 4) et également les contraintes de nécessité de mobilité, c'est-à-dire les souhaits de mobilité de la population et des produits, et de rechercher ensemble des solutions permettant de répondre à ces deux questions ? Si c'est cela la rupture, alors la région Rhône-Alpes a voté la rupture.

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

Merci. Noël Lebel va faire une petite rectification.

### **Noël LEBEL, CPDP**

Oui, je ferai simplement une petite mise au point. Vous dites que j'ai déformé la position de la région Rhône-Alpes, j'aurais eu beaucoup de peine à la déformer puisque j'étais absent de France la semaine dernière et que je suis rentré que ce matin. Je ne la connaissais donc pas et je n'ai fait que rendre compte globalement, sur un point précis, de ce que nous avons entendu dans les 14 réunions qui ont déjà eu lieu. Je ne me suis donc pas concentré sur la position de tel ou tel. Il s'agissait de la synthèse qui a d'ailleurs été tirée très publiquement de la réunion d'Avignon du 10 mai dernier.

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

Une réaction de l'Etat, par rapport à cette délibération. Il est vrai qu'elle va assez loin, qu'elle propose de nombreuses mesures.

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

D'abord peut-être une réaction sur la forme, si vous le permettez, Monsieur. Je ne sais pas qui vous avez rencontré parmi les officiels qui souriaient. Je ne sais pas quels officiels étaient visés et à quels propos ils ont souri. Je voudrais peut-être en profiter pour préciser un peu quelle idée nous nous faisons, nous, en tant que représentants de l'Etat, de notre rôle dans ce débat. Le Conseil régional est une instance politique qui prend des décisions politiques, c'est son rôle. Il en va de même de l'Etat, au niveau national, et du gouvernement. Quelqu'un au début de ce débat a dit que le gouvernement, qu'il soit d'un bord ou de l'autre, avait par le passé pris des décisions qui pouvaient prêter à critiques. Il en sera toujours de même dans l'avenir, nous sommes tous des citoyens individuels et nous savons bien tout cela. Nous sommes représentants de l'Etat, de deux ministères techniques, celui de l'Equipement et des Transports et celui de l'Ecologie et du Développement durable. Nous avons ensemble fabriqué un dossier à partir d'éléments techniques qui étaient en notre possession et il s'agit d'un dossier d'expertise et non pas d'un dossier de choix politiques. Les choix politiques sont derrière, et je pense que si nous nous présentions en disant « le choix politique c'est cela », vous pourriez à juste titre nous reprocher de vouloir être des technocrates. Un technocrate est quelqu'un qui veut faire prendre des décisions politiques à partir de seuls critères techniques. Nous sommes parfaitement clairs à ce sujet, nous présentons un dossier technique en mettant sur la table

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
toutes nos expertises et en acceptant qu'elles soient critiquées, c'est le cas, c'est normal, c'est la règle  
du jeu et il n'y a rien à dire là-dessus. Nous essayons d'être intellectuellement honnêtes, c'est tout, et  
c'est déjà pas mal je crois.

Un autre point sur lequel je voudrais revenir : un des premiers intervenants a dit que le grand public n'est pas là. Nous nous sommes également posé cette question, évidemment, depuis une quinzaine de réunions. Selon le cas, il est réellement absent ou peu présent. Mais je dirais peu importe, à ce stade, il y a des gens qui participent au débat, tous ceux qui voudraient y participer n'en n'ont pas été empêchés. Nous sommes présents pour écouter tout ce que disent les différentes personnes présentes, que ce soit des associations, il y en a beaucoup ici aujourd'hui, les socioéconomiques, nous n'en avons pas encore entendu beaucoup, mais ils étaient présents dans d'autres réunions, bien sûr des élus, etc. Donc, pour nous, la seule chose que nous savons, que le public soit présent ou non, c'est que nous travaillons pour lui, pour le grand public. Nous, représentants de l'Etat, vous représentants d'associations, vous, élus, nous sommes tous là pour la même chose, à savoir répondre au besoin de ce public, de ce grand public dont nous faisons également partie, nos enfants et nos petits-enfants dans les temps qui viennent. Ensuite, nous pouvons effectivement regretter que les gens soient absents mais cela ne change rien au fond du problème.

Dernier point sur le réalisme : nous avons eu hier une intervention d'un représentant catalan du port de Barcelone qui a par ailleurs fait un exposé tout à fait intéressant sur les problèmes de son port. Il nous a cité le cas des habitants de l'île de Manhattan à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle qui se posaient des problèmes tout à fait intenses pour savoir comment gérer les surplus de crottin dans les rues de Manhattan et que leur problème prospectif était cela, à l'époque. Finalement, l'expérience a prouvé que ce ne sont pas tout à fait les problèmes d'aménagement de territoire qu'ils ont dû résoudre dans les décennies qui ont suivi. Nous sommes tous soumis à cela, c'est clair, cependant il y a tout de même un changement pour nous en ce moment, Jean-Didier Blanchet l'a dit, et moi aussi tout à l'heure je crois, sur le changement climatique, nous sommes sur une rupture annoncée, connue, qui ne relève plus de la controverse scientifique. Il y avait des controverses là-dessus il y a quelques années et il n'y en a plus maintenant. Donc, nous avons tous une responsabilité qui est d'intégrer cela dans tout ce que nous disons, en tant qu'experts de l'Etat, ce que disent les politiques, et le Conseil régional l'a fait dans sa délibération, il n'y a pas de doute là-dessus, nous sommes tous tenus à cela et ce serait de l'aveuglement collectif de ne pas le faire.

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

Voulez-vous réagir ? Nous passerons ensuite la parole à Madame Colombet.

### **Benoît LECLAIR, Conseiller régional Rhône-Alpes**

Une très brève réaction : je ne crois pas avoir dit qu'il y avait actuellement des gens malhonnêtes dans la salle. En tout cas, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. D'ailleurs, votre propos, Monsieur Badré, m'a semblé parfaitement honnête intellectuellement. Je voulais simplement préciser ce point.

Second point, non seulement la Région a effectivement exprimé une volonté politique dans cette délibération et tente au travers de ses actions de la mettre en œuvre. Je citerai rapidement deux ou trois points tels que la politique TER puisque nous savons maintenant que l'augmentation de l'offre s'est traduite par une augmentation de l'utilisation très nette des trains express régionaux en région Rhône-Alpes. Également une politique d'investissement dans les infrastructures ferroviaires avec

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
quelques difficultés puisque l'Etat a des difficultés à suivre le niveau prévu dans le contrat de plan  
Etat/Région notamment, une politique d'intermodalité puisque la Région vient de décider une  
politique d'aide pour l'intermodalité au niveau des gares TER de toute la région, à la fois sur les  
modes doux et sur le transport collectif urbain. Enfin, des expressions politiques du type de celle de  
la délibération concernant le débat public vallée du Rhône mais également concernant le problème  
de la galerie de sécurité dont nous avons parlé tout à l'heure, puisque la Région a notamment  
proposé un vœu massif au comité de massif et a également adopté un vœu condamnant l'éventualité  
d'un doublement de ce tunnel.

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

Merci. Nous allons passer la parole à Annie Colombet et je vous repasse la parole ensuite.  
Madame Colombet pour sept minutes maximum.

## **.IV Propositions des acteurs du territoire**

### **Annie COLOMBET, Association "Vivre en Maurienne"**

Evidemment, nous adhérons aux objectifs de report modal, d'une meilleure utilisation de l'existant  
et à la nécessité de changer les comportements. Je voudrais insister, parce que cela a déjà été dit  
dans la salle mais pas beaucoup à la tribune, sur le fait que le kilomètre le moins bruyant, le moins  
polluant et le plus économique sur le plan énergétique est celui que l'on ne parcourt pas. Dans  
l'évitement du kilomètre superflu, se trouve, je pense, une bonne partie de la solution. Madame  
évoquait le transport de je ne sais plus quelle denrée, mais nous connaissons bien l'histoire de la  
tomate, l'histoire du yaourt, l'histoire des crevettes qui font plusieurs milliers de kilomètres avant  
d'être consommés. On peut tous de bon sens dire que ces kilomètres-là sont des kilomètres  
superflus.

En 20 ans, le trafic routier dans les Alpes a été multiplié par deux. On nous dit qu'il y aura une  
augmentation de 40 % dans les 20 années à venir et que ce sera pratiquement inévitable comme une  
donnée de la nature et non pas comme le résultat d'une certaine politique ou peut-être d'un certain  
manque de volonté politique. Je dois dire, comme l'ont dit nos amis chamoniards, que ceci est  
proprement insupportable pour nos vallées et également pour la vallée du Rhône. Nous voyons nos  
forêts qui commencent à jaunir sous l'effet combiné de la pollution locale et du réchauffement  
climatique. Au niveau de la santé, les médecins voient bien le nombre d'allergies, les problèmes de  
nez, gorge, oreilles et l'on sait qu'à plus long terme des problèmes infiniment plus graves nous  
guettent. Evidemment, on se trouve, comme nous sommes une vallée touristique, un peu coincés  
parce que quand on parle de pollution, d'effet pour la santé, d'effet sur l'environnement, les  
professionnels du tourisme, nos responsables politiques nous disent de mettre la pédale douce :  
vous allez faire fuir les touristes. En même temps, si on n'en parle pas, on ne peut pas espérer que  
les choses changent. Nous sommes donc effectivement très coincés.

Je voudrais également faire une remarque par rapport à l'augmentation du transport. Cela signifie,  
pour les pays développés, délocalisation et chômage, et pour les pays émergents, cela signifie  
exploitation de la main-d'œuvre. Le profil essentiel dans ce genre d'organisation est essentiellement  
pour les multinationales et pour leurs actionnaires et je pense qu'il faut le dire. S'agit-il de sauver la  
planète, parce qu'il s'agit tout de même de cela, où s'agit-il de sauver le business mondial ?

Quelles sont les mesures concrètes ? Je pense que la mesure essentielle, qui peut être prise rapidement, est la redevance poids-lourds. Mais une redevance poids-lourds qui intègre vraiment tous les coûts externes. Dans un site suisse qui a été réactualisé en octobre 2004, on lit qu'au niveau de l'Europe entière, les coûts externes du transport routier sont évalués à 223 milliards. Cela fait 15 Lyon-Turin complets par an. C'est énorme ! Cela veut dire que les citoyens européens financent à cette hauteur-là un moyen de transport qui les pollue énormément et qui a énormément d'inconvénients. Or à l'heure actuelle, l'euro-vignette, telle que prévue par l'Europe, n'intègre pas l'ensemble des coûts externes mais simplement les coûts d'infrastructures. En plus, on peut déplorer du côté français un manque de volonté politique. En Alsace, le 5 janvier 2006, une proposition des populations et de leurs élus a été votée. Il s'agit d'une loi permettant d'appliquer cette euro-vignette en Alsace, parce que comme cette taxation a été appliquée en Allemagne, évidemment les camions se détournent par l'Alsace. La loi date donc du 5 janvier de cette année et aujourd'hui, le décret d'application n'est toujours pas sorti, ce qui signifie que les responsables au plus haut niveau n'ont pas envie d'appliquer cette euro-vignette. C'est pire que cela : il ne s'agit que d'un morceau de la France et c'est à titre expérimental pour cinq ans. C'est dire si le peu de volonté que l'on a d'avancer dans ce domaine.

Je ne vais pas non plus développer toutes les mesures prises en faveur de la route, je citerai seulement le gasoil défiscalisé, mais il y a énormément de mesures du même type, ce qui signifie que la taxation des poids lourds n'est pas une mesure de rétorsion, mais une mesure d'équité, une mesure de justice, une application simple mais du principe pollueur-payeur.

Second point qui me semble essentiel : l'application stricte des réglementations existantes. On imagine que la loi est respectée en matière de temps de conduite, de chargement, de vitesse, de seuil de pollution. Eh bien non. Le personnel qui est affecté au contrôle est si peu important que les entreprises de transport ont intérêt à ne pas respecter la loi et à tricher, parce que les chances d'être pris sont tellement faibles, qu'il est de toute façon beaucoup plus intéressant de ne pas la respecter. Il faudrait également améliorer la législation existante. Or on voit que c'est l'inverse qui se passe. En mars 2005, la directive française a permis d'augmenter le temps de travail des chauffeurs routiers jusqu'à pratiquement soixante heures par semaine, ce qui, du point de vue des syndicats, transforme le camion en une véritable bombe roulante. Évidemment, on sait également qu'il y a du dumping social et que si on améliore les conditions de travail et donc de sécurité pour les entreprises françaises, à partir du moment où des chauffeurs étrangers traversent également notre territoire, les bénéfices que l'on peut avoir avec l'amélioration des transports français sont perdus par l'aggravation de la concurrence. Il est donc important de prévoir des plans pour, justement, éviter ce dumping social. Également une autre mesure, particulièrement pour les vallées alpines, serait d'interdire de circuler de la nuit parce que la nuit les polluants restent dans la vallée, ne s'évacuent pas et de leur effet est infiniment supérieur à ce qui se passe la journée.

Antoine parlera du troisième point s'agissant de l'amélioration du ferroviaire.

Quatrième point très important, l'arrêt de projets routiers concurrents. Il est important de dire que ce que l'on appelle une galerie de sécurité du Fréjus à neuf mètres est clairement un deuxième tube. Il faut effectivement ne pas nous prendre pour des imbéciles. Cela impliquera également le contournement autoroutier de Chambéry. Je voudrais également dire qu'il faut cesser d'adapter les infrastructures aux camions qui sont de plus en plus larges et de plus en plus gros, mais au contraire faire en sorte que les camions s'adaptent à la route. Ce sont actuellement de véritables bombes roulantes qui se baladent sur nos routes. Il y a environ un incendie de camion par semaine en France et l'on voudrait que les tunnels routiers soient capables d'accueillir ces camions au lieu d'agir sur le matériel, sur le respect des distances, sur les temps de conduite, sur la bonne conduite du matériel,

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
ce qui serait beaucoup plus judicieux que d'investir massivement pour soi-disant la sécurité qui cache en fait le doublement des tunnels.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci beaucoup, j'ai noté le problème des kilomètres superflus dont on a déjà parlé, de la redevance poids lourds et de la mise en place de l'euro-vignette, de la nécessité de faire respecter la réglementation. J'ai également noté beaucoup de choses sur le transport de marchandises. Et sur le report modal des voyageurs ?

**Annie COLOMBET**

Le report modal voyageurs est moins le problème de nos vallées.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Oui, mais dans une politique générale...

**Annie COLOMBET**

Dans une politique générale, il y a également des kilomètres à éviter, comme lorsque les gens prennent leur voiture pour faire 300 mètres et conduire leurs enfants à l'école. Je voulais dire qu'il y a énormément de villes européennes où l'on circule en vélo. Ce ne sont pas des pays sous-développés et les gens ne s'en portent pas plus mal, ils s'en portent au contraire beaucoup mieux. Je n'insisterai donc pas trop sur le volet voyageurs qui est moins important pour nos vallées.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une réaction ?

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

Juste pour dire que, *in fine*, Madame a évoqué un sujet qui me paraît tout à fait essentiel. Compte tenu de la prépondérance de la route à laquelle on n'échappe pas, il s'agit de faire en sorte que les camions soient moins gênants, aussi bien au niveau de la pollution que de la sécurité, et nous devons appliquer des réglementations. Lorsque l'on propose d'interdire le doublement sur les autoroutes, cela revient à rendre plus acceptable la présence des camions à laquelle il faut bien consentir.

*Protestations dans la salle.*

**Jean-Didier BLANCHET**

On a proposé de mettre toute la croissance sur les autres modes, mais il restera des camions sur la route.

Présentez-vous, Monsieur, et posez votre question.

**Monsieur MARTINETTI, ARSMB**

Je suis ex-membre du Comité de sécurité des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc. Je voudrais savoir quels sont, parmi les intervenants dans cette salle, les spécialistes du transport modal et non pas des personnes du ministère du routier et de l'autoroutier. C'est une question.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

L'écologie, c'est du transport modal ?

**Monsieur MARTINETTI**

L'écologie, c'est autre chose.

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie**

Oui, mais l'écologie, ce n'est pas trop sérieux !

**Monsieur MARTINETTI**

Ces messieurs qui interviennent, nous les rencontrons depuis longtemps et ce sont toujours des personnes du ministère des Transports de la partie routière qui interviennent sur le transfert modal alors que nous souhaiterions qu'effectivement, lorsque on parle de transfert modal, ce sont des personnes du ministère qui s'occupent des voies ferrées, du ferroutage, etc.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Des personnes de la SNCF et de RFF se trouvent dans la salle

**Monsieur MARTINETTI**

Oui, mais ils ne sont pas à la tribune.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils parlent...

**Monsieur MARTINETTI**

Nous ne sommes pas contre les camions, nous sommes contre le « tout camion ». Nous sommes pour le transfert modal et cela veut dire que nous sommes pour enlever une bonne partie des camions de la route. Monsieur Lebel que nous rencontrons de temps en temps sait très bien qu'il ne s'agit pas de dire que tout ce que vous allez mettre en place d'ici vingt ans est pour absorber la croissance future. Il s'agit pour nous, public, et il faut que vous le notiez, d'aller vers une décroissance du trafic poids lourds sur nos routes, c'est-à-dire d'aller vers un véritable transfert modal. Or, je répète que nous ne faisons plus confiance dans les experts et dans nos représentants politiques. Nous avons assisté à la grande messe d'Alpes 2020 à Chambéry, il y avait toute la clique du ministre jusqu'à l'Europe à la mairie de Chambéry. Simplement, nous voulons qu'enfin les élus et les gens qui nous représentent, nous représentent effectivement. Au moment où Monsieur Perben nous disait que le Lyon-Turin était quasiment fait – et c'est ce que j'entends encore actuellement de la part des Messieurs qui sont en haut –, dans notre dos, je suis désolé, le même ministre, c'est le quatrième que nous rencontrons, sur un coin de table accepte l'élargissement de la galerie de sécurité du Fréjus. Elle était prévue à 5 mètres, il la passe à 8 mètres. Tout ceci en nous disant gentiment « Rassurez-vous, bon peuple, ce n'est pas fait pour la circulation. »

J'en termine sur tout ce qui passe au Mont-Blanc. Hier, j'étais entre trois camions espagnols. Si le Lyon-Turin est fait pour que les camions espagnols montent à Lyon, traversent les Alpes pour redescendre de l'autre côté sur Turin et Milan, il est logique pour le bon sens populaire que ces camions soient mis sur des bateaux jusqu'à Gênes.

Nous n'avons pas fait l'ENA, mais pour mettre des camions sur les trains, autant mettre des caisses mobiles, parce que transporter de Perpignan à je ne sais où sur 1000 kilomètres des remorques avec un poids à vide est une absurdité, mais je pense que notre ami Fatiga va en parler. Nous avons fait l'école primaire, nous savons que deux plus deux font quatre. Quand on vient nous dire que l'on prévoit 40 % d'augmentation, on est où ? Le pétrole, nous le savons maintenant, on nous le dit, dans quarante ans semble-t-il, il n'y en a plus. On nous dit que, pour lutter contre le réchauffement climatique, il va falloir changer nos habitudes, OK, on veut bien le faire car nous avons notre part de responsabilité en tant que consommateur et individu. Il faut que les individus changent leur comportement, mais il faut aussi qu'ils soient incités à le faire par leurs représentants, au niveau de politiques qui soient cohérentes, et le moins que l'on puisse dire c'est que l'on nage dans l'incohérence.

D'où notre présence ici pour le message soit colporté au niveau des instances représentatives, comme quoi il y a un problème, on ne comprend plus. Il ne faut pas s'étonner du peu de monde car les gens se demandent à quoi cela sert. Nous avons eu un débat public pour la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, Monsieur Lebel était présent. Nous étions au Comité de suivi et il nous a été dit « L'alternat, c'est ceci : deux galeries de sécurité de 1,30 mètre » – parce qu'il n'y en avait qu'une et il y en a eu deux grâce à nous – deux fois 1,30 mètre font 2,60 mètres. Le tunnel du Mont-Blanc avec sa galerie de sécurité de 2,30 mètres, ou de deux fois 1,30 mètre, c'est le summum de la sécurité, il est pris en exemple dans le monde entier. Et ensuite, on vient nous dire que le tunnel du Fréjus nécessite une galerie de 8 mètres ! Donc, tout bêtement, pour nous, le tunnel du Mont-Blanc n'est plus aux normes, il faut le fermer ou il faut remettre l'alternat.

Vous voyez, ce sont de nombreuses incohérences où le public, les gens ne comprennent plus.

Du point de vue de la Commission, faites-nous confiance. Comme nous vous l'avons dit, nous ferons remonter les messages. Ensuite, nous ne prenons pas les décisions, mais nous servons justement à faire remonter ces informations. Et si vous avez deux ingénieurs généraux qui sont venus vous écouter, c'est que, là haut comme vous dites, ils sont tout de même intéressés par votre point de vue.

Madame, vous vouliez parler tout à l'heure.

**Michèle COUVERT, Association « Réagir ! »**

Vous parlez beaucoup de gaz à effet de serre, il est vrai que c'est un problème. Vous nous proposez comme solutions des voitures propres, alors je pose la question : qu'allons nous faire des batteries des voitures propres ? Si une voiture doit prendre toute son énergie sur une batterie, je suppose que l'on va en jeter beaucoup, beaucoup et je crois qu'il s'agit de choses aussi polluantes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pour le progrès technologique, pour essayer de développer des voitures plus propres. Vous posez la question à ce niveau.

**Michèle COUVERT**

Pour l'instant, nous n'avons pas de solution propre.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On obtiendra tout de même une diminution des gaz à effet de serre et du CO<sub>2</sub>.

**Michèle COUVERT**

Oui, mais s'il s'agit de reporter la pollution autre part...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Oui, d'accord. Je ne suis pas un spécialiste, mais Monsieur Badré va répondre.

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

Nous ne sommes pas rentrés très loin dans le détail et d'ailleurs le terme de « voiture propre » n'est pas très adapté puisqu'il recouvre des choses très différentes. Mais il y a effectivement des véhicules électriques ou hybrides et il y a aussi tout simplement le fait que certains véhicules à moteur thermique consomment moins. C'est la tendance qui est constatée depuis quelques années sur les moteurs eux-mêmes. Une autre tendance contrebalance malheureusement : pour d'autres raisons, on fait des véhicules de plus en plus lourds et donc on reperd une partie de ce que l'on a

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien gagné. C'est pour cela que j'ai dit tout à l'heure dans la présentation et je crois que c'est bien ce qui est ressorti du débat : sur cet aspect de progrès technologiques, on n'est pas sur une solution simple et manichéenne où l'on peut dire que l'on va faire du biocarburant ou des véhicules électriques et que cela résoudra tout. A chaque fois que l'on fait un progrès dans un domaine, on risque de faire marche arrière dans un autre, donc il faut regarder attentivement ce que l'on fait. Cela étant dit, il existe tout de même des solutions et c'est tout de même plutôt la tendance constatée depuis plusieurs années, les consommations, les émissions en gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru ont régulièrement tendance à diminuer depuis quelques années, même depuis quelques décennies maintenant, ce qui va plutôt dans le sens du progrès. On dit que ce n'est pas une panacée, que ce n'est pas cela qui va tout régler, mais il faut continuer dans ce sens, cela fonctionne à coups de normes, cela pose des problèmes de gouvernance internationale, la France ne va pas faire cela toute seule, ne serait-ce que parce que tous les véhicules roulant en France ne sont pas fabriqués en France. On est donc dans un cadre très large, mais qu'il faut accélérer. Cela dit, il est vrai qu'il faut faire attention aux contre-effets.

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

Je propose d'écouter Antoine Fatiga du Collectif des transports Rhône-Alpes et vous pourrez ensuite poser d'autres questions ou donner d'autres avis.

### **Antoine FATIGA, Collectif des Transports Rhône-Alpes**

Je voudrais préciser que je suis aussi responsable syndical et que dans mon groupe syndical, il y a 80 % de chauffeurs routiers et que les propositions que je vais vous faire ont été largement validées par ces personnes.

J'ai donc un certain nombre de propositions qui sont dans ce « 4 pages ». On le voit bien à travers les interventions de ce soir, la confiance va quand même être longue à établir car on nous a fait beaucoup de promesses, y compris dans ces salles, mais on a vu très peu de concret.

Je voudrais simplement balayer très vite la question : pourquoi la situation actuelle est-elle inacceptable pour les populations, cela a déjà été dit, mais aussi pour les salariés du transport ? Pour ces derniers, à l'heure actuelle, avec le gouvernement qui est en place, la durée du travail a été portée à 56 heures sur une semaine isolée et à 689 heures par trimestre. Cela fait de véritables bombes roulantes qui mettent en péril leur vie et celle des autres usagers de la route. D'ailleurs, les métiers du transport sont des métiers en tension, c'est-à-dire que l'on cherche des chauffeurs routiers. En 2004, les chiffres sont donnés par le ministère des Transports, la durée de travail des conducteurs grands routiers était en moyenne de 47,5 heures par semaine et en 2003 le salaire annuel net était de 16 550 euros pour les conducteurs de transports routiers de marchandises. Quand vous rapprochez ce montant du nombre d'heures, vous vous apercevez qu'ils sont payés moins que le SMIC. On comprend donc pourquoi il s'agit d'un métier en tension.

Pour le développement durable, on l'a déjà dit, la politique actuelle est néfaste. Le coût global des congestions routières est évalué à 650 milliards d'euros par an, c'est-à-dire que là, on pourrait construire plusieurs Lyon-Turin. Pour les entreprises, sur cet aspect des choses, la situation est inacceptable à la fois parce que cela induit des modes de concurrence qui sont dégradés entre les différents modes. On comprend très bien qu'un employé de la SNCF travaille 35 heures, mais un chauffeur routier qui en fait 56, cela ne peut pas être égal en termes de concurrence. Donc, soit on ramène les cheminots à 56 heures par semaine, mais il va tout de même falloir se battre assez dur...

Autre chose, mais vous le savez mieux que moi, les chauffeurs routiers qui font 56 heures en France sont aujourd'hui battus en brèche par les pavillons étrangers. On a parlé vite fait de Norbert Dentressangle. Il a d'abord employé des Français, puis s'est mis à employer des Ukrainiens et des Polonais, et maintenant via ses filiales portugaises, il emploie des Brésiliens. Je ne vous donne pas la différence qui existe au niveau du coût horaire. On voit donc bien qu'aujourd'hui, les politiques qui sont mises en place le sont en fait pour faire en sorte de faire du plus bas coût des transports qui permet de transporter des produits sur des milliers de kilomètres et c'est ce qui s'est passé dans tous les secteurs. Le secteur qui commence à être déréglementé aujourd'hui est celui du chemin de fer, mais on voit bien ce que cela donne dans l'aérien et tout ce qui s'en suit, je ne parlerai ni de navires poubelles ni des accidents aériens.

Par rapport à tout cela, vous avez raison, il faut une autre politique des transports, une politique qui soit en rupture. On a parlé de la transalpine et on est heureux d'apprendre qu'elle sera faite en 2020. Je dirais cependant qu'avant la transalpine, il faut d'abord terminer les travaux de rénovation de la ligne actuelle. On nous avait promis que la ligne actuelle du Montcenis serait terminée fin 2006, elle ne le sera peut-être pas fin 2009, bien qu'il y a l'argent. On n'a pas de volonté politique de faire accélérer les décisions, aussi bien côté italien que côté français. Une fois l'on nous dit que c'est de la faute des Italiens, une autre fois que c'est celle des Français. Vu le niveau de cette ligne historique, il faut tout de même que les travaux de modernisation soient réalisés. Il faut aussi que l'Etat apprenne à réaffirmer l'aspect des engagements qu'il a pris, que ce soit le protocole de Kyoto ou la convention alpine. On nous avait dit s'agissant du protocole de transports qu'il nous était interdit de doubler. Nous voyons bien que nous allons vers un doublement, nous ne sommes pas plus bêtes que d'autres.

Il faut également réaffirmer le rôle de la puissance publique. On débat ce soir de politique des transports. Qui fait la politique des transports ? C'est le gouvernement et les politiques. Lorsque nous parlons de réaffirmer le rôle de la puissance publique, nous avons parlé de combiné, mais j'aimerais bien que le ministère des transports nous dise combien les aides aux transports combinés ont été baissées dans les dernières années. En 2004, pendant que l'Etat donnait un milliard d'euros d'aides aux transports routiers, il divisait en même temps par dix l'aide aux transports combinés et il augmentait la facture énergétique de la SNCF sans la compenser. On voit bien là que la politique n'est pas en faveur du ferroviaire, qu'elle est toujours en faveur du routier.

Autre chose que nous voulions aussi aborder le point des moyens nécessaires à ces opérateurs ferroviaires. Le ministre vient d'annoncer qu'il allait redonner de l'argent pour mettre à niveau les voies ferrées. Des rapports ont été faits, on voit qu'un effort considérable doit être fait, mais en fait, on nous dit qu'il y aura du routier. Il n'y a d'ailleurs pas de problème pour l'argent pour le routier, puisque l'on donne 700 millions d'euros pour doubler le tunnel du Fréjus, alors qu'on arrive péniblement à trouver de l'argent pour le ferroviaire.

Ensuite, il nous semble que des mesures contraignantes doivent être mises en place pour le report modal. On a parlé de l'écotaxe, je ne reviendrai donc pas dessus, le paiement du coût externe, y compris le coût du pétrole pour tous les modes et j'insisterai sur une partie qui n'a pas encore été bien développée et qui est le statut des salariés. On voit bien que ce n'est pas en dégradant le statut des salariés que l'on arrive à faire du report modal. Il faudrait ramener les chauffeurs routiers ne serait-ce qu'à ce qui avait été mis en place il y a quelques années et que l'on appelait le « contrat de progrès », qui était un contrat dérogatoire par rapport au contrat de travail, mais qui était tout de même bien pour les chauffeurs routiers. Il est aujourd'hui complètement bradé et le gouvernement actuel en est largement responsable.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Respect des mesures de sécurité décidées dans les tunnels suite aux accidents de poids lourds, il y avait l'histoire des turbos, celle de l'inter-distance qui n'a pas été faite. Il faut aussi élargir la notion de matières dangereuses. Il était question de ne pas doubler le tunnel du Fréjus, cela ayant déjà été dit, je ne reviendrai pas dessus, je citerai simplement que le ministre a dit en même temps pour nous amuser que l'on ferait en sorte que cela n'aille pas augmenter les capacités de l'ouvrage. Il aurait mieux fait de dire que cela n'allait pas augmenter les capacités acceptables pour la population, parce que c'est ce que nous voulons. Nous voulons que les populations puissent déterminer le nombre de camions qu'elles veulent voir passer dans leurs vallées et que des systèmes techniques soient mis en place pour ne pas aller au-delà.

Je terminerai juste en revenant sur ce que vous avez dit par rapport au report modal voyageurs. Aujourd'hui, quand on veut parler de la Transalpine, pour aller de Lyon à Turin, il faut une rupture de charge, on n'y va plus avec un train. Aujourd'hui, si l'on veut aller de Lyon à Turin, il faut changer de train. Les autocaristes l'ont bien compris, on y va mieux en autocar qu'en train. Il y a très peu de relations par rapport à ce qui existait avant et dans la nouvelle tarification qui va se mettre en place au mois de juillet, je vous signale que la liaison est gérée, non pas par la SNCF, mais par une filiale, Artesia, et que vous payez le même prix que vous alliez de Chambéry à Turin ou de Chambéry à Milan. Vous payez également le même prix si vous faites Lyon-Turin que Lyon-Milan. Ce sera donc un prix global et non un prix au kilomètre comme c'est le cas de la tarification actuelle. Donc, si vous voulez dégoûter les gens de prendre le train, je crois que vous allez y arriver. Merci.

## **.V Echanges avec le public sur l'acceptabilité des mesures et des groupes de mesures proposés**

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

Monsieur avait demandé la parole.

### **Nicolas MERCAT, Ecomobilité**

J'avais une remarque sur la disproportion entre le traitement des déplacements longue distance qui prennent beaucoup du débat et des plans d'actions, et les déplacements de proximité. On parle de 110 000 véhicules dans la vallée du Rhône, ce qui représente à peu près une agglomération de 25 000 habitants dans ses déplacements quotidiens. Il est vrai que quand on regarde la circulation à Chambéry, qui fait à peu près 100 000 véhicules/jour, elle est constituée à peu près à 80 % de trafic local. Il est vrai qu'il y a un problème local et des réponses locales. Les réponses que l'on trouve sont des réponses de contournements autoroutiers qui vont concerner à peine 20 % de ce trafic, c'est-à-dire 20 000 véhicules qui vont coûter au bas mot pour 500 millions d'euros, alors qu'il y a beaucoup de choses à faire en local.

Je soulignerai donc trois points sur lesquels l'Etat me semble un peu trop absent. Le premier touche à la question du transport public d'agglomération. L'aide publique qui existait auparavant sur les transports en communs en site propre a été quasiment supprimée. *Quid* de la position de l'Etat par rapport à l'aide aux collectivités sur l'accompagnement des transports collectifs ? Aujourd'hui, il faut 55 minutes en bus pour faire Challes-les-Eaux-Technolac et 12 à 13 minutes en voiture. Que peut-on redonner comme compétitivité à des transports publics qui ont réellement leur place et qui permettraient d'éviter des investissements coûteux ? Paradoxalement, il est plus facile pour les

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
collectivités d'avoir des financements de l'Etat pour de gros projets, alors que pour le fonctionnement de tous les jours, on n'en a pas. Les 500 millions d'euros du contournement autoroutier représentent 50 ans du fonctionnement des transports en commun sur l'agglomération chambérienne. Le premier point est donc une question de soutien des collectivités locales sur les transports en commun.

La deuxième chose est une question de fiscalité. Aujourd'hui, on parle de changement modal, mais la fiscalité favorise fortement la pratique de la voiture dans les déplacements domicile-travail par le biais d'une réduction d'impôts. Pour une entreprise qui offre gratuitement à ses salariés un stationnement en centre-ville, cela lui coûtera cinquante à soixante euros par mois. C'est totalement défiscalisé pour l'entreprise. Le salarié qui en bénéficie ne paie pas de charges sociales ni d'impôts sur ces dépenses alors que, on a vu des cas d'entreprises sur Chambéry, une entreprise qui veut favoriser les transports en commun en participant au coût de l'abonnement du transport en commun se trouve fiscalisée. Une collectivité publique qui veut participer à l'abonnement de ses salariés, ne le peut pas pour des questions réglementaires, pour des questions d'égalité de traitement des fonctionnaires. On a donc un paradoxe relativement important.

Il en va de même en matière de fiscalité. Actuellement, une entreprise qui voudrait favoriser les modes doux pour les salariés qui viennent au travail à vélo ou à pied, comme cela se fait en Belgique, ne le peut pas ou alors le fait avec une fiscalité lourde.

Troisième point, l'accompagnement du changement modal nécessite un investissement considérable en fonctionnement. Pour accompagner au jour le jour, à travers l'écomobilité, des entreprises au changement modal, cela demande une présence de terrain importante en matière de fonctionnement. Autant les collectivités, encore une fois, arrivent à obtenir de l'Etat des financements sur les investissements, autant il est extrêmement difficile d'obtenir des financements sur le fonctionnement qui pourtant peu prouver son efficacité dans le changement modal de tous les jours. Pour donner quelques chiffres, les déplacements quotidiens en ville sont réalisés à 50 % sur moins de trois kilomètres. Sur les déplacements de moins d'un kilomètre, dans les zones périurbaines, la part de la voiture est déjà de 50, 60, 70 % selon les agglomérations. Comment mettre en place une fiscalité un peu plus favorable et surtout comment peut-on développer une participation de l'Etat au fonctionnement et à l'animation de ce changement modal qui ne se fera pas tout seul ?

Donc, trois points, l'aide au transport public dans les collectivités, la question de la fiscalité liée aux autres modes que la voiture dans les entreprises et la présence de l'Etat sur le changement modal au quotidien.

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

J'ajouterai que nous avons entendu dans une réunion thématique une alternative d'une société grenobloise ST Microelectronics, qui a un plan de déplacement d'entreprise et qui a vraiment travaillé sur cette mobilité inutile et l'utilisation beaucoup plus forte des transports collectifs pour ses salariés. Elle a l'impression d'avoir bien réussi dans ce domaine.

### **Nicolas MERCAT**

Cela peut effectivement être très efficace. En l'espace d'un an ou deux, on peut passer la part de la voiture de 65 % à 50, voire en dessous, extrêmement rapidement et à un coût très faible pour la collectivité.

Tout à fait. Des réponses par rapport à ces trois questions.

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

Je ne suis pas un spécialiste, Monsieur l'a dit tout à l'heure, de ces questions de transports en commun à court terme, puisque nous nous plaçons à vingt ans d'ici. Il est clair que l'Etat a transféré aux régions le soin de transports ferroviaires régionaux, aux collectivités locales les transports urbains. C'est une politique qui peut être critiquée, je n'en disconviens pas. Mais vous avez tout à fait raison de souligner que les transports locaux sont prépondérants et représentent en voyageur/kilomètre 60 à 70 % du total des déplacements en France. Par conséquent, et c'est le but de notre proposition concernant les véhicules propres, les véhicules urbains extrêmement économes en énergie. Il faut le faire, parce que comme vous le disiez aujourd'hui, sur ces déplacements locaux, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, il y a de plus en plus de déplacements en voiture particulière, d'où l'effort indispensable à faire sur l'utilisation de véhicules très économes en énergie pour combattre l'effet de serre.

Quant aux modes doux, et sur les problèmes de la fiscalité, on a posé cette question à la dame de Grenoble qui nous a présenté son plan de déplacement d'entreprise, qui est paraît-il le meilleur de France. Elle nous a expliqué qu'elle s'était très bien sortie de ce problème et que les gens étaient effectivement incités à utiliser les modes doux. Probablement ont-ils mis en place des systèmes de financement de leurs employés qui vont dans cette voie car ils ont une volonté, au sein de l'entreprise, de favoriser ce type de transports.

**Nicolas MERCAT**

Je suis en désaccord sur la question du véhicule propre comme solution au transport urbain. 50 % de déplacements des agglomérations se font sur moins de trois kilomètres. Donc, je pense que la réponse se trouve plus dans le choix d'autres modes.

**Jean-Didier BLANCHET**

Là encore, toujours en référence à ce plan, elle utilise tous les moyens, c'est-à-dire évidemment les transports en commun, évidemment la marche à pied, évidemment la bicyclette. Pour cela, il faut avoir une ville un peu plate car c'est peut-être plus facile à Grenoble qu'à Chambéry, quoiqu'il y ait une partie plate à Chambéry. Enfin, les personnes qui sont obligées de rester en voiture doivent utiliser des véhicules économes en énergie.

Reportez-vous au site de la CPDP et voyez ce plan qui a été exposé à Avignon à une date que l'on vous précisera par ST Microelectronics. Elle est extrêmement convaincante.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le 10 mai à Avignon. Et cela fonctionne ainsi depuis des années.

J'aimerais apporter une réponse côté social. Aujourd'hui, pour vous dire à quel point la situation est grave, l'ensemble des organisations syndicales du secteur, et c'est assez rare pour être souligné, a sorti un communiqué de presse appelant l'ensemble des salariés à une action : « assez de dumping et de casse sociale ». Comment améliorer les conditions de travail et le statut de ces salariés ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je n'ai pas la réponse.

**Jean-Didier BLANCHET**

Vous nous parlez du dialogue social en 2006 alors que nous vous parlons des transports en 2026 ! Nous ne sommes donc pas tout à fait adaptés à votre problème. Nous n'avons pas réponse à tout, nous ne prétendons pas répondre à toutes les questions.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Des réglementations devraient normalement s'appliquer. Vous avez de toute façon inscrit dans l'une des mesures qu'il s'agissait du respect de la réglementation. Monsieur, vous avez demandé la parole tout à l'heure.

**Guy NACHON, Les Verts région Savoie**

Cette liste de tout ce qu'il faut faire pour améliorer est tout à fait satisfaisante, mais qui aura l'autorité pour appliquer tout cela ? Dans un système libéral, de concurrence et de marché, de dictature du marché, qui aura l'autorité pour faire appliquer des mesures qui vont absolument à l'inverse de tout ce qui est vécu actuellement ? Notamment qui aura l'autorité pour empêcher que les eaux d'Evian mettent toutes leurs marchandises sur des camions, pour supprimer les grands centres logistiques qui centralisent des marchandises pour les redistribuer ? Nous nous le demandons. Je pense qu'il est nécessaire de convaincre la majorité de l'opinion publique. Nous ne nous en sortirons pas tant que l'opinion publique ne sera pas convaincue qu'il faut absolument faire des efforts, je ne crois pas que nous pourrons aboutir, je suis très pessimiste sur ce plan.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il ne faut pas être pessimiste, mais il est vrai qu'il est difficile de faire changer des comportements quand on a pris des habitudes.

**Jean-Didier BLANCHET**

Monsieur a tout à fait raison. C'est une affaire qui dépasse le débat public de la vallée du Rhône et même l'opinion publique française. Au-delà de l'opinion publique française, il faut évoquer les mesures prises par l'Europe et plus encore les accords internationaux sur les problèmes de la planète. Il est bien évident que les émissions de gaz à effet de serre se font partout dans le monde et

1<sup>ère</sup> réunion territoriale          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
il est nécessaire de mettre au point des protocoles internationaux qui conduisent les Etats à s'engager, comme ils ont tenté de le faire à Kyoto...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pas tous.

**Jean-Didier BLANCHET**

Pas tous, mais dans une certaine mesure faible puisqu'il ne s'agit encore que de réduire les émissions au niveau de 1990, alors qu'il faut diviser par 4 d'ici 2050. Vous voyez donc que le chemin à parcourir est considérable et vous avez tout à fait raison d'insister sur ce point.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Madame, vous vouliez reprendre la parole. Ce sera ensuite à Monsieur.

**Yvonne VILLAUME, ARSMB**

J'aimerais savoir comment on peut obliger un maire à faire des transports en commun dans sa ville quand il ne le veut pas ? Nous attendons que des transports en commun soient faits à Sallanches et nous ne les obtenons pas. Comment faire ? Y a-t-il des mesures obligatoires ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est peut-être à la population de l'inciter ! Monsieur Besson, désirez-vous prendre la parole ? Pas forcément sur cette question, mais comme vous étiez directement interpellé.

Comment inciter un maire à prendre des mesures de transports collectifs ? Monsieur là, Monsieur là et ensuite Madame.

**Jérôme REBOURG, Président de l'Association ANTICAC (Anti-Contournement de Chambéry)**

Je ferai une première réflexion sur la présentation de Monsieur il y a une demi-heure où il était question d'une expérimentation sur l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et le Luxembourg. Avons-nous encore besoin de faire des expérimentations aujourd'hui ? De plus, avec juste un train par jour. C'est un peu sidérant. Ce n'est pas près d'évoluer. On parle de passer de deux à quatre, etc. Il faut 18 mois de délai de commande pour la société qui fabrique les trains. Donc si on commande un train tous les 18 mois, on n'est pas près d'arriver aux 20 trains par jour.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Comment accélérer la mise en place de cette autoroute ferroviaire ?

**Jérôme REBOURG**

Il faut l'accélérer, c'est nécessaire. Je crois que cela coûtait environ 15 millions d'euros. 15 millions d'euros pour un train par jour, quand on voit l'argent qui est mis sur les contournements autoroutiers, c'est un peu sidérant.

Deuxième point, je souhaite revenir un peu plus à la problématique locale, la métropole Savoie, Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, qui regroupe à peu près 200 000 habitants. On avait effectivement un bon exemple tout à l'heure : pour aller de Challes-les-Eaux à Technolac il faut 55 minutes en transports en commun. Là on a déjà de la chance, parce qu'on peut prendre le même bus alors que si vous voulez aller de La Motte-Savoie à Aix-les-Bains, vous prenez le réseau de Chambéry et vous allez ensuite prendre le TER de la Région, ensuite le réseau de gares d'Aix-les-Bains et tout cela avec des tarifs différents. Vous mettez à peu près une heure et il n'y a aucune correspondance.

J'aimerais bien que tous les intervenants, l'Etat, le Conseil régional, les maires des différentes agglomérations de la métropole se mettent ensemble pour travailler et faire quelque chose. Aujourd'hui, 80 000 véhicules traversent l'agglomération chaque jour et le seul projet de la métropole est de faire le contournement autoroutier. C'est n'importe quoi, il n'y a rien d'autre. Personne n'est capable de se mettre autour d'une table, de Montmélian à Aix-les-Bains, en passant par Chambéry pour avoir un projet ensemble. Comment peut-on faire pour régler quelque chose là-dessus ? On sait en plus, vous citez l'exemple à Grenoble, que cela fonctionne lorsqu'il y a des investissements sur les TER, sur les transports en commun. Pourquoi ne met-on pas le paquet aujourd'hui ici ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une coordination des autorités organisatrices des transports en commun.

**Jérôme REBOURG**

La ville française qui a le meilleur taux de transports en commun, c'est Nantes. Il y a un dossier de la chambre de commerce qui est intéressant, un dossier sur les transports en Europe en 2005, intitulé *Le rail à nouveau d'actualité*. « Les TER ont connu une faveur inattendue du public. La ligne Saint-Nazaire-Nantes a dépassé toutes les espérances. Et pourtant, il va bien falloir trouver des solutions, prendre le taureau par les cornes et investir massivement sur d'autres moyens de liaison que la route. Quand va-t-on prendre le taureau par les cornes dans la région pour arriver à faire quelque chose ? Cela fonctionne, on a beaucoup d'exemple en France où cela fonctionne. A Lyon, comme à Chambéry à petit échelle, il y a des vélos stations. Quand cela a commencé, on ne savait pas ce que cela allait donner. Le premier jour, le service informatique est tombé en panne tellement il y avait d'afflux. Aujourd'hui, il y a 50 000 abonnements sur Velov à Lyon, il y a une crête à 20 000 utilisations de vélos sur Lyon. A Chambéry, la vélo station est saturée. On a beaucoup d'exemples en France où cela marche, pourquoi ne met-on pas le paquet là-dessus ? C'est un travail de plus. Effectivement, il ne faut pas demander aux citoyens d'emprunter un transport en commun qui va leur prendre deux à trois fois plus de temps. Il faut que ce soit attractif.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Autoroutes ferroviaires et coordination des autorités organisatrices des transports.

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

Sur les autoroutes ferroviaires, il faut savoir que le point limitant, c'est est le passage à la gare de Lyon-Part-Dieu. Dans l'état actuel des choses et avant que ne soit réalisé le contournement ferroviaire de Lyon, on ne peut faire passer que dix trains à l'heure, au maximum, en plus de ce qui passe actuellement. Il est vrai qu'un train par jour n'est pas grand-chose, mais on peut aller au maximum jusqu'à dix. Il faut bien commencer un jour. Le principal mérite à ce projet est qu'il ne demande pas d'argent au contribuable car, à part les aménagements à Luxembourg qui sont payés par le Luxembourg et ceux de Perpignan qui sont payés par la France, le promoteur fait son affaire de l'exploitation de ce projet. Si cela marche, il sera en mesure d'augmenter progressivement ses fréquences mais certainement pas plus que de dix par jour dans les conditions actuelles.

Sur le deuxième point, il est certain qu'à Chambéry, il y a un problème de saturation de la gare. Il n'y a que deux voies, vous avez des TER, vous avez des trains de fret, vous avez des trains grandes lignes. Le Conseil régional a fait des efforts très importants en matière d'augmentation des services de TER. Bien sûr, cela vous paraît insuffisant, mais sachez que c'est réel. Cela dit, je pense que d'autres mieux que moi pourront répondre pour Chambéry.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y avait également la question : comment arriver à inciter les autorités organisatrices de transports à se coordonner ? On a entendu cela dans d'autres réunions, un billet unique sur un territoire cohérent...

**Jean-Didier BLANCHET**

Je crois que le Conseil régional a un projet dans ce domaine. Il nous en a, en tout cas, parlé à Lyon, avec un billet unique dans l'agglomération lyonnaise.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Partout en Rhône-Alpes ? Pouvez-vous faire un petit point d'information pour les locaux ?

**Benoît LECLAIR, Conseiller régional Rhône-Alpes**

Il y a effectivement un projet de billetterie unique sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes, qui se mettra progressivement en place, agglomération par agglomération, mais je voudrais tout de même rebondir sur l'intervention précédente concernant la nécessaire organisation des AOT, c'est vraiment un point crucial. C'est une difficulté administrative, mais on pourrait aussi dire politique puisque nous savons très bien que certains blocages sont politiques et il faut que le citoyen crie pour que les choses avancent. Ici, par exemple, on a effectivement les services urbains d'Aix-les-Bains, les services urbains de Chambéry, les TER régionaux et les cars interurbains départementaux et il y

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien a effectivement un manque total de coordination entre tout cela pour que ce soit plus efficace. Le résultat est une mauvaise efficacité globale du transport public par rapport à la voiture et cette dernière continue à prospérer.

Je voudrais juste poser une question à Monsieur Blanchet puisqu'il faisait état du non financement par le contribuable de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg : ce n'est d'abord pas forcément un point positif parce que le contribuable peut être demandeur de financer les infrastructures publiques et il le fait régulièrement. Par ailleurs, le contournement autoroutier de Chambéry ne sera pas rentabilisé, même pas par des péages autoroutiers et il y aura donc bien des financements publics. Plutôt que de mettre des financements publics dans le contournement autoroutier de Chambéry, mieux vaut sans doute les mettre sur un fonctionnement des transports en commun beaucoup plus efficaces sur l'agglomération voire, comme cela a également été dit, sur son fonctionnement.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce que le Conseil Régional pourrait jouer ce rôle de coordinateur ?

**Benoît LECLAIR**

Il le faudra sans doute que le Conseil régional s'en mêle, sachant qu'il n'a pas de compétence en matière de transports urbains, mais il faudra sans doute qu'il s'en mêle à titre de coordinateur de l'échelon le plus grand sur les agglomérations.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Au moins avec cohérence avec les TER.

**Benoît LECLAIR**

Tout à fait.

**Jean-Didier BLANCHET**

Pour répondre sur ce que fait l'Etat dans ce domaine, j'ai parlé du contournement de Lyon, mais il y a aussi celui de Nîmes et de Montpellier et dans les deux cas, l'Etat mettra la main à la poche pour financer ces investissements et de manière très massive. Il revient par conséquent à l'Etat de jouer le rôle en matière d'investissement dans de grandes infrastructures et aux collectivités locales de financer le fonctionnement.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Madame.

**Anne-Marie PAVIOL, citoyenne participante, ancienne de l'ONU**

S'agissant des accords internationaux dont vous parlez, Monsieur Blanchet, en tant qu'ancienne des Nations-Unies, je trouve que les Etats ont du mal à mettre en application tous ces accords internationaux. Je parle par exemple de la conférence de Rio qui date de 1992 et aujourd'hui beaucoup de gens ne savent pas encore ce qu'est l'Agenda 21. On prend des accords et rien ne suit derrière et, au contraire, on a souri pendant beaucoup d'années avant de commencer à réagir. Maintenant, on commence à réagir un peu, mais dans les populations, on ne sait pas encore ce qu'est l'Agenda 21 depuis 1992, et ce n'est qu'un exemple.

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

Si vous êtes une ancienne des Nations-Unies, j'ai très peur d'avoir l'air de vous apprendre votre métier que vous connaissez sûrement mieux que moi, mais après la conférence de Rio, il y a tout de même eu un certain nombre d'accords internationaux qui sont des suites directes de la convention de Rio et qui sont entrés en application. Vous savez certainement mieux que personne combien cela est difficile et compliqué, mais je n'en citerai que deux : la convention climat et la convention sur la diversité biologique que la France a signée toutes deux avec une centaine d'autres pays. Ensuite, c'est toujours un peu lourd, un peu lent, et l'on ne voit pas tout de suite ce que cela donne, mais ce sont tout de même des résultats qui sont visibles et toute la démarche convention climat puis accord de Kyoto, même si l'on peut regretter que les accords de Kyoto portent sur du court terme, nous avons parlé du facteur 4 et le facteur 4, c'est 2050. Les accords de Kyoto sont à une échéance de 2008-2012. On n'est donc pas du tout à la même échelle, mais c'est tout de même un mouvement collectif dont on peut penser que la tendance naturelle, surtout si tous les citoyens de tous les pays dont la France poussent dans ce sens, cela va probablement plutôt s'accroître que se ralentir. Donc, la conférence de Rio a tout de même eu des suites en termes d'accords internationaux conclus et qui se traduisent par des mesures et des engagements d'un certain nombre de pays dont la France et je trouve que ce serait dommage, et je regretterais beaucoup en tant que citoyen, que la France ne se trouve pas parmi les pays qui sont plutôt en pointe à ce sujet.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mais vous avez raison s'agissant des agendas 21, ils ne sont pas beaucoup développés en France, cela met beaucoup de temps par rapport à d'autres pays.

**Anne-Marie PAVIOL**

La plupart des gens ne savent ce que c'est l'agenda 21, même des personnes qui parlent d'environnement, qui sont membres d'association d'environnement et qui ne savent pas ce que c'est. Il y a donc des actions à prendre mais aussi de l'information à faire auprès du public.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Juste pour information, on a fait réaliser dans ce débat, et vous l'avez à l'entrée, un atelier citoyen, un panel de seize citoyens sélectionnés dans les trois régions, qui ont été informés et formés pendant trois week-ends et qui ont auditionné des experts et des acteurs afin de réaliser un cahier

1<sup>ère</sup> réunion territoriale                      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
d'acteur dont la dernière page dit qu'il faut mettre des investissements « à fond » sur l'éducation, la sensibilisation et l'incitation.

### **Antoine FATIGA, Collectif des Transports Rhône-Alpes**

Je voudrais simplement insister sur un point. Monsieur Blanchet nous dit que l'on réfléchit à vingt ans. Je suis bien d'accord. Ceci étant, pour les populations locales, et c'est la même chose dans la vallée du Rhône, les changements doivent se produire aujourd'hui et pas à vingt ans. Et que voyons-nous lorsque nous regardons concrètement les changements qui s'opèrent ? Nous nous apercevons que la politique suivie favorise le mode routier et enterre les autres modes à côté.

Je veux bien réfléchir à vingt ou cinquante ans, nous avons bien travaillé sur l'agglomération, sur l'agenda 21 ou même sur la Savoie en 2020, mais l'acceptabilité des mesures pour les populations locales ne se fera que si on voit du changement et le changement aujourd'hui, par rapport à la rupture, ne se fait pas. Quand on parle de la Transalpine, les gens disent : « La Transalpine, c'est bien, mais qu'est-ce qu'on a fait aujourd'hui pour mettre des camions sur des trains ? » Quand on regarde concrètement la situation actuelle, dans le tunnel du Montcenis, il passe actuellement 6 millions de tonnes, il en passait 10 à 12 il y a quelques années en arrière. Il y a certes moins de camions qu'avant, mais il en passe encore beaucoup, que ce soit également au Fréjus ou au Mont-Blanc. Il y a toujours autant d'accidents, que ce soit au Fréjus ou au Mont-Blanc. On ne voit donc pas de changements et la population ne pourra pas accepter cela, et elle ne l'accepte pas aujourd'hui. Je ne vais pas citer d'exemples, tout le monde les connaît ici, nous sommes en gros entre personnes avec qui nous avons l'habitude de débattre, mais les messages que nous pourrions faire passer sont : si l'on veut qu'une politique réussisse, il faut du changement. Or ce que l'on voit à l'heure actuelle, c'est la poursuite des politiques en faveur du routier.

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

Donc une politique pas seulement à 2020, mais à 2006 ou 2010.

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

Vous oubliez complètement ce qui a été réalisé : la création de l'autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano qui est ce qu'elle est, mais elle a tout de même quatre services par jour et est également largement subventionnée par le contribuable. Vous oubliez les travaux qui sont en cours dans le tunnel du Montcenis qui sont la cause de la baisse de trafic que vous indiquez, parce qu'un quart du tunnel est en travaux et cela fait par conséquent qu'à longueur d'année, depuis maintenant trois ans au moins, il n'y a qu'une seule voie dans le tunnel et tout cela ne favorise pas le trafic. Ne dites pas qu'aucune mesure n'est prise. Lorsque l'on prend le CIADT dont on parlait tout à l'heure, 75 % de l'argent public qui a été programmé pour les projets du CIADT sont consacrés à des projets ferroviaires ou fluviaux. Ne dites donc pas que l'on ne fait rien.

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

Madame Colombet voulait également réagir.

**Annie COLOMBET, Association "Vivre en Maurienne"**

Par rapport à la mise au gabarit B1 du tunnel ferroviaire actuel du Montcenis, je voulais dire qu'il était en fait directement en concurrence avec l'autoroute de Maurienne. C'est-à-dire que l'agrandissement de ce tunnel était prévu avant l'autoroute de Maurienne et quand cette autoroute a été décidée, le projet d'agrandissement qui aurait tout de même permis de passer d'une capacité de 10 à 15 millions de tonnes a été abandonné. Ceci signifie qu'une fois de plus, lorsque l'on développe des projets routiers concurrents, le projet ferroviaire « capote ».

**Nicolas MERCAT, Ecomobilité**

Monsieur Blanchet, vous avez dit tout à l'heure qu'il fallait laisser faire le marché. Moi, je pense que plus les années vont passer, moins il faudra le laisser faire, ou en tout cas plus il faudra le réglementer car, mondialisation oblige, le marché obéira en fonction de critères purement financiers. La façon la plus simple de réglementer le marché du transport est peut-être de mettre en place une vraie redevance. Pourquoi l'Etat français est-il aussi réticent sur la redevance poids lourds. Il ne s'agit pas de taxer, comme on le croit, les chauffeurs routiers ou les transporteurs français, mais de faire une redevance sur le kilomètre de marchandises transportées à travers la France ou l'Europe et d'homogénéiser la taxation globale du transport routier et vous savez très bien que c'est comme cela que l'on parviendra à financer et à rééquilibrer d'autres modes de transports. On a l'impression que l'Etat est très réticent à ce genre de redevance parce qu'il est à genoux devant les lobbies routiers et qu'il ne laisse faire que le marché et la croissance.

**Jean-Didier BLANCHET**

Je suis tout à fait d'accord avec vous et c'est une des mesures que nous proposons. C'est exactement cela que nous proposons lorsque nous parlons de péages sur les poids lourds, sur les routes nationales et les autoroutes urbaines, ce n'est rien d'autre que ce que vous dites.

Le problème, c'est qu'il faut organiser la chose. Vous avez des péages sur les autoroutes, il n'y en a pas sur les routes nationales. Il faut donc instituer un système à l'instar de ce qu'ont fait les Suisses ou les Allemands, c'est-à-dire un système extrêmement lourd d'organisation avec des systèmes GPS et des récepteurs à bord des camions pour pouvoir contrôler les distances et les parcours réalisés par les poids lourds sur leur territoire. C'est quelque chose d'assez lourd qui ne se fait pas comme cela et qui pour l'instant n'a pas été mis en œuvre, mais c'est une solution que l'on évoque ici parce que l'on pense que c'est une bonne solution.

Effectivement, compte tenu de ce que vous disiez vous-même, la seule manière de faire est soit de réglementer, soit d'instituer des taxes ou des subventions. C'est par conséquent une mesure possible et c'est ce que nous vous soumettons. J'ai compris que vous étiez d'accord.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Plutôt d'accord. Madame et nous passerons ensuite la parole à Monsieur Besson.

**Christine MATTEL, Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc**

Je veux juste apporter une toute petite précision par rapport à ce projet de redevance poids lourds. Un groupe inter-associatif piloté par France Nature Environnement travaille depuis bientôt deux ans sur le projet et organisera un séminaire le 25 septembre prochain, auquel vous êtes invités, auquel nous souhaitons vivement que vous participiez. Ce groupe inter-associatif a vraiment analysé toutes les modalités d'application aussi bien au niveau fiscal qu'au niveau technique, etc. C'est donc quelque chose de lourd, mais c'est aussi quelque chose qui est possible. Des associations ont travaillé et qui vont vraiment présenter le projet de la RPLP française clé en main. Donc, il s'agit ensuite d'une question de volonté politique. Est-ce qu'elle est là ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Michel Dubromel nous l'a déjà présenté un peu hier soir, lors de l'audition publique. Monsieur Besson, désirez-vous prendre la parole, dire quelques mots ?

**Louis BESSON, Maire de Chambéry, Président de Chambéry Métropole**

Je voudrais d'abord saluer les personnes membres de la Commission chargée de ce débat qui sont venues dans cette ville. Je ne l'ai pas fait en les accueillant parce que j'ai été retenu au-delà du temps que j'espérais, je m'y prends un peu tard, ils me pardonneront, mais je souhaitais en tout cas les remercier d'avoir pris cette initiative, parce que je n'ai pas connaissance que nous ayons fait quelque démarche que ce soit pour qu'elle ait lieu. Je voudrais aussi m'excuser auprès de tous les intervenants dont je n'ai pas entendu le propos en vous rejoignant trop tardivement et je limiterai les quelques mots que je voudrais vous dire à quelques réactions à ce qui a été dit depuis que je vous ai rejoints.

Je sais très bien ce qu'il faut dire pour être applaudi, alors j'éviterai de le faire parce que cela ne sert pas à grand-chose. Par contre, je pense que, quand on est pour une société de libertés, même régulée, même réglementée, on privilégie en même temps le développement de la responsabilité, de la responsabilisation. Je crois que c'est une dimension sur laquelle on devrait également pouvoir trouver les initiatives à prendre.

Je m'exonère de reprendre les mesures qui ont été suggérées et avec lesquelles je n'ai aucune divergence, et dont je souhaite qu'elles seront entendues. Je voudrais tout de même partir d'un point de départ qui est celui de cette caractéristique de société de mobilité qui est une réalité d'aujourd'hui face à laquelle je ne suis pas sûr qu'existent des forces capables de l'entraver. Je crois que beaucoup de nos concitoyens associent la mobilité à la liberté et y sont très attachés. Que l'on fasse évoluer les modes de cette mobilité, c'est évidemment une responsabilité collective, mais la mobilité est un fait. Je m'autorise aussi à rappeler que cette mobilité a pris des formes alarmantes en termes de coût en vies humaines. Il y a à peine 32 ou 33 ans, nous étions proches des 18 000 morts sur la route en France chaque année, ce qui veut dire deux fois la ville de Saint-Jean-de-Maurienne qui disparaît, Madame Colombet. En 30 ans, je ne saurais dire quel a été le multiple de la circulation, mais il doit être de l'ordre de trois fois au moins, et il y a eu une diminution par trois des accidents. Il est vrai que la sévérité, les sanctions sont une chose, mais je crois que les moyens de déplacement adaptés aux exigences de la sécurité ont aussi beaucoup contribué à cette diminution. Quand on fait le rapport de ce que sont les accidents sur certains itinéraires qui ont été conçus avant qu'existe l'automobile et des équipements qui ont été faits en la prenant en compte, il y a eu cette dimension de la sécurité et des vies gagnées qui est une dimension tout à fait

1<sup>ère</sup> réunion territoriale      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
considérable et que je ne souhaite pas voir jeter aux orties. Bien évidemment, cela pose d'autres types de problèmes, mais partons aussi d'un certain nombre d'acquis qui ne sont pas venus tout seuls.

Deuxième considération, j'avais compris qu'il s'agissait ce soir de débattre sur la politique des transports sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien et je pense que je n'ai assisté qu'à la partie politique des transports tout court. C'est légitime, c'est un sujet qui mérite de grands débats citoyens et plus il y en aura, mieux cela vaudra. Mais je crois qu'il faut les aborder le plus possible, me semble-t-il, en tenant compte de ce que nos concitoyens attendent et ils ne savent pas tous exprimer ce qu'ils attendent. Quand on a à débattre d'un itinéraire, d'un tracé pour une nouvelle voie ferroviaire, on ne peut pas venir dans cette salle à Chambéry, il faut prendre la grande salle voisine parce qu'on est assurés d'avoir 600 ou 700 personnes parce que, quelque part, on se demande si on est personnellement concerné. Quand il s'agit d'un débat général, c'est beaucoup plus difficile de déplacer du monde et je suis le premier à le regretter.

Ceci étant dit, je dirais tout de même un mot sur ce problème de la vallée du Rhône : je crois que l'erreur à ne pas poursuivre est sûrement de continuer à y mêler les trafics et à y concentrer tous les trafics nord-sud. Nous sommes, nous, dans l'est de la région Rhône-Alpes, mais tout le quart sud-est est un peu défini par quelques grandes eurocités, du type Nice, Marseille, Lyon voire Genève. Aujourd'hui tout est fait pour que, finalement ceux qui veulent se rendre de Genève à Nice soient invités à passer par la vallée du Rhône de même que ceux qui veulent aller de Marseille à Genève, etc. Je veux dire qu'il y a quelques décennies, l'aspiration était à l'irrigation qui permet de raccourcir largement la distance parcourue et d'éviter également les concentrations qui, progressivement, se sont constituées. Je crois qu'aujourd'hui, avec le développement du réseau ferroviaire grande vitesse, il y a une libération de la capacité sur les lignes classiques dans la vallée du Rhône et je plaiderai beaucoup pour profiter de la saturation de l'axe routier existant pour donner la priorité au report modal sur les grandes distances, tout en sachant que je ne suis pas de ceux qui militent contre la jonction ferroviaire pour le transport des marchandises entre l'Espagne et l'Italie qui éviterait forcément notre région. Barcelone-Milan par l'itinéraire côtier méditerranéen par Vintimille, c'est à peu près de la même distance que Barcelone-Milan par le Lyon-Turin après avoir franchi la vallée du Rhône. Donc, quelque part, si le kilométrage est le même, il faut regarder cette dimension qui peut être donnée ou non au Lyon-Turin ferroviaire.

S'agissant des autoroutes de la mer, peut-être que vous infirmerez mes renseignements, mais la dernière étude dont j'ai eu connaissance m'avait un peu déçu dans la mesure où les limites de capacités qui étaient indiquées se situaient à l'équivalent de quelques 300 000 poids lourds par an. Or dans le franchissement des Alpes, depuis le Mont-Blanc jusqu'à Vintimille, on est plutôt à 3 millions de poids lourds, ce qui signifie qu'une autoroute de la mer, telle qu'elle est conçue aujourd'hui, représente à peu près 10 % et n'est pas une alternative à la route, sauf peut-être à trouver d'autres réponses en termes d'autoroute de la mer. Je livre cela à la réflexion de tout le monde.

Si l'on quitte l'axe rhodanien et les jonctions internationales qui peuvent être desservies et qui nous concernent et si l'on revient plus concrètement à notre secteur géographique, vous avez compris que, quelque part, l'obsession de la sécurité m'anime parce que lorsqu'il y a un drame, comme celui que l'on a connu au Mont-Blanc, lorsqu'il y a un drame que l'on a évité de justesse au Fréjus un certain 4 juin, mais qui se trouvait être un samedi, fort heureusement, je crois qu'il faut aller écouter les services de secours et écouter les spécialistes de la sécurité. J'ai été, pour ce qui me concerne, très retourné, je dis les choses avec un mot aussi fort que possible, par l'écoute de responsables de services de secours qui m'ont assuré que premièrement si ce qui s'est passé au Fréjus n'était pas

1<sup>ère</sup> réunion territoriale            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien intervenu le 4 juin, mais le 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire en cœur de semaine, un mercredi ou un jeudi, le tunnel aurait été plein et non pas vide et au lieu de deux morts peut-être que le record dramatique du Mont-Blanc aurait été dépassé. Or on est passé à côté de cette catastrophe pour une question de jour, parce que le samedi soir, il y a rarement plus de quelques unités de poids lourds simultanément dans chaque sens, dans le même tunnel, alors qu'en cœur de semaine c'est au contraire la file qui se produit. Et qu'est-ce que disent les pompiers ? Ils disent que nos systèmes de ventilation des tunnels, quels qu'ils soient, ont l'extrême faiblesse de ne pouvoir pousser de l'air que dans un sens et ne peuvent en fait protéger convenablement qu'un sens de circulation. Cela veut dire que si l'on n'a pas maîtrisé technologiquement la solution de ventilation qui protège deux sens de circulation, il est légitime de privilégier les alternats ou non pas des doubléments de tunnels, mais des dédoublements de tunnels. A ce sujet, il est clair que si des dizaines de vies peuvent être menacées à chaque accident, et cela est forcément une réalité tant que le transfert modal n'a pas de solution alternative, ce qui veut dire la réalisation d'une infrastructure ferroviaire qui puisse le porter à la hauteur où nous espérons pouvoir l'obtenir, cela veut dire qu'il faut, me semble-t-il, s'arrimer à la convention alpine, éventuellement indiquer que c'est un traité international qu'il nous faut, les deux pays concernés, en cohérence avec la convention alpine pour maîtriser les dispositions qui sont prises et évidemment si la convention alpine devait être transgressée, je serais le premier à me joindre à tous les contentieux qui pourraient être faits puisqu'il y aurait violation d'un traité international et, je l'espère, sanction possible. Voilà ce qui me paraît fondamental.

Pour conclure, je suis pour que les deux termes de l'appréciation du sujet ne soient ni une considération idéologique, ni une approche superficielle. A quelle condition peut-on préserver les vies qui sont en cause ? Il y a des personnels dans ces sociétés qui entretiennent les tunnels et lorsqu'ils vous disent qu'ils entrent la peur au ventre pour faire leur travail, on ne peut pas ne pas les entendre. Quand les services de secours exposent les leurs, il y a là aussi un vrai problème. Donc trouvons la réponse qui ne néglige pas cet aspect, ce qui signifie que, bien évidemment, s'il y avait une circulation dans un quelconque tube nouveau ou galerie nouvelle, il ne devrait y avoir plus qu'une voie de circulation dans un sens et dans l'autre, c'est la condition sine qua non. Hâtons-nous pour l'obtenir plutôt que de prendre la responsabilité de négliger la dimension sécurité.

Je termine peut-être sur deux considérations. L'une sur les problèmes de report modal. Il y a à la tribune des personnalités parfaitement qualifiées pour savoir comment les choses se passent, il y a l'expérimentation concluante de l'autoroute ferroviaire alpine et il y a nécessité, effectivement, lorsque la capacité ferroviaire sera adaptée, que des mesures de réglementation permettent le report massif que nous attendons. C'est-à-dire pas seulement le report de la croissance du trafic, mais le report d'une grande partie du trafic d'aujourd'hui. Sauf que, tant que l'infrastructure n'existe pas, le demander ne peut pas aboutir, mais il faut incontestablement qu'il y ait des engagements, c'est une orientation fondamentale sur ce point. Tout en sachant que le tunnel historique du Montcenis est régi par un traité complémentaire au traité d'annexion de la Savoie à la France, c'est-à-dire un traité de 1862 qui complète celui de 1860, ce qui fait qu'à la sortie de la gare de Modane, le Préfet qui engage sa responsabilité dans les autorisations qu'il doit donner est le Préfet de Turin et non celui de Savoie. Cela signifie, là encore, que pour savoir ce qu'il adviendra du tunnel historique, il faut sans doute modifier, arriver à une règle de responsabilité partagée pour savoir effectivement quelle capacité lui sera donnée. L'ancien Préfet de Turin qui vient de prendre sa retraite indiquait que tous les rapports dont il disposait illustraient qu'il y avait beaucoup moins de danger à passer, y compris avec des matières dangereuses, par un tunnel moderne comme le tunnel routier et qu'il prenait lui beaucoup moins de responsabilités à imposer cela qu'à l'accepter et à le tolérer dans le tunnel ferroviaire historique. Je crois donc qu'il ne faut pas cacher derrière son petit doigt, tout cela sont des réalités face auxquelles nous nous trouvons.

Un simple mot puisque vous m'invitez tout à répondre à la dame sur Sallanches, je ne peux pas lui apporter de réponse pour Sallanches, mais s'agissant des transports urbains, je souhaite qu'effectivement votre Commission puisse relayer l'attente très, très forte au rétablissement des moyens de financement des PDU parce qu'une exception n'a été faite que pour les grandes villes et il y a une frustration dans les villes moyennes. Donc là, évidemment, venez à notre aide et nous applaudirons. Nous ne disposons guère aujourd'hui que de la fiscalité locale. La Région nous dit qu'elle est très chargée avec sa compétence TER et le département ne nous a pas encore indiqué sa disponibilité pour éventuellement s'engager beaucoup en dehors des transports interurbains. Donc, les transports urbains reposent aujourd'hui très largement sur les collectivités locales seulement, il faut le reconnaître. Peut-être faut-il remanier, réformer, c'est une piste. S'agissant de notre secteur, et c'est pour répondre aux allusions qui ont été faites au sujet de la particularité de la cluse de Chambéry et de cet espace de 200 000 habitants qui a été évoqué tout à l'heure, aujourd'hui il y a une AOT, une autorité organisatrice des transports, avec la communauté de commune de d'Aix-les-Bains et une avec l'agglomération de Chambéry, il n'y a pas d'AOT au niveau de l'organisation intercommunale de la combe de Savoie. En revanche, ce territoire est couvert par un syndicat mixte qui n'a pour le moment que des missions d'études. Le moment est sans doute venu, pour que les réponses soient apportées à la bonne échelle, de militer pour que ce syndicat mixte élargisse ses compétences au champ de l'économie, de l'habitat et des transports, ce qui rationaliserait forcément les décisions à venir alors que nous avons aujourd'hui une fragmentation du territoire concerné. Merci de votre écoute.

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

Juste une réaction et nous clôturerons, il est 21 h 45.

### **Antoine FATIGA, Collectif des Transports Rhône-Alpes**

Nous avons déjà largement débattu sur cette histoire de tunnel, mais je voudrais tout de même pointer que Monsieur Blanchet nous a invités à nous projeter dans vingt ans, et je vais le faire. Pour des raisons de sécurité, on va faire une galerie de secours qui sera transformée en galerie de passage et l'on pourra faire entrer dans ce tunnel, ce sont mes calculs, mais je pourrais les justifier, 10 000 véhicules par jour dans chaque sens. En fait, on va dire, pour des raisons de sécurité, après, c'est simple, soit on met une autre galerie au Mont-Blanc, soit on ne la met pas. Il faut savoir que l'Espace Mont-Blanc est en train de faire un travail très intéressant avec l'ensemble des élus de la vallée pour être classé au patrimoine de l'UNESCO. Donc, là on ne pourra pas faire de deuxième galerie. Donc on va arriver tout simplement au fait qu'au Mont-Blanc on fera passer les véhicules légers et les véhicules de tourisme, les cars, pour la vallée de la Maurienne, on va « enquiller » les couloirs à camions et en fait on justifiera pour la même raison le contournement autoroutier de Chambéry, toujours pour des questions de sécurité, bien sûr. La population n'acceptera rien du tout parce qu'elle va se voir avec encore plus de camions et comme on aura fait en sorte que les infrastructures puissent admettre 10 000 véhicules par jour, cela sera inacceptable pour les populations, mais en même temps, on aura renvoyé le Lyon-Turin bien au-delà de 2020. A mon avis un bon nombre de gens dans la salle seront bien loin avant d'avoir vu le feu rouge du Lyon-Turin. Merci.

1<sup>ère</sup> réunion territoriale                      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vous propose de clôturer, il commence à se faire tard. Pardonnez-nous d'avoir commencé en retard pour des questions techniques. Merci d'avoir participé au débat. Nous allons faire la synthèse de la réunion, que vous trouverez sur Internet. Nous reprendrons les réunions territoriales dans quinze jours à Perpignan, Sète, dans l'arc languedocien. Merci de votre participation.