

# Réunion thématique sur l'offre et la demande de transport

## La congestion des axes de transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien est-elle grave ? Est-elle inéluctable ? Comment y remédier ?

### Accueil et ouverture

**Paul VIALATTE**

Je demande que les personnes participant à la Commission du débat rejoignent leur place à la tribune. Cette réunion publique s'inscrit dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. C'est la première d'une série de réunions publiques thématiques et a pour thème Offre et demande de transport.

Avant de commencer les présentations, je suis Paul Vialatte, membre de la Commission du débat public, par ailleurs magistrat à la Cour administrative d'appel de Lyon et plus spécialement chargé de l'organisation de cette réunion publique.

#### **.I Présentation du débat public**

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Bonjour, je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public. Je vous remercie d'être venus si nombreux ce soir. Je fais juste un petit accueil pour vous expliquer dans quel cadre se situe cette réunion thématique, puisque nous avons commencé depuis le 27 mars. Je vous rappelle que le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien dure du 27 mars au 26 juillet. Pour la première réunion de lancement, nous allons également essayer d'être précis sur la réponse aux trois questions posées au débat public c'est-à-dire, sur la problématique générale.

#### **.1 Les questions du débat public**

Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport, et nous sommes aujourd'hui en plein cœur du système des transports. Est-ce que cela roule, est-ce que cela fonctionne, êtes-vous gênés lorsque vous vous déplacez, etc. ? Imaginez-vous que cela va s'améliorer dans 15 ou 20 ans ? Cela va-t-il encore se dégrader ? Il est important que le « diagnostic » soit partagé. Est-ce congestionné, saturé ? Cela va-t-il pour l'instant ?

Que sont les grandes orientations souhaitables, en fonction des trois composantes du développement durable, environnement, économie, social, des projets de territoire – cela est important, nous sommes dans les territoires, il n'y a pas que les infrastructures –, et bien sûr, l'Etat

vous en parlera, les engagements que la France a pris vis-à-vis de Kyoto et des gaz à effet de serre, ou le facteur 4 en 2050 qui consiste à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre. Les orientations souhaitables sont : est-il souhaitable de continuer à faciliter la liberté de se déplacer pour commencer à maîtriser, à réguler ou réfléchir plus loin sur des modifications de comportement et des réductions des besoins de mobilité.

L'acceptabilité locale, vous l'avez vu dans le dossier de l'Etat ou dans sa synthèse, une quarantaine de mesures sont proposés au débat, regroupées en six familles. Il va falloir donner un indice de ces différentes mesures et la commission est là pour prendre en compte ce que vous dites par rapport à ces mesures afin de faire un compte-rendu le plus exhaustif possible et bien sûr le plus objectif possible dans ce domaine avec les six familles de mesures. Je n'y reviens pas car nous en avons déjà parlé et nous en reparlerons bien sûr tout à l'heure lorsque l'Etat vous les présentera.

## **.2 Les moyens de participation**

Nous sommes en réunion publique, réunion thématique, mais il existe d'autres moyens de participation du public dans un débat public.

Nous aurons plus de 30 réunions publiques et nous avons eu environ 500 participants jusqu'à ce jour, sur les quatre premières.

Un système questions-réponses important, qui vous permet de recevoir directement une réponse par écrit lorsque vous l'envoyez par Internet, par courrier ou également dans les réunions publiques. Nous avons actuellement déjà recueilli 250 questions et avis.

Un forum a été mis en place sur Internet, n'hésitez donc pas à aller dialoguer entre internautes sur cette question.

En outre, toute personne concernée peut faire une contribution écrite que nous, Commission, nous recevons et rendons publique. Certaines contributions écrites seront modifiées, transformées en cahiers d'acteurs diffusés au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage. Ceci est donc important, n'hésitez pas.

Il y a bien sûr plusieurs moyens de participer, pas seulement en réunion publique, mais la réunion publique est un moment fort dans ce domaine.

## **.3 Une trentaine de réunions publiques**

Nous avons déjà fait une réunion d'ouverture à Avignon, trois réunions de lancement et comme le disait Paul Vialatte, nous sommes la première réunion thématique, Offre et demande de transports.

Demain à Marseille, nous parlerons de Transports et de développement des territoires, ensuite à Lyon et à Montpellier parce que le débat concerne trois régions.

Nous parlerons des Transports et enjeux globaux d'environnement à Lyon, sur la problématique du réchauffement climatique, des ressources pétrolières limitées, entre autres.

Transports et enjeux globaux d'environnement à Montpellier et nous reviendrons à Valence le 26 avril sur Pollution, liens avec la santé, le cadre de vie, la sécurité, les paysages et tout ce qui est directement impacté par les infrastructures.

Transports et mobilité des marchandises et des personnes et nous terminerons à la fin sur Comment fonder une politique, à partir d'une synthèse de ces différentes réunions thématiques.

Nous continuerons ensuite par trois auditions publiques pour entendre individuellement les acteurs et le grand public et il y aura les réunions territoriales, nous reviendrons d'ailleurs à Valence le 5 juillet, sur des problèmes un peu plus locaux.

Ce soir, si vous le voulez bien, sur le thème Offre et demande de transports, nous avons besoin, nous, Commission – bien sûr vous pourrez vous exprimer sur tous les sujets – de vous entendre vous exprimer sur la perception et il est important de voir si le diagnostic est partagé, si cela fonctionne ou pas, ensuite les grandes orientations et vous verrez, dans le déroulé du programme que vous avez eu à l'entrée, qu'à la fin de la réunion, à la dernière heure, l'Etat présentera ces mesures et nous parlerons des différentes mesures dans ce domaine.

Voilà donc pour mettre cette réunion dans le cadre du débat public. Je rends la parole à Paul Vialatte qui va vous faire une introduction sur la problématique.

### **Paul VIALATTE**

Nous donnons d'abord la parole à Messieurs Michel Badré et Jean-Didier Blanchet, représentants les ministres de l'Ecologie et de l'Equipement et des Transports, pour vous dire ce que les autorités de l'Etat attendent du débat public.

## **.II Qu'attend l'Etat du débat ?**

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

Merci. Je suis donc Michel Badré, je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement durable avec quelques collègues du ministère qui sont dans la salle. Je m'exprime également au nom de Jean Didier Blanchet qui est assis au premier rang et qui représente le ministère de l'Equipement avec d'autres représentants de ce ministère.

Pourquoi l'Etat, qui n'y était pas obligé par la loi, a demandé à la CNDP d'organiser ce débat public ? Principalement parce qu'il estimait que des questions se posaient, une question de mobilité, quelle mobilité pour être assuré à l'avenir et pour quel type d'activité, et une question de cadre de vie.

L'Etat estime que sa responsabilité est de définir des orientations pour répondre à cette question principale, bien sûr pas tout seul, nous y reviendrons.

Il le fait dans un périmètre précis qui est celui de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien où ces questions se posent peut-être avec plus d'acuité qu'ailleurs.

Pour alimenter le débat, l'Etat, et en particulier les deux ministères techniques que j'ai cités, a fait des travaux préalables, d'une part pour mettre sur la table des prévisions et ces prévisions conduisent à estimer deux tendances prévisibles assez fortes – elles peuvent bien sûr se discuter, comme toute prévision, et cela ne manquera pas de l'être dans nos réunions, mais nous estimons qu'il n'y a pas trop de débat sur les ordres de grandeur et les tendances –, la première est une

augmentation ralentie mais régulière des trafics, d'où des problèmes de congestion et la seconde est une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, d'où des problèmes d'environnement.

Donc, deux contraintes fortes à lever, les deux contraintes que nous allons retrouver dans tout le débat : une aggravation de la congestion et un impact environnemental lourd

Toujours dans ses responsabilités techniques, l'Etat met au débat un certain nombre de mesures dont il estime, avec ses capacités d'expertise qu'elles pourraient être de nature à résoudre soit la contrainte de mobilité, soit la contrainte d'environnement, soit pour certaines mesures les deux à la fois. Vous le verrez, selon les cas, les mesures visent plus spécialement un type de contraintes ou l'autre, ou parfois les deux.

Nous avons classé ces mesures par famille pour ordonner le débat et le simplifier, il n'y a pas de volonté normative, il s'agit simplement que le débat ne se perde pas, car vous verrez que nous avons plus d'une quarantaine de mesures et si nous les enfilions les unes derrière les autres les choses seraient un peu difficiles à suivre. Elles sont regroupées, je ne les énumère pas, vous les avez sous les yeux, nous y reviendrons certainement abondamment dans le débat comme cela a déjà été fait.

Qu'est-il attendu du débat à ce stade ? Philippe Marzolf l'a évoqué, un premier point est de savoir comment le public, les citoyens de cette zone géographique perçoivent le système de transports en ce moment et ce que l'on peut dire sur ces évolutions. Ensuite, juge-t-il acceptable ou difficile à accepter, l'ensemble des mesures que nous avons proposées, toujours pour répondre à cette double contrainte de congestion et d'environnement. Le but est de pouvoir définir, à l'issue du débat, et l'Etat n'est pas seul, vous le savez, beaucoup d'entre vous dans la salle le savent mieux que nous, une politique de transports se définira entre l'Etat, les régions, les départements et il faut bien entendu que cela soit acceptable par le public qui sera finalement l'acteur principal, en tout cas l'un des acteurs de cette politique. Il faut donc être en phase avec les attentes du citoyen. Le but du débat est à la fois de l'éclairer dans cette perception du système de transport et de l'acceptabilité des mesures proposées.

Voilà donc ce que l'Etat attend de ce débat et c'est sur quoi nous vous poserons des questions tout au long des réunions.

### **Philippe MARZOLF**

Pardonnez-moi, Mesdames et Messieurs, pourriez-vous comme au cinéma remplir les places du milieu pour que les gens qui arrivent puissent trouver de la place ? Je vois que d'autres personnes arrivent encore.

Vous avez peut-être remarqué qu'il y a ici un chronomètre, il s'agit du temps écoulé et vous pouvez en fin de compte, d'après le programme, Monsieur avait 5 minutes, il a parlé un peu moins de 5 minutes. Les autres intervenants ont 7 minutes et vous pouvez contrôler s'ils mettent plus de temps ou moins de temps.

### **.III Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion**

#### **Paul VIALATTE, Membre de la CPDP**

Offre et demande de transports, comment les ajuster au mieux à l'avenir ? Pour y réfléchir, nous avons un dossier support, un document remarquable, résultat d'un travail collectif des services des ministères des Transports et de l'Ecologie, sommes considérables d'information où sont offertes d'énormes propositions.

Cette réunion publique n'est pas principalement destinée aux controverses sur des dossiers sensibles tels que le doublement de l'autoroute A7, cela a déjà été dit. Certes, le débat est libre, ces sujets n'en sont pas exclus, mais nous sommes en réflexion sur les évolutions prévisibles et demandes de transports et sur les réponses à apporter, lesquels ne sont pas nécessairement des infrastructures.

Il y a aura d'autres réunions publiques, dites territoriales, plutôt destinées aux réactions suscitées par d'éventuels projets, en particulier à Valence le 5 juillet.

En outre, le débat public se veut prospectif, il s'agit de rechercher les voies de l'avenir pour 2001 et ensuite, au-delà des projets du moment. La prospective est difficile, mais nécessaire. A Valence et à Lyon nous sommes bien placés pour le comprendre. En effet, lorsque l'autoroute a été construite en traversant le cœur des villes et en passant par les rives du fleuve, les décideurs avaient le sentiment de bien faire. Ils reprenaient un schéma traditionnel sur lequel les voies routières desservent les villes en passant par leurs centres. Une réflexion prospective aurait peut-être fait comprendre ce qu'un tel choix avait d'erroné.

Pour en revenir à la réunion aujourd'hui, dans un premier temps nous ferons le constat des encombrements lorsqu'offres de transports et demandes ne s'ajustent pas. Offres et demandes multiples, déplacement de personnes sur de longues distances ou à proximité, occasionnelle ou quotidienne, avec un moment contraint ou libre, pour le travail ou les loisirs, demande de transport de marchandises conditionnées de diverses façons, massifiées ou non selon l'urgence, sur des distances plus ou moins longues.

L'offre routière a connu un succès grandissant, l'offre ferroviaire un succès du TGV et un échec dans le domaine du fret, l'offre fluviale est en progrès mais reste assez secondaire, l'offre maritime avec l'expérience des autoroutes de la mer. Nous devons vérifier que la voie aérienne, les modes de transports différents tels qu'oléoducs et même les modes de transport futuristes, tels que le transport de charge par ballon dirigeable, ne peuvent jouer qu'un rôle secondaire. Il y a des efforts pour des reports modaux des modes routiers vers le ferroviaire, le fluvial ou le maritime, mais sont actuellement limités.

Il y a la dimension européenne, les couloirs de circulation français qui deviennent des éléments d'axes européens, en particulier de Lisbonne à Kiev, il y a les moments et les lieux où demandes et offres ne s'ajustent pas, rien n'est vraiment stable.

Dans un deuxième temps nous réfléchissons à la demande de transports dans l'avenir, aux évolutions de l'organisation économique et du commerce, à l'organisation du travail, à l'urbanisation, ou comportement et au mode de vie qui sont à l'origine de cette demande. Ne pouvons-nous pas étaler dans le temps les déplacements ? Le télétravail est-il difficile ? Ne pouvons-nous pas affirmer notre personnalité autrement qu'en roulant en voiture ? Les entreprises ne peuvent-elles travailler qu'à flux tendus ? Est-il légitime de transporter des marchandises banales

comme des pommes de terre d'un bout à l'autre de l'Europe ? Est-il inéluctable que les demandes de transports augmentent indéfiniment ?

Nous chercherons dans un troisième temps comment satisfaire à l'avenir les demandes de transports et ceci en évitant de répéter les schémas passés. De plus important, face à l'accroissement de la demande de transports, nous avons constamment accru l'offre autoroutière en réalisant des infrastructures. La méthode ne va-t-elle pas trouver ses limites ? Les difficultés financières de l'Etat, la résistance des habitants des territoires concernés, les contraintes environnementales rendent maintenant les projets d'infrastructures problématiques. N'est-il pas possible, par des mesures réglementaires, nécessairement contraignantes, d'accroître l'efficacité et l'infrastructure de transport existante ? Ce n'est pas prendre parti que de poser cette question car elle est dans l'air du temps. Limitation de vitesse, modulation de péage, péage urbain, entre autres, ne sont plus des sujets tabous.

Ceci étant précisé, venons-en au déroulement de la séance d'aujourd'hui, vous voyez le nom des intervenants projeté. Premier temps, la perception et la réalité de la congestion. (Il serait bien que les trois premiers intervenants viennent d'ores et déjà prendre place à la tribune.) Ensuite, la seconde partie, quelles sont les causes de la mobilité et les tendances en jeu pour l'avenir. Il y aura une modification, Monsieur Alain Gille passera en première partie. La troisième partie quelles sont les améliorations souhaitables pour améliorer l'avenir de l'offre et de la demande dans les perspectives de développement durable.

Voilà donc le déroulé de cette séance. Vous avez vu que les interventions nombreuses, variées et certainement très intéressantes alterneront avec les questions que vous pourrez poser depuis la salle. Sans plus attendre, nous commençons le débat avec Monsieur Frédéric Dabi de l'IFOP.

## **Perception et réalité de la congestion**

### **Perspectives d'évolution proche**

#### **.I La perception de la congestion par les habitants des trois régions**

**Frédéric DABI, IFOP**

Merci. Bonsoir, je vais vous présenter les principaux résultats d'une enquête réalisée par l'IFOP auprès des habitants de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien. Pour cette enquête, menée pour le compte de la Commission particulière du débat public, nous avons interrogé un gros échantillon de personnes, 1818, au mois de février dernier, un échantillon des habitants vivant dans les régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur et concernés par le débat public organisé par la CPDP sur les transports. Je vais rapidement, compte-tenu du temps imparti, aborder trois points au cours de cette courte présentation. L'identification des modes de transport utilisés par les habitants, un point sur la perception des phénomènes de congestion routière et de pollution avec l'expérience personnelle, vécue des désagréments subis en voiture. Enfin, nous avons cherché à connaître les solutions proposées par les habitants et leur sentiment d'information pour essayer d'améliorer la situation et ainsi réduire le problème de circulation dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Quels sont les modes de transport utilisés par les habitants ? Nous voyons de manière massive que la voiture s'avère le moyen le plus utilisé en tant que conducteur ou en tant que passager, 83 % pour les conducteurs, dont 57 % déclarent utiliser tous les jours ou presque. Ce mode de transport devance donc nettement les transports publics et les trains, que ce soit les TGV, les corail ou les TER pour lesquels 86 % déclarent ne jamais l'utiliser.

Dans le détail des réponses, c'est-à-dire des différentes catégories sociodémographiques, ce sont les habitants de Rhône-Alpes qui ont le plus recours aux transports publics ainsi que les jeunes et urbains. Parmi les utilisateurs de la voiture, conducteur ou passager, 82 % fréquentent les axes routiers, c'est-à-dire les autoroutes et les routes nationales, néanmoins, l'utilisation de ces axes reste relativement épisodique dans la mesure où, vous le voyez, 16 % des personnes interrogées empruntent ces axes tous les jours et 13 % plusieurs fois par jour. Lorsque nous regardons les différentes régions, il n'y a pas de différence forte de fréquentation selon la région de résidence.

Lorsque nous nous intéressons au déplacement en voiture sur des courtes distances, nous observons qu'une très forte majorité des habitants interrogés ont déjà été confrontés systématiquement, ou souvent à un ralentissement, 44 % ont été confrontés à un embouteillage, par ailleurs 58 % ont déjà ressenti la pollution de l'air. Nous voyons bien que les phénomènes de congestion, de pollution font donc, de par leur fréquence, le quotidien de beaucoup d'habitants de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, quelle que soit la région de résidence.

Si nous nous arrêtons maintenant sur les grands axes routiers et que nous posons exactement la même question, nous voyons que ces phénomènes de congestion, de ralentissement, de pollution sont également ressentis, quoique de manière un peu moins massive que sur les axes secondaires. Nous avons par exemple trois points de moins pour la confrontation à un embouteillage, quatre points de moins pour le sentiment que l'air est pollué. Ce sont cependant des résultats très largement majoritaires.

En ce qui concerne maintenant l'évolution dans le temps de la situation sur les grands axes routiers de la vallée du Rhône, les jugements de la population s'avèrent relativement contrastés. D'un côté, nous percevons une amélioration de la situation en ce qui concerne la congestion des grands axes à l'extérieur des agglomérations, en revanche, le sentiment de détérioration est absolument majoritaire pour la congestion à l'approche des agglomérations et surtout pour deux grandes dimensions, le niveau de pollution de l'air, 76 % perçoivent une détérioration, ce qui est vraiment très fort, et 71 % jugent que la fréquentation des autoroutes par les camions s'est également détériorée.

Je vais passer plus vite concernant le train, qui n'est pas le cœur de notre sujet. Nous observons au contraire, pour la situation sur les axes ferroviaires, un sentiment général d'amélioration. Toutes les dimensions proposées ont été jugées en amélioration par les utilisateurs, surtout la souplesse dans le choix des horaires, le confort, la fréquence de passage des trains puisque c'est sur quoi la SNCF avait porté tous ces efforts au cours de ces dernières années. Un petit bémol cependant sur la dimension sécuritaire et sur la desserte des petites villes ou des villes moyennes, notamment exprimé par les habitants des communes rurales.

Maintenant, cette question entre l'expérience, plutôt les conséquences que peuvent avoir les phénomènes de congestions pour les personnes utilisant les grands axes routiers. Cette expérience de désagréments est tout à fait réelle, quelle que soit la région, quel que soit le département et révèle notamment des conséquences psychologiques liées à la difficulté de transport. Vous voyez que 57 % sont préoccupés par leur retard potentiel, 48 % ont le sentiment de perdre beaucoup de temps, 47 % sont fatigués à leur arrivée et une part non négligeable éprouve un sentiment d'insécurité, 42 %, voire de l'angoisse ou du stress pour 23 %.

Maintenant, pour terminer ce rapide exposé, lorsque nous nous arrêtons aux solutions et au niveau d'information, les différentes solutions proposées aux personnes pour réduire les difficultés de circulation en voiture, les habitants retiennent de pistes qui relèvent de l'adaptation personnelle et comportementale de leurs différents déplacements. Il s'agit d'abord du choix d'itinéraires plus longs mais moins fréquentés qui est majoritaire avec 51 % et qui se trouve plus largement en Languedoc Roussillon, ainsi que la réduction de la fréquence des déplacements, avec 41 %. Les deux dernières solutions suscitent une moindre adhésion, mais sont toutefois privilégiées des personnes de moins de vingt-cinq ans, le covoiturage pour 32 % et le remplacement pour certains trajets de la voiture par les transports en commun surtout chez les habitants des communes urbaines. En outre, cette hiérarchie des choix est analogue quelle que soit la région considérée, cependant avec une petite résistance des habitants du Languedoc-Roussillon à abandonner leur voiture.

Je termine par deux indicateurs, un sentiment d'information majoritaire, 62 %, qui ne change pas selon la région, sur les moyens permettant de réduire les difficultés de circulation et enfin un certain (*inaudible*) accordé aux pouvoirs publics pour améliorer la situation des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, quelle que soit la région considérée.

Voilà, j'ai dépassé de douze secondes, je m'en excuse et je vous remercie.

**Paul VIALATTE**

Que de chiffres, que de graphiques !



**Philippe MARZOLF**

Je voudrais également préciser quelque chose, puisque je suis Vice-président de la Commission nationale. D'habitude nous n'utilisons pas de sondage dans le débat public, il s'agit plutôt de réunions publiques avec des gens qui s'expriment différemment. Je ne veux pas du tout nous justifier, mais nous avons jugé intéressant de vous présenter ces résultats, principalement sur la perception. Il n'est pas toujours facile de connaître la perception de toute la population. Prenez donc cette information comme une information parmi d'autres. Ce n'est cependant pas non plus l'alpha et l'oméga de la perception, de ce que nous recherchons.

**Paul VIALATTE**

La parole est maintenant à Patrice Danzanvilliers du Service d'études techniques des routes et autoroutes.

**.II Service d'études techniques des routes et autoroutes****Patrice DANZANVILLIERS, Ministère des Transports**

Bonjour, je vais vous présenter quelques transparents sur la manière de prendre en compte la congestion routière et la gêne à l'usager dans un contexte saturé.

Tout d'abord, quelques définitions : La congestion est l'ensemble de la gêne provoquée par l'accumulation de véhicules en circulation sur une route ou une autoroute et cette congestion se traduit par deux phénomènes. Le premier phénomène est une situation de gêne au cours de laquelle les véhicules légers parviennent à maintenir une vitesse plus ou moins élevée au prix d'une conduite active, d'une attention soutenue qui constitue un inconfort tout au long du parcours. Dans ce contexte, les automobilistes sont très souvent contraints de réduire leur vitesse jusqu'à, grosso modo, la vitesse des véhicules lents, c'est-à-dire de l'ordre de 90 km/h. Il n'y a néanmoins pas de file d'attente. Une seconde situation, une situation qualifiée de saturation, caractérisée par des vitesses beaucoup plus basses, des files d'attente, des vitesses devenant inférieures à la vitesse à capacité, le nombre maximum de véhicules pouvant circuler sur une autoroute ou une route. Sur une autoroute comme celle de la vallée du Rhône, nous considérons que la capacité est de l'ordre de 5400 et 6000 véhicules par heure pour un sens de circulation et la vitesse varie alors dans ces conditions de l'ordre de zéro à à peu près 85 km/h, la vitesse à capacité. Il y a des files d'attente. Je ne traiterai pas en détail cette question de la circulation qui, je pense, sera également évoquée dans l'exposé que fera par la suite le représentant de la Société des autoroutes du Sud de la France.

J'en viens donc au seuil de gêne. Afin de pouvoir détecter plus facilement les difficultés de capacité sur les différentes sections d'un réseau, le SETRA a mis au point en liaison avec un chercheur (*inaudible*) un seuil de gêne à usager pour tenter d'objectiver cette notion. En fait, pour associer un seuil de trafic à un niveau de services, il faut un niveau de gêne. La circulation est considérée comme gênée lorsque les véhicules roulent à la vitesse d'un poids-lourd, comme je l'ai dit précédemment, et sont limités dans leurs possibilités de dépassement. Cette situation est relativement pénible psychologiquement pour le conducteur et d'autant plus forte que la gêne augmente. La gêne est liée à l'importance du trafic des poids-lourd qui eux, ne sont pratiquement pas ralentis puisqu'ils roulent toujours à peu près à 90 km/h. Ceci n'est pas sans conséquences en termes de risque d'accident.

Les seuils que vous voyez ici sont ceux qui correspondent à une autoroute à deux fois trois voies avec un trafic poids-lourd de l'ordre de 18 à 22 %, tel que nous le constatons dans la vallée du Rhône. En moyenne annuelle, nous considérons que la situation est fluide lorsque le pourcentage de temps de gêne pour les véhicules légers est de moins de 10 %, dégradée entre 10 et 20 %, fortement dégradée de 20 à 45 % et très fortement dégradée au-delà de 45 %. Et c'est ce qui se produit à partir d'un seuil de plus de 74 000 véhicules/jour en moyenne annuelle.

Nous avons également essayé de mettre au point d'autres seuils en été où les seuils sont plus élevés. D'abord, en été, la proportion des poids-lourds est plutôt de l'ordre de 13 à 15 %, d'autre part nous pouvons admettre que l'automobiliste qui se déplace pour des réseaux touristiques est prêt, ou admette en tout cas, une gêne un peu plus importante. Les seuils de gênes en été sont donc relevés par rapport au seuil en moyenne annuelle et nous avons donc admis ici les seuils de gêne pour une circulation fluide en dessous de 15 %, environ 89, 90 000 véhicules, une situation dégradée de 15 à 30 % jusqu'à 100 000 véhicules/jour en été, fortement dégradée de 30 à 60 et très fortement dégradée au-delà de 113 000 véhicules/jour.

Je signale simplement il n'y a aucune section sur A7 et A9, en 2004 2005, qui se situe en été dans la zone fluide verte.

Deux diapositives maintenant pour vous présenter un peu le type de résultats autour de deux sections représentatives des autoroutes A7 et A9.

D'après les estimations faites par les études du ministère, nous avons un trafic de 64 300 sur la section Montélimar-Bollène avec un pourcentage de poids-lourds de 18,3 %, la situation de référence qui est la situation décrite dans le dossier du débat à 83 800, 17,9 % de poids-lourds, donc à peu près du même niveau, et dans une situation illustrée par les reports modaux potentiels qui ont été étudié avec une baisse des trafics poids-lourds en particulier, mais nous resterions tout de même en situation fortement dégradée.

Sur l'autoroute A9, la section Sète-Narbonne, nous passons d'une situation fluide en 2000 à une situation fortement dégradée en référence et à une situation simplement dégradée après les reports modaux.

Nous avons fait les mêmes estimations en été et nous passerions d'une situation fortement dégradée sur la future A7, quelle que soit l'hypothèse retenue, y compris dans la situation où nous avons estimé des reports modaux importants. Sur l'autoroute A9, nous passerions d'une situation qualifiée de fluide à une situation très fortement dégradée en situation de référence et une situation simplement fortement dégradée au sens où nous l'avons définie dans la situation de reports modaux.

Bien entendu, cette méthode a des limites, mais elle présente l'avantage de pouvoir faire des analyses aussi bien en situation actuelle qu'en situation future et sans être parfaitement scientifique, elle nous permet d'apporter une appréciation sur les niveaux de gêne attendus. Ces résultats que vous avez vus à l'horizon 2020 sont bien entendu à regarder avec prudence, ils dépendent fortement des hypothèses d'études, nous pouvons citer à cet égard les différentes hypothèses qui sont d'ailleurs mentionnées dans le dossier débat, les hypothèses en matière d'évolution du produit intérieur brut, du prix du pétrole, ainsi que du réseau de référence pris en compte à l'horizon 2020, c'est-à-dire avec les infrastructures qui sont supposées être réalisées.

J'ai pratiquement terminé. Je pense que l'intervention de la Société des autoroutes du Sud de la France permettra d'apporter des éléments complémentaires, des précisions vues cette fois-ci sous l'angle du gestionnaire et non pas du maître d'ouvrage. Merci Mesdames et Messieurs.

### **Paul VIALATTE**

Merci pour toutes ces précisions. Nous donnons maintenant la parole à Monsieur Henri Fauqué, maire de Saulce-sur-Rhône pour l'association Elus locaux et politique des transports dans la vallée du Rhône.

### **.III Association « Elus locaux et politique des transports dans la vallée du Rhône »**

#### **Henri FAUQUE, Maire de Saulce-sur-Rhône**

Je vous remercie, Monsieur le Président. Mon exposé ne sera pas alimenté par des images et n'aura pas la valeur scientifique du sondage que vous avez vu défiler tout à l'heure en 7 minutes et je vous interrogerai à la sortie pour que vous me disiez les enseignements que vous avez tiré de tous ces chiffres. Je n'en veux pas à la personne qui les a présentés, mais la densité des chiffres qui nous ont été exposés fait qu'il est très difficile de dire la réalité des choses.

En ce qui nous concerne, l'association que je préside, les élus pour une politique des transports dans la vallée du Rhône, qui réunit environ 25 communes entre le sud de Valence et Mornas dans le Vaucluse, à la fois de la Drôme, de l'Ardèche et du Vaucluse, et qui s'est créée en 2005. Cette association réfléchissait de manière informelle depuis l'année 2001 et se réunissait sous l'effet de plusieurs événements. Nous étions confrontés, sans l'avoir mesuré comme cela vient d'être exprimé un peu scientifiquement par mes deux prédécesseurs, à un sentiment d'une dégradation importante de la situation de nos routes, la Nationale 7 et de l'autoroute, notamment par des nuisances générées par le transport routier et notamment le transport poids-lourds qui a une part très importante dans ce domaine. D'autre part, nous avons été un peu bousculés par une déclaration de décembre 2000 du Président des ASF qui tout de go nous a annoncé via la presse son projet de passage de deux fois deux voies à deux fois cinq voies de l'autoroute A7. Pour nous, il était dès lors urgent de connaître les raisons, les vraies données du débat, qui permettaient de réfléchir à de telles hypothèses, alors que nous constatons depuis des années que la priorité est donnée au tout routier en faisant fi des atouts qu'a notre vallée et que sont le ferroviaire, le fluvial et de toutes les possibilités intermodales qu'il est possible de développer.

Donc, notre association s'était essentiellement donné pour but de permettre aux représentants des collectivités locales que nous sommes, c'est-à-dire représentants des citoyens qui côtoient tous les jours les nuisances que j'énumérais tout à l'heure, d'apprécier dans une logique de développement durable la façon dont nous pouvions écouler dans la vallée du Rhône en toute sécurité pour les habitants et pour les voyageurs, un trafic certes de plus en plus important en le fluidifiant, en développant l'économie d'énergie, car il s'agit tout de même d'un des aspects importants et un des enjeux importants pour l'économie de notre pays et de notre région, et en assurant la protection de notre environnement.

Bien entendu, nous nous réjouissons de l'ouverture de ce débat que nous avons appelé de nos vœux, le député Besson, le « député bouchons » comme il le rappelle fréquemment, souhaitait que nous puissions, avec l'ouverture de ce débat, disposer de tous les éléments les plus impartiaux possibles

pour discuter et établir un projet d'avenir et un projet de long terme. Car dans ce débat, ce qui est important ne sont pas les décisions pour demain, ce n'est pas l'urgent, l'important est le long terme. Confondre à l'urgent et l'important, nous ferons de mauvais choix. Il faut donc, à partir de la réflexion que nous allons faire sur la politique des transports, et je passe sur tout ce que nous savons les uns et les autres, le problème des hydrocarbures, du pétrole, ce n'est pas le problème du prix dans 10 ans, mais le problème de sa disponibilité. Le problème du respect des engagements que nous avons pris à la conférence de Kyoto est un problème de respect de citoyens, des hommes, ce n'est pas un problème de respect de traités ou de politique internationale.

Donc, je voudrais dire pour en revenir à notre sujet, que notre perception, la première constatation qui s'impose à nous est que depuis un an nous arrivons à un constat d'une multiplication des accidents de poids-lourds sur l'autoroute A7, pratiquement un par semaine depuis le début de l'année. Au cours de l'année 2005 nous avons eu à dénombrer des accidents de transports de matières dangereuses ou inflammables dont les conséquences auraient pu entraîner des événements dramatiques. Nous sommes passés à côté du pire, je ne souhaite pas le pire, je ne suis pas un oiseau de mauvais augure, mais nous sommes aujourd'hui dans une situation de danger. Et que ce passe-t-il lorsque l'autoroute est incapable de répondre au trafic sécurisé de ces matières dangereuses ? Elles sont renvoyées sur la Nationale 7 qui traverse nos villes et nos villages au péril de nos habitants.

Ceci nous n'en voulons plus. Nous, élus locaux, disons clairement que nous ne voulons pas de cette situation. Elargir le tuyau de l'autoroute A7 revient à poursuivre la même politique, à répercuter les problèmes sur la Nationale 7 et répercuter les problèmes pour l'environnement. Je ne parle pas, bien entendu, de la sécurité des usagers sur l'autoroute A7 qui, si elle passait de trois à cinq voies, serait certainement dégradée, comme la sécurité des personnes qui y travaillent. La pollution, les nuisances sonores seraient forcément augmentées, ainsi que les risques pour la santé qui s'en suivraient.

Puisqu'il ne me reste plus qu'une minute, je voudrais dire que l'image actuelle de la vallée du Rhône est en train de se dégrader sur l'ensemble des territoires, et en Europe, parce qu'elle est devenue un endroit où il est de moins en moins facile de se déplacer. Les entreprises, qui venaient jusqu'à présent facilement, n'auront peut-être plus à terme le même engouement à venir chez nous, si nous continuons à privilégier la voie routière qui s'engorge.

Par conséquent, cette vallée du Rhône dans laquelle nous retrouvons des communes traversées par l'autoroute, par la nationale, par le canal du Rhône, par les couloirs de lignes très haute tension, par la voie ferrée, la fibre optique, le pipeline ou le gazoduc, est un territoire complètement morcelé, de plus en plus difficile à gérer, qui recèle des difficultés de surface et en profondeur. Une autre politique des transports est possible, le moment est arrivé de choisir entre prolonger les tendances et se fixer des objectifs de changement à long terme, pour faire le parallèle entre ce qui a été fait il y a 30 ans en France sur la politique de l'énergie, il faut aujourd'hui avoir une maîtrise de la politique des transports comme une maîtrise de la politique de l'énergie et il faut diversifier les sources de transports, notamment envers les énergies nouvelles. Le ferroviaire qui consommerait l'électricité du Rhône à proximité est une réponse adaptée. Pour cela nous avons besoin de plateformes qui permettent d'accueillir à la fois, et pour de courtes distances, le routier au bord des fleuves et des terminaux ferroviaires. Il s'agit d'une volonté politique et nous espérons que les décideurs l'auront.

**Paul VIALATTE**

Nous allons maintenant passer aux questions à nos trois intervenants. Je ne sais pas si vous pensez comme moi, mais je trouve qu'il est extrêmement éclairant d'avoir sur notre thème des intervenants aussi variés. Pour que le débat soit plus vivant, les questions sont verbalement posées depuis la salle, mais vous pouvez également les poser par écrit et les remettre à une hôtesse pour avoir une réponse par écrit si nous n'avions pas le temps de traiter votre question oralement.

#### **.IV Echanges**

**Jean-Paul MENARD**

J'ai tenu à venir participer à cette réunion extrêmement importante, puisque les problèmes sont particulièrement sensibles et seront évoqués lors de la réunion du 5 juillet prochain à laquelle je serai bien entendu présent, et je suis prêt à participer à ce débat.

J'ai été extrêmement sensible à l'intervention de Monsieur le Maire de Saulce-sur-Rhône. Il a touché du doigt la sensibilité des problèmes qui se posent dans la vallée du Rhône, notamment en termes (*inaudible*), et effectivement, compte tenu de la dégradation de la situation en matière d'infrastructures et d'environnement, il est bien évident que nous allons au devant de très graves problèmes.

**Paul VIALATTE**

Une question rapidement, s'il vous plaît.

**Jean-Paul MENARD**

Il est peut-être trop tôt pour évoquer les solutions à envisager, je pense à certaines d'entre elles, mais néanmoins, en ce qui concerne le transport routier de marchandises, il y notamment des solutions que je tiens à évoquer : envisager une profonde réforme de structure du transport routier, c'est-à-dire que les transporteurs routiers devraient maintenant prendre conscience de la gravité de la situation et se remettre en question, revoir l'organisation de leur activité en tenant compte des autres modes de transports. Ils peuvent essayer d'éviter de travailler sur de longues distances. Voilà ma question.

**Paul VIALATTE**

Merci de cette intervention qui n'est pas réellement une question et qui ne nécessite pas vraiment une réponse.

**Jean-David ABEL, adjoint au maire de Romans**

Je suis également Vice-président de la Communauté de communes de Romans. Je voudrais faire une remarque sur les trois interventions où nous sommes partis de l'état initial. Nous partons à la fois sur une réflexion prospective et à la fois sur l'état initial, sur lequel nous intervenons principalement sur la congestion, d'ailleurs avec des aspects un peu contradictoires.

Je pense que lorsque nous travaillons sur la congestion, nous allons vers des réflexions de court terme et je souligne l'intérêt de la remarque d'Henri Fauqué sur le fait que c'est seulement si nous visons effectivement le long terme que nous pourrions viser des solutions soutenables pour demain ou après-demain.

Je ferais ensuite simplement une remarque par rapport à la présentation du membre du SETRA. Il est étonnant, alors que nous sommes censés parler de l'état initial, de l'état des lieux actuel, ce Monsieur nous parle à la fois des tendances à 2020, avec des scénarios d'ailleurs modulés, nous ne savons pas du tout selon quelle volonté politique et selon quel paramètre, mais surtout, je dirais comme s'il s'agissait de tendances absolument subies et inéluctables. Je pense que nous sommes ici, pour 90 % d'entre nous, quelles que soient nos responsabilités, pour justement ne plus subir, mais pour agir et dessiner un territoire vivable à 20, 30 ans dans la vallée du Rhône. Je pense donc que si nous ne partons pas d'un état des lieux plus partagé sur les enjeux en termes environnementaux, urbanistiques, économiques, etc., mais avec, j'ose le dire, des visions aussi idéologiquement marquées, je pense que nous n'irons pas très loin.

**Paul VIALATTE**

Voilà une question qui demande une réponse du SETRA.

**Philippe MARZOLF**

Je précise qu'il y aura d'autres réunions thématiques sur les enjeux globaux d'environnement à Lyon, sur les changements climatiques. Nous avons ici une réunion thématique pour creuser chaque sujet et nous réfléchissons aujourd'hui sur la perception de cette congestion.

Désirez-vous réagir s'agissant de vos modèles ?

**Patrice DANZANVILLIERS**

Je n'ai pas grand-chose à dire, simplement, que les tendances présentées à l'horizon 2020 sont discutables. Si vous m'aviez écouté attentivement, j'ai dit que tous ces résultats étaient à regarder avec prudence, et qu'ils dépendaient des hypothèses posées au départ. Ces hypothèses sont précisées dans tous les documents auxquels vous pouvez avoir accès, aussi bien sur le site Internet que dans le dossier du débat où il y a un certain nombre d'hypothèses qui sont parfaitement claires. Vous pouvez tout à fait ne pas les partager, nous avons nous-mêmes des discussions extrêmement vives sur ces hypothèses d'évolution du prix des carburants ou de la croissance de la circulation. C'est donc une chose que nous avons sur la table, et qui est bien entendu à discuter.

**Paul VIALATTE**

Toutes les suggestions, à vrai dire, sont les bienvenues, les précisions précises, argumentées et chiffrées. Autre question ?

**Une habitante de Valence**

Il est très difficile de découper le problème en tranches. Vous avez effectivement découpé le constat, l'environnement, la santé, etc. Mais il est très difficile, comme le dit Monsieur Abel, d'avoir une réflexion aussi tranchée dans ce débat.

Je pense qu'à chaque fois, nous devons avoir en tête les problèmes de développement, de développement, les problèmes économiques, etc., sinon, nous aurons des difficultés. Il est certes très difficile de faire cette gymnastique, nous ne pouvons pas ne pas avoir une vision globale.

**Paul VIALATTE**

C'est une des grandes difficultés de ce débat public qui porte sur un sujet immense, qui a quantité de paramètres et qui porte de plus sur un vaste territoire. Ceci étant, pour raisonner de façon méthodique, nous sommes tout de même obligés de découper un peu en thèmes l'objet du débat. Cela n'interdit pas ensuite de tout regrouper.

**Jean LAFOSSE, Mouvement national de lutte pour l'environnement Rhône-Ardèche.**

La congestion est-elle inéluctable ? Sur le fond, à travers le débat qui nous est posé de façon fermée, infrastructure vallée du Rhône et arc languedocien, ne commettons-nous pas une erreur stratégique fondamentale d'aménagement du territoire puisque nous ne revenons pas sur les déséquilibres fondamentaux nord-sud et que l'occupation actuelle du territoire a déjà produit et aggrave ? Se pose donc fondamentalement un rééquilibrage de l'occupation du territoire national, avec une revitalisation particulièrement volontariste, nécessaire du Massif central et au sens large de la partie montagneuse du territoire.

Seconde question plus terre à terre vis-à-vis de la congestion routière, se pose sur le fond un problème jamais évoqué d'un point de vue suffisant : la réduction à la source du trafic voitures, je ne parle pas du trafic poids-lourd qui relève d'un autre domaine de réflexion, à travers la faiblesse du taux d'occupation des véhicules routiers. Je crois que nous sommes au niveau de 1,3. Quels moyens volontaristes, en particulier à travers le covoiturage ayant un intérêt économique c'est-à-dire payant, ne pourrions-nous pas développer ou revenir sur cette question de fuite en avant du défaut du taux d'occupation de la voiture ?

**Paul VIALATTE**

Merci. Monsieur Badré, Monsieur Blanchet, désirez-vous répondre ?

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

Je voudrais répondre, puisque vous me donnez la parole sur le long terme. Dans tout ce dossier, nous avons essayé de nous placer dans le long terme, puisque nous avons supposé que les décisions prises s'agissant des infrastructures s'étaient réalisées. Et nous vous proposons dans ce dossier de vous placer 20 ans plus loin pour réfléchir à ce qui devrait être corrigé ou complété dans la politique qui a déjà été appliquée. Nous nous plaçons donc résolument sur le long terme, même si des mesures, dans les six familles sur lesquelles nous reviendrons peut-être tout à l'heure, peuvent être

appliquées à court terme, comme tout ce qui concerne la fluidification, la gestion du trafic, l'interdiction de dépassement pour les poids-lourds, etc., ces mesures de gestion du trafic.

Mais, une fois encore, il s'agit bien de long terme et lorsque nous parlons de report modal, cela ne se fait pas du jour au lendemain, nous devons faire des choses pour y arriver. Pour mettre en œuvre des autoroutes ferroviaires qui ne soient pas des gouffres budgétaires, nous avons également des études à faire, des expérimentations à réaliser et nous devons donc y consacrer du temps et de l'énergie.

Pour répondre aux questions sur lesquelles vous m'avez sollicité, j'ai été très intéressé par ce qu'a dit ce monsieur de l'Ardèche, que je n'ai pas repéré dans la salle, il a dit qu'il fallait penser à rééquilibrer le territoire au profit de l'Ardèche. Je crois qu'il s'agit d'une vraie question qui se pose et qui mérite de faire l'objet d'une réflexion. En ce qui concerne le covoiturage, il s'agit de l'une des mesures que nous avons proposées et sur laquelle nous vous demandons également de vous prononcer. Il y a bien sûr des initiatives individuelles, mais il y a aussi peut-être des initiatives collectives pour aboutir à des incitations permettant de parvenir à cela et augmenter ce taux de remplissage des voitures qui est un peu supérieur à 1,3, mais il s'agit du même ordre de grandeur et nous n'allons pas chicaner là-dessus.

Voilà ce que je voulais vous dire.

**Paul VIALATTE**

Nous allons prendre encore une question.

**De la salle**

J'ai entendu parler de liberté de se déplacer, de congestion, de projection vers 2020. Il y a quelque chose qui me brûle vraiment les lèvres lorsque j'entends le maire de Saulce parler du pétrole. J'ai lu le livre de la [GERS], *Il n'y a plus de pétrole*, j'ai les différentes choses dans dernier livre d'Yves Cochet, *Pétrole apocalypse*. Certains combustibles fossiles sont épuisables. La tendance actuelle est de dire que nous sommes peut-être déjà entrés dans la fin du pétrole bon marché et de façon certaine, le pic pétrolier est fixé en 2015. Les plus optimistes, l'OPEP et l'administration américaine, estiment qu'il sera en 2025. Ma question est donc simple : qu'est-ce qui vous permet à vous aujourd'hui de vous projeter en 2020-2025 en affirmant qu'il y aura de l'essence ou du gazole à mettre dans les véhicules qui roulent, je vous le rappelle, avec de l'essence ou du gazole.

Je peux vous donner des références bibliographiques en anglais, en russe, en chinois, qui sont devenus des deuxièmes consommateurs – ils sont 1,3 milliard alors que nous ne sommes que 110 millions – et qui montrent qu'il n'y aura pas de pétrole bon marché, sauf miracle, d'ici 2020.

**Paul VIALATTE**

Le représentant du Ministère de l'Environnement connaît toutes ces études, il n'y a pas de doute. Il y a aura une réunion spécialement destinée à cela à Lyon le 19 avril, mais cela n'interdit pas quelques mots de réponse.



**Michel BADRE**

Un mot de réponse, et en même temps une réponse ou une réflexion sur ce qu'avait dit précédemment l'adjoint au maire de Romans, qui parlait d'avoir une vision partagée sur les enjeux.

Je voudrais revenir sur ce qui a été dit par Monsieur Danzanvilliers et que j'avais évoqué dans la présentation du début à propos de l'augmentation des trafics de 40 % à échéance de 20 ans. Cela correspond bien à ce que vous dites : qu'est-ce qui nous permet de dire que les trafics vont augmenter de 40 % dans 20 ans alors qu'il n'y aura peut-être plus de pétrole ?

Ce qui figure dans le dossier et que les deux ministères ont écrit ensemble, c'est qu'à partir d'hypothèses assez classiques sur des taux de croissance, sur l'évolution « normale » des modes de vie tels que nous pourrions les prévoir, nous sommes arrivés à cela. Nous écrivons 40 % tout en sachant qu'il y a plus ou moins une marge d'incertitude qui n'est pas nulle, cela va de soi, comme dans toute prévision.

Ensuite, beaucoup de choses se greffent dessus. Vous avez dit il y a des incertitudes sur le pétrole, une journée sera consacrée à cela. Certes, nous savons très bien plus les ressources pétrolières fossiles vont s'épuiser à une échéance que nous ne connaissons pas, qui n'est pas tout à fait proche mais qui n'est pas non plus lointaine. Il existe des substituts possibles mais qui ne nous mènent pas très loin dans le temps, il y a des conditions pour y arriver et tout cela ne se fait pas du jour au lendemain. Mais tout cela sera évoqué au cours d'une réunion future.

Cependant, la question la plus importante, et je pense qu'il s'agissait réellement du contenu du dossier, est de dire que par rapport à ces évolutions assez classiques qui nous permettent d'écrire des choses « raisonnables » sur ce qui peut se passer à échéance de 20 ans, il va certainement y avoir des changements. L'un d'entre eux est réellement majeur, c'est pour cela que nous le citons toujours dans le dossier et c'est pour cela que c'est le seul que j'ai cité dans mes quatre minutes et quelques d'introduction, c'est le changement climatique. Ce changement n'est pas prévisible, nous y sommes déjà, et ce changement est extrêmement fort et nous savons très bien que pour lutter contre, il faut des mesures extrêmement fortes, et ces mesures touchent à la maîtrise de la mobilité et au changement de comportement. Monsieur Fauqué, évoquait des changements de comportement, également des choses très précises sur les reports modaux et je pense qu'à la fin de la séance nous allons revenir sur ces deux aspects, report modal vers ferroviaire et changement de comportement.

Nous pouvons ensuite avoir des visions différentes sur le fait que nous privilégions plutôt l'économie et plutôt des activités immédiates ou que nous privilégions plutôt des analyses de très long ou moyen terme sur le pétrole et le changement climatique. Cela n'empêche que nous nous trouvons dans une situation où à partir d'orientations qui sont assez bien connues sur ce qui risque de se passer en matière d'évolution de la mobilité et de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre, comment faisons-nous pour réfléchir à cette tendance ? Ce sont certainement des mesures lourdes et non tendanciennes, c'est cela qui figure dans le dossier et rien d'autre.

**Paul VIALATTE**

Merci. Il nous faut continuer, nous prenons du retard sur l'horaire, pardonnez-moi. Les questions seront reprises par la suite. Je vais demander aux intervenants suivants, Monsieur Marcel Vial, Monsieur Jean-Marie Larose, Monsieur Alain Verbeke et également Monsieur Nicolas Schwab, de prendre place.

Nous commençons par l'intervention de la Société des autoroutes du Sud de la France, Marcel Vial et Nicolas Schwab.

## **.V Autoroutes du Sud de la France (ASF)**

### **Marcel VIAL, Directeur du réseau vallée du Rhône**

Nous allons nous livrer au difficile exercice de vous exposer la situation de l'A7.

Dans un premier temps, nous allons encore vous indiquer quelques tableaux et quelques chiffres, nécessaires à la compréhension du phénomène, le phénomène lié au trafic et son évolution, je m'excuse d'avance, nous avons également fait quelques perspectives de projection, nous en discuterons ensuite. Dans un deuxième temps, vous verrez un diaporama qui illustre notre quotidien et nous parlerons des mesures prises par ASF pour faire face aux problèmes créés par cette pression grandissante du trafic. Nous parlerons à la fois de mesures opérationnelles et de mesure à très court terme.

### **Nicolas SCHWAB, Direction centrale d'exploitation**

L'autoroute A7, vous le savez, est une autoroute extrêmement chargée, qui est un des axes de liaison les plus chargés, sinon le plus chargé d'Europe qui relie le centre et le nord de l'Europe avec le sud européen, notamment le pourtour méditerranéen.

En termes de chiffre annuel des trafics, comme vous le voyez, 75 000 véhicules par jour doivent être écoulés par l'autoroute, ce chiffre monte à 120 000 sur les deux mois d'été avec un taux de remplissage de l'ordre de 2,8 à 3 personnes par véhicule l'été. En termes de pointe estivale, lors des grands chassés-croisés, nous sommes à 165 000 véhicules par jour. À titre de référence, un grand trafic urbain, par exemple sur les agglomérations de Montpellier, Lyon, Bordeaux ou Toulouse, axes qu'ASF doit exploiter, se situe également autour de 100 000 véhicules par jour. Ceci pour vous situer un peu les enjeux en termes de trafic.

Du point de vue du trafic poids-lourds, ce dernier représente environ 20 % du trafic total, soit près de 15 000 poids-lourds/jour et en termes de sectorisation de ce graphique, vous avez 3 à 4 % de poids-lourds de matières dangereuses, 400 à 500 poids-lourds de matières dangereuses par jour, et, selon la section, de 30 à 60 % de poids-lourds étrangers. Pour vous donner une idée, si nous mettons bout à bout 14 000 poids-lourds, cela représente une tranche de 400 km.

### **Marcel VIAL**

Regardons maintenant une petite image sur l'évolution du trafic. J'ai essayé de vous donner une perspective non pas sur les projections mais sur les quinze années passées. Je vais vous expliquer ce diagramme qui à l'air compliqué mais qui ne l'est pas tellement. Vous avez sur la verticale des pourcentages d'augmentation de trafic pour chacune des quinze dernières années, en rouge les poids-lourds et en bleu les voitures. Nous constatons qu'il y a une espèce de phénomène de rebond au gré des cycles économiques du pays et de quelques événements d'ampleur nationale ou internationale, mais il y a cependant quelques constantes. À quelque chose près, le trafic ne diminue jamais et nous constatons également que la croissance poids-lourds est quasiment tout le temps

supérieure à la croissance des VL et que la croissance moyenne des quinze dernières années a été de l'ordre de 2,6 % par an.

Deux mots sur les prévisions que nous avons adoptées dans les *slides* suivantes. Nous n'avons pas une approche déterministe car personne ne sait dire si cela sera 1 %, 3 % ou 0 % demain, mais nous fixons des fourchettes, une haute et une basse et nous sommes partis sur une fourchette basse, qui est même très basse, d'une hypothèse de 1 % de croissance tous véhicules confondus, un peu plus faible pour les voitures, un peu plus forte pour les camions, de l'ordre de 2 %.

## Nicolas SCHWAB

Le schéma interne du code de couleur qui caractérise les niveaux de gêne, les niveaux de services de l'A7, nous avons appliqué afin d'être cohérents avec le dossier support et les éléments que vous a présentés précédemment Monsieur Danzanvilliers en termes de trafic est le suivant : plus la couleur est foncée, plus nous nous rapprochons du rouge, plus le niveau de services est contraignant sur l'A7, aussi bien pour l'exploitant, ASF, qui ne peut plus réaliser sa mission d'entretien de l'infrastructure et d'autre part pour l'utilisateur qui ressent une gêne très fortement marquée. Voici donc la situation mensuelle, mois par mois en 1995. Vous voyez que cela a été relativement acceptable, et, dès lors que nous nous positionnons dix ans plus tard, la situation à fin 2005, vous pouvez noter qu'il y a six mois consécutifs très complexes en termes de niveau de services et que l'exploitant que nous sommes n'a plus que les trois premiers et les deux derniers mois de l'année pour effectuer des travaux d'entretien d'ouvrage sans gêne majeure aux trafics. En indiquant le pourcentage d'évolution évoqué précédemment, vous voyez que ce niveau de créneau utile pour réaliser cette mission se réduit à un mois en janvier et un mois en novembre. Clairement, nous sommes confrontés à une situation de plus en plus complexe.

## Marcel VIAL

Un petit éclairage sur la répartition hebdomadaire des trafics : en bleu la semaine, en mauve le samedi et en blanc le dimanche. Pour les véhicules légers, nous voyons bien que les pointes de trafic se situent essentiellement les week-ends avec une tendance à la baisse le samedi et une stagnation le dimanche. Par contre, pour les poids-lourds, c'est un petit peu l'inverse : un très fort pourcentage de poids-lourds en semaine et bien entendu plus faible le week-end, ce qui veut dire que le pourcentage réel en jour ouvré n'est pas de 18 % mais de 23 et même plus selon le créneau horaire et peut être à 50 % du trafic selon certaines périodes de la journée.

Autre tableau très intéressant concernant l'accidentologie. Nous entendons beaucoup de choses à ce sujet et j'ai entendu quelques contrevérités. Depuis quinze ans, le nombre d'accidents diminue, aussi bien sur le réseau autoroutier que sur l'A7, ces chiffres sont à la disposition de tout le monde, ils sont vérifiés par les autorités. Nous constatons qu'ils diminuent un peu plus sur l'A7 que sur le reste du réseau, ce qui est probablement dû au taux d'équipement de l'A7 qui est une autoroute beaucoup mieux équipée que des autoroutes moins fréquentées. Nous avons eu une série noire de camions qui a été très médiatisée, mais en fait, sur le premier trimestre 2006 nous avons moins d'accidents que sur le premier trimestre 2005. Par contre, les conséquences de ces accidents sont de plus en plus importantes en termes de gestion de trafic, nous sommes de plus en plus amenés à prendre des mesures de gestion de trafic, à couper l'autoroute pour mettre en sécurité les intervenants, les pompiers, les gendarmes et nos agents. Les conséquences sont donc de plus en plus importantes à cause de la pression du trafic, mais le nombre d'accidents baisse et cela est bien

heureux. Nous allons vite passer sur l'implication des poids-lourds parce que nous n'avons plus beaucoup de temps.

S'agissant des mesures prises par ASF, un diaporama va tourner et va vous faire part de notre quotidien, parfois un peu cocasse.

Je dirais deux mots sur les programmes de recherche que nous lançons en coordination avec des constructeurs automobiles pour essayer de rêver l'autoroute du futur, une autoroute qui soit plus sûre où les véhicules dialoguent avec l'infrastructure, ceci est en cours. Les premiers éléments positifs sont l'information embarquée sur les véhicules, qui est déjà opérationnelle sur les véhicules hauts de gamme.

Egalement deux mots s'agissant de ferroutage, ASF se lance dans le ferroutage la première autoroute longue distance ferroviaire entre le Luxembourg et l'Espagne sera pilotée par ASF et un consortium industriel qui regroupe la SNCF, RFF, Modalohr, les chemins de fer luxembourgeois. Si nous lançons dans le ferroutage, c'est que nous y croyons, ce n'est pas parce que c'est payant.

S'agissant de la régulation de vitesse, une chose que la plupart d'entre vous ont pu expérimenter et qui consiste à adapter la vitesse aux conditions de trafic, nous avons enregistré 38 % d'encombrement et 20 % d'accidents en moins l'année dernière pour les sections régulées par rapport aux sections non régulées les années précédentes. Soit dit en passant, cela représente, lorsque nous faisons un petit calcul dont je vous donnerai le détail si vous le désirez, 200 000 litres de carburant économisés sur une année et quelques centaines de tonnes de CO<sub>2</sub>.

Dernier point, l'amélioration de nos équipements. Depuis dix ans, nous essayons en permanence d'améliorer nos équipements, que ce soit la vidéosurveillance, les panneaux lumineux les terre-pleins centraux en béton cellulaire qui ont évité, selon moi, ces jours-ci quelque catastrophes. Voici l'ensemble des mesures que nous avons mises en place.

Je dépasse un peu, mais je ferais une conclusion en dix secondes : notre souhait est simplement d'attirer l'attention sur nos difficultés de gestion au quotidien de l'exploitation pour assurer votre sécurité, continuer à l'assurer dans de bonnes conditions et éviter qu'elle ne se dégrade. Nous sommes favorables à l'utilisation maximale des modes de transport alternatif, des itinéraires alternatifs et nous mettons en place depuis plus d'une dizaine d'années des mesures d'exploitation et d'optimisation. Cependant, nous pensons aujourd'hui que des gains significatifs et acceptables par tous en matière de gestion de trafic sont obtenus et il nous reste deux solutions, soit augmenter les contraintes avec tout un tas de mesures – obliger le covoiturage, réduire les accès, limiter le droit de dépassement des poids-lourds – ou augmenter les capacités autoroutières dans la vallée du Rhône.

## **.VI Réseau Ferré de France – Marchandises et voyageurs**

**Paul VIALATTE**

Après l'autoroute, la voie ferrée, avec Monsieur Jean-Marie Larose de Réseau Ferré de France.

**Jean-Marie LAROSE, RFF**

Bonsoir, Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire des infrastructures ferroviaires avec les nouveaux opérateurs sur le fret et avec la SNCF, l'opérateur dominant. Mon rôle de ce soir est d'apporter quelques éclairages à la fois sur la perception et la prospective ou les perspectives en termes de voyageurs et fret.

Je commencerai dans un premier temps par indiquer qu'aujourd'hui le sentiment que nous avons est la réussite de la grande vitesse en France, nous sommes collectivement fiers de ce succès, avec, dans la région qui nous concerne ce soir, le succès de la LGV Méditerranée, 3 millions de voyageurs sont déjà au rendez-vous et les perspectives de la LGV PACA dont le débat public s'est terminé et qui est supposée être réalisée à l'horizon dont nous parlons, parce que nous nous plaçons à l'horizon 2020-2025, avec un certain nombre d'aménagements à réaliser.

En termes de voyageurs le fort succès – grâce aux autorités organisatrices régionales, donc aux efforts des collectivités régionales, tant sur le matériel roulant que sur le développement des infrastructures dans le cadre des contrats de plan – de la régionalisation et donc du développement des transports express régionaux. Vous avez là quelques chiffres, je ne vais pas m'y attarder, là où l'offre s'est développée, les voyageurs sont au rendez-vous, des chiffres importants de gain.

En termes de fret en France, nous ne sommes pas dans le même contexte, que ce soit le wagon isolé, le train entier ou le transport combiné. Nous nous trouvons là dans un sujet un peu plus fragile, économiquement et techniquement. La situation du fret ferroviaire en France, à la fois par le wagon isolé et par le combiné, a connu par le passé une tension économique qui a conduit nos collègues de la SNCF à proposer et à mettre en œuvre un plan fret, avec le soutien des pouvoirs publics, ce qui a conduit à une rationalisation de l'offre et donc à une chute des trafics entre 2000 et 2005. Rapidement, 55 milliards de tonnes/kilomètre au niveau national réduits en 2005 à un peu plus de 40 milliards de tonnes/kilomètre.

Deux choses confirmant un certain nombre d'éléments de fragilité pour le ferroviaire, sont un manque de fiabilité qui nous est continuellement reproché par les industriels, par les chargeurs d'une manière générale, par l'ensemble des logisticiens ; mais également des gains de productivité qui ne sont pas en regard des prix du marché fait par la route, et les coûts du ferroviaire. Il reste qu'après la rationalisation du plan fret, nous attendons tous, nous espérons tous, un rebond dans lequel est engagé fret SNCF et nous espérons également l'arrivée de nouveaux opérateurs puisque tel est le cas maintenant, nous sommes dans un système ouvert et de nouveaux opérateurs peuvent, sur certains segments, apporter des gains de productivité importants.

Enfin, et nos amis d'ASF l'ont évoqué, nous fondons bien sûr des espoirs sur l'autoroute ferroviaire, les services d'autoroutes ferroviaires qui fonctionneront en réseaux, demain, à l'horizon où nous nous plaçons, avec à la fois l'autoroute ferroviaire alpine, mais également l'autoroute ferroviaire dont nous venons de parler entre la Catalogne et le Luxembourg avec une perspective en 2007 et également l'autoroute ferroviaire Pays Basque-Île-de-France.

Qu'en est-il des infrastructures ? Les infrastructures ne sont actuellement pas congestionnées. Sur l'ensemble du réseau ferré national, aucune section n'est déclarée formellement en situation de saturation. Il faut le rappeler, parce que nous pouvons effectivement avoir parfois une perception de tension, ce qui est normal, mais il n'y a pas de situation de saturation sur les réseaux ferroviaires actuellement. Il y a donc de la capacité disponible tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

Le réseau ferroviaire national est constitué de grandes artères européennes, bien sûr dans la vallée du Rhône, que l'on appelle le delta du Rhône, c'est-à-dire la desserte des ports de Marseille et les prolongements ultérieurs par la LGV PACA et les lignes de la côte, constituent avec la traversée du Languedoc et le prolongement vers l'Espagne une artère majeure, de même que celle sur le côté atlantique. Il faut considérer que cette artère majeure dans la vallée du Rhône a une capacité importante de l'ordre de 700 sillons de train par jour puisqu'il y a trois lignes, avec la ligne LGV et les deux lignes de la rive gauche et de la rive droite. Ce sont des artères à haut niveau de services, à haute capacité et sont complétées par un certain nombre de lignes complémentaires qui irriguent les territoires et le réseau ferré national fait aujourd'hui l'objet de notre part de trois grandes politiques de modernisation dans son exploitation, dans sa régulation.

Nous n'allons pas rentrer dans le détail, mais le premier point est le cadencement généralisé en réseau, à l'exemple de nos amis suisses, à l'exemple de l'Allemagne, d'installer en France un principe d'organisation de l'offre aux opérateurs, de l'offre de sillons, qui est répétitive au cours de la journée à partir de missions relativement simplifiées, ce qui nous permet de garantir la fiabilité et le maître mot du cadencement généralisé pour nous est la fiabilité de l'offre ferroviaire aux exploitants, et donc aux clients finaux.

Second sujet, la modernisation de l'exploitation avec de nouvelles technologies de commandes des aiguillages, un regroupement de ces commandes dans un certain nombre de centres, en étant plus performants pour traiter les aléas opérationnels.

Troisième sujet, l'industrialisation de la maintenance pour permettre, là aussi, des gains significatifs.

S'agissant des voyageurs, les perspectives que nous avons à partir du présent débat sont d'abord avec les décisions du CIADT d'engranger un certain nombre d'infrastructures nouvelles et donc d'offres nouvelles. Vous voyez ici, sur la vallée du Rhône, un peu plus de 8 millions de voyageurs supplémentaires par rapport à la référence de l'année 2000, par l'effet de la LGV PACA ; dans l'arc languedocien, il s'agit à la fois de l'effet du contournement Nîmes-Montpellier et également les effets du développement des infrastructures en Espagne, un peu plus de 3 millions de voyageurs, avec le développement des TER en poursuivant bien sûr la tendance ; dans le delta du Rhône, pour mémoire il s'agit de la partie qui va vers Marseille, également effet de la LGV PACA avec près de 5 millions de voyageurs.

Autres perspectives, les mesures complémentaires qui sont au débat, le cadencement généralisé, j'en ai parlé. Il nous semble que les transports collectifs doivent progresser très significativement dans l'intégration de l'ensemble de la chaîne pour trouver, de la porte de son domicile, les éléments qui permettent d'aller vers le transport collectif. Je n'interviendrais pas plus là-dessus car ceci est du ressort des opérateurs, prix, information, intégration de la tarification et offres complètement intégrées avec des parkings, etc. Egalement des modes de transports collectifs qui permettent d'orienter les gens vers les transports collectifs le plus vite possible. En termes d'infrastructures, une ligne nouvelle au-delà de Montpellier, dont nous avons déjà parlé au cours de la réunion de lancement à Montpellier, en présence du ministre Jean-Claude Gayssot qui a rappelé que cette ligne nouvelle devra faire l'objet d'un débat public et suivre les procédures, mais nous comptons sur cette ligne nouvelle pour apporter des capacités supplémentaires. Enfin, il faut rappeler qu'il y a des aménagements nécessaires au nord de Lyon, dans les gares parisiennes et également sur la ligne nouvelle Paris-Lyon mais également pour les marchandises sur ce que nous appelons la Magistrale Eco-fret Nord-Méditerranée. Avec un certain nombre de mesures et avec toutes les prudences qui s'imposent en termes d'estimation, nous pourrions envisager d'aller jusqu'à 3 millions de

voyageurs supplémentaires sur la vallée du Rhône, un peu moins d'un demi-million de voyageurs sur l'arc languedocien et de façon identique dans le delta du Rhône. Cela veut dire en l'occurrence que nous sommes là à peu près à 50 ou 60 % d'emport de la croissance des trafics.

En termes de fret, les décisions du CIADT permettent également de faire grimper les trafics en matière de tonnage dans la vallée du Rhône, l'arc languedocien ou le delta du Rhône, il faut noter que dans le delta du Rhône il y a l'apport important de Fos 2XL, mais nous proposons un certain nombre de mesures complémentaires. D'abord de productivité avec des trains plus longs, plus lourds, une fiabilité améliorée du service ferroviaire grâce au cadencement généralisé et, un point que le maire de Saulce évoquait tout à l'heure, la réorganisation de la collecte/distribution régionale de repenser avec l'ensemble des opérateurs et probablement de nouveaux opérateurs, qualifiés d'opérateurs de proximité, la collecte/distribution régionale pour massifier les flux au départ de certain nombre de points, de nœuds, de plateformes, pour ensuite les transporter de façon plus efficace entre ces nœuds. Nous aurons également une ligne nouvelle au sud de Montpellier, il s'agit de la même, qui permet de dégager des capacités.

Avec le développement du fleuve, le développement du maritime et l'apport des autoroutes ferroviaires qui pourraient fonctionner demain en réseau, nous considérons avec les chiffres que nous indiquons que nous pouvons avec le fluvio-maritime emporter la quasi-totalité de la croissance des flux de l'ordre d'une vingtaine de millions de tonnes. Ceci permettrait effectivement, non pas de supprimer le sujet du débat public et notamment les questions essentiellement liées aux voyageurs en termes de pointe de voyageurs, mais en tout cas de limiter considérablement la croissance des poids-lourds sur les autoroutes. Merci.

**Paul VIALATTE**

Merci. Monsieur Alain Verbeke, d'une coordination associative.

## **.VII Evaluation du trafic**

**Alain VERBEKE, Coordination associative**

Bonjour, je représente une coordination d'associations qui se préoccupe de l'impact de la multiplication des infrastructures dans la vallée du Rhône sur le cadre de vie, etc.

La question que nous nous étions posée, parce que le souhaiter est une chose, était de faire une analyse des différents trafics pour savoir quels sont ceux que nous pourrions enlever de l'autoroute et les mettre ailleurs, sur les infrastructures existantes. L'objet de mon intervention est de voir si nous pouvons, sans créer d'infrastructures nouvelles, résoudre le problème.

Nous avons parlé d'état des lieux et de saturation des infrastructures, j'en profite pour ajouter que la vallée du Rhône est déjà un espace saturé d'infrastructures. Il ne s'agit pas d'un espace très large, entre 5 et 10 km, et nous y trouvons une autoroute, deux nationales – dont l'une n'est peut-être pas tout à fait une nationale – une troisième voie, la départementale 538, trois voies ferrées, la nouvelle grande vitesse et les deux lignes dites classiques, plus le Rhône. Avec tout cela, à partir du moment où le problème n'est que sur l'autoroute, ne pourrions-nous pas trouver des trafics sur autoroute que nous ne pourrions mettre ailleurs ? Il faut pour cela s'intéresser à l'état des lieux, à ce qui y circule, pourquoi, où et comment.

D'autre part, dans un espace aussi saturé, envisager une nouvelle infrastructure, autoroutière en l'occurrence, serait supposer que cet espace est infini, mais cela est faux.

Nous pensons à une meilleure utilisation des infrastructures autoroutières parce que le problème à l'origine du débat se concentre sur l'autoroute A7/A9. Une solution qui supposerait de ne pas augmenter l'offre d'infrastructures autoroutières serait de faire un report. Le trafic que nous observons n'est pas monolithique, il ne s'agit pas d'un trafic où tous les opérateurs sont identiques. Nous devons l'analyser en matière de besoin, tant en matière de passagers que de marchandises et voir ce que nous pouvons reporter sur les autres infrastructures.

S'agissant des pointes de trafic de l'été, les si célèbres bouchons de la vallée du Rhône, plus célèbres que les bouchons du Bordelais, il s'agirait probablement d'un étalement dans le temps. Les congestions sur l'autoroute sont, lors d'un week-end, plutôt concentrées sur une journée et non pas sur deux, ceci mérite d'être examiné.

Première chose que nous pouvons regarder : le réseau routier existant. Il est aujourd'hui assez inefficace dans la vallée du Rhône, c'est un héritage du passé au cours duquel on faisait systématiquement passer toutes les routes dans les agglomérations. Or cela conduit à des capacités réduites pour bon nombre de raisons, notamment pour la sécurité dans la traversée des agglomérations.

La présence de l'autoroute A7 est donc apparue comme une solution naturelle et les utilisateurs se sont habitués à emprunter l'autoroute pour aller de Valence à Montélimar alors qu'une nationale existe. Il est vrai que la nationale fait traverser un certain nombre d'agglomérations. La conséquence de tout cela est qu'une partie du trafic observé sur autoroute est un trafic purement local et cela est particulièrement important dans la vallée du Rhône et dans l'Hérault où nous remarquons un gros trafic entre Nîmes et Montpellier, un trafic local.

Second point, s'agissant des améliorations, leur définition existe, voir réclamée. Dans un certain nombre de cas, ne fût-ce que pour des problèmes de sécurité il a été imaginé des contournements, divers aménagements du réseau routier et il n'y a donc pas à aller chercher très loin des solutions, nous pouvons les trouver dans la plupart des cas. Qui plus est, l'idée d'enlever ce trafic routier important, même s'il est moindre que celui de l'autoroute, du centre des villages est souhaitée par les élus et les habitants de ces agglomérations.

En prenant en compte les trafics actuels sur ces routes et en imaginant ce que donnerait une telle route sans une traversée agglomérations, nous sentons qu'il existe une capacité de trafic importante et si cela pouvait être enlevé de l'autoroute, cela pourrait significativement réduire le trafic observé.

La contribution ferroviaire est effectivement un champ extrêmement prometteur comme l'a rappelé mon voisin de droite. Les infrastructures ferroviaires existent, dont la capacité doit être utilisée. Nous pouvons imaginer un report du trafic en quatre segments : le transport de marchandises à longue distance, des marchandises à courte et moyenne distance et le transport des passagers à longue, courte et moyenne distance.

Le transport des marchandises à longue distance est certainement celui pour lequel utilisation de la voie ferrée paraît la plus prometteuse. Considérant le nombre de wagons dans un convoi tel qu'il existe aujourd'hui, cela représente un nombre de camions significatifs et si nous mettons un certain nombre de trains sur les lignes existantes actuellement, nous nous apercevons que nous enlevons un nombre significatif de poids-lourds du trafic autoroutier. Et ceci, sans avoir à augmenter l'offre ferroviaire.



Ceci nous amène à dire que la structure ferroviaire ne doit pas bénéficier d'un certain nombre d'aménagements, certains sont d'ores et déjà prévus mais une simple analyse des trafics montre que nous pouvons envisager un report extrêmement important.

Le transport des marchandises à courte et moyenne distance est un peu plus complexe à organiser. Alors que les régions se préoccupent de confort en matière de passagers, pourquoi ne pas imaginer de coupler aux transports express régionaux des navettes chargées de marchandises où nous pourrions imaginer du colisage beaucoup plus petit, des centres de regroupements et faire en fait ce qui était initialement la raison d'être des transports départementaux : le transport des marchandises à courte et moyenne distance. Si nous faisons cela, nous allons enlever de l'autoroute des véhicules routiers effectuant de courtes distances.

Le transport des personnes à longue distance en période de départ en vacances est une chose extrêmement complexe dont j'évoque ici les solutions. Elles ne sont pas forcément immédiates. Il existait un mode de transport que nous appelions le « train auto-couchette » qui n'a pas bien fonctionné, une autre solution est en œuvre dans le tunnel sous la Manche et consiste en fait à organiser des navettes pour transporter des véhicules et peut être prometteuse.

Ce qui est certain, c'est qu'un certain nombre de gens passent des heures dans les bouchons pour rejoindre leur lieu de vacances, ils le font de toute façon à une vitesse moyenne extrêmement faible et n'ont donc pas besoin d'aller très vite. Les vitesses de circulation des trains sont de 80 km/h et sont largement suffisantes. Cela permettrait à un certain nombre de personnes d'éviter les embouteillages qui sont eux une véritable torture.

Le transport des personnes à courte et moyenne distance concerne les TER. Il reste encore énormément de choses à faire, même si la région le fait. Rappelons-nous tout de même le lamentable exemple de la liaison Valence-Grenoble qui est à voie simple et non électrifiée. À tel point que lorsque nous voulons aller à Grenoble ou en venir, nous sommes souvent amenés à prendre un bus. Là aussi, organiser des transports collectifs par la route si nous ne pouvons le faire par le train passe par la mise à niveau de cette voie antédiluvienne.

S'agissant de la réduction des problèmes de trafic, je vais essayer de terminer rapidement, il est clair que les personnes qui partent en vacances partent en location et les locations se font du samedi au samedi. Ceci est un exemple que si nous voulions étaler cela, nous pourrions avoir un étalement des départs sur deux jours. Il ne s'agit pas d'un report sur d'autres infrastructures mais d'un report dans le temps et réduirait probablement l'intensité des bouchons. Ils seraient allongés en termes de durée, mais ils seraient réduits.

L'utilisation de la voie fluviale a déjà été évoquée. Elle est prometteuse, il y a des capacités, même si dans l'existant cela ne peut pas reporter l'ensemble du trafic parce qu'au-delà du Port Edouard Herriot, ce qui est mis en service actuellement en termes de navettes ne peut pas fonctionner.

En conclusion, l'examen des trafics tels que nous l'avons fait, montre qu'il existe de fortes potentialités et nous regrettons que dans le support et le débat qu'il y a aujourd'hui, nous n'avons pas véritablement un scénario qui met en œuvre ce report et qui permettrait d'en mesurer le mérite. Pour pouvoir faire cela de manière précise, nous devrions disposer de chiffres incontestables en matière de pratique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Dans le document qui sert de support, nous voyons des chiffres tels que 17 % de trafic, il suffit de prendre l'autoroute, de s'intéresser aux véhicules qui circulent et nous nous apercevons qu'en termes de marchandises, nous avons l'impression qu'il y a tout de même une majorité de véhicules immatriculés à l'étranger, voire de

départements lointains. Je ne vais pas dire que cette observation est rigoureuse, mais elle montre qu'elle n'est pas cohérente du tout avec celle affichée dans le document. D'où l'idée que pour pouvoir réellement raisonner, il nous faudrait, et ce n'est pas disponible aujourd'hui, d'un véritable observatoire.

Enfin, le recours à des solutions autres qu'autoroutières a également un enjeu lié au trafic : si nous voulons effectivement tenir les engagements pris en termes d'émissions, le trafic de la vallée du Rhône est suffisant, si nous ne le traitons pas, pour ne jamais y arriver. Merci.

## **.VIII Echanges avec le public**

### **Paul VIALATTE**

Merci. Tout le monde a dépassé son temps de parole, nous ne devons donc pas traîner s'agissant des questions. Tout le monde n'aura pas le temps de poser ses questions, vous pouvez donc les poser par écrit.

### **Jean-Marc LEGRAND, réseau de transport en Ardèche**

J'aimerais comprendre pourquoi les Suisses, les Allemands et les Autrichiens sont capables de rééquilibrer leurs modes de transports et donc de passer du routier vers le ferroviaire et pourquoi en sommes-nous incapables ? Je ne veux pas être négatif, je pense que nous en sommes capables et j'aimerais savoir comment, nous, en France, pourrions inverser cette tendance avec des solutions que nous connaissons tous, qui passent par une forte volonté politique, qui passent par une taxation du pollueur payeur et qui permettent de financer les infrastructures ferroviaires dont nous avons besoin pour aller vers les objectifs que nous sommes fixés ? Merci.

### **Jean-Marc LAROSE**

Vous évoquez effectivement le cas de la Suisse ou de l'Autriche. Je crois que les représentants de l'Etat l'ont bien indiqué, cela fait partie des mesures portées au débat et de ce que l'Etat attend de leur acceptabilité et autre. Comment organiser les choses pour créer de la ressource ? À la fois pour maîtriser les trafics routiers et financer les infrastructures. C'est peut-être là complètement au cœur du débat, avec les mesures évoquées dans le dossier de support.

### **Eric BESSON, Député**

J'ai eu l'occasion de m'exprimer plusieurs fois sur le sujet et je me suis totalement exprimé au travers de ce qu'a dit tout à l'heure Henri Fauqué. Je voudrais simplement intervenir s'agissant de l'autoroute. Tout à l'heure, lorsque je suis arrivé, j'ai eu le sentiment que Monsieur Vial se disait « Merde, il est là. », mais comme il est poli et courtois, il a dit « Zut, il est arrivé. » Je vais donc vous rassurer d'entrée, je ne vais pas vous interpellier ni vous mettre en cause, d'autant que je suis sur le fond convaincu que vous respectez complètement vos contraintes puisque vous nous dites au fond que vous n'êtes pas en état aujourd'hui et pour l'avenir d'assurer la sécurité des passagers et le confort qui est attendu par l'Etat qui est le décideur en dernier ressort, avec les conditions de trafics qui sont en train d'augmenter et je partage totalement ce diagnostic.

Ensuite, je regrette paradoxalement, je l'avais déjà dit à Monsieur Marzolf et je voudrais le redire ici, que vous n'avez pas abordé de front la question de la deux fois cinq voies parmi les solutions possibles. Elle est un peu l'arlésienne de ce débat depuis que nous l'avons commencé. Depuis qu'il a été ouvert, personne n'explique concrètement ce que serait cette deux fois cinq voies. Et moi je suis – je ne sais quel adjectif utiliser – farouchement, obstinément opposé, mais en même temps, j'aurais beaucoup aimé, pour la réflexion et les échanges, que cette solution qui traîne depuis tant d'années, dont tout le monde sait quelle est le soubassement de ce débat, soit abordée de front. Il n'y a quasiment plus que Monsieur Estour qui est là au nom de la Chambre du commerce de l'industrie pour porter la deux fois cinq voies. Sinon, à la fois l'Etat, les élus, il y a plus personne pour en discuter.

**Paul VIALATTE**

Ce sujet sera abordé dans le troisième temps de notre réunion.

**Eric BESSON**

C'est toujours le troisième, le quatrième ou le cinquième, mais comme cela fait la troisième réunion à laquelle je participe, je commence à savoir que cela ne se passe jamais où nous nous trouvons, mais quelque part.

Je voudrais simplement demander à Monsieur Marzolf une chose très concrète : organisez, s'il vous plaît, une réunion spécifique, si possible dans la Drôme parce que nous sommes les plus concernés sur la deux fois cinq voies et que l'ASF et l'Etat, disent de façon objective « Voilà ce que nous proposerions, voilà les conséquences, voilà les avantages et les inconvénients. » Je voudrais notamment parler d'un point sur lequel je m'escrime depuis dix ans que je suis député : les conditions de sécurité, ce qui se produirait s'il y avait une deux fois cinq voies, en cas de carambolage, d'incendie. Comment les usagers seraient-ils évacués ? Sur ce point-là, je crains le débat public ne se finisse sans que je n'ai l'once du quart d'une réponse.

Je terminerai en disant, et ce n'est là qu'une interpellation d'ASF que je voudrais verser au débat public, puisque je crois qu'il y a retranscription de ses débats, que je continue à alerter l'Etat sur le fait que la vallée du Rhône est désormais trop dangereuse. Les mesures de régulation qui sont parfaitement exposées dans le document qui a été distribué, montrent que le champ du possible est beaucoup plus vaste que nous ne l'avons imaginé au départ. Je dis que c'est sans attendre les éventuelles décisions, dès le mois prochain, qu'il faut mettre en œuvre ces mesures de régulation.

Je termine rapidement, vous m'excuserez, en disant que je m'absenterai tout à l'heure, mais comme je sais que les élus sont souvent suspectés de s'exprimer et de partir ensuite, je vous informe que je vais prendre le TGV à Valence pour aller en séance de nuit à l'Assemblée où nous évoquons un sujet qui a mis quelques personnes, deux ou trois je crois, dans les rues ces deux derniers mois.

**Paul VIALATTE**

Bon courage.

**Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports Sud-Est**

Je demande un droit de réponse. J'apprécie beaucoup les propos de Monsieur Besson, mais je ne peux simplement pas apprécier ce qui ne correspond pas à ce que j'ai dit. J'ai fait parvenir à Monsieur Besson un livre que nous avons publié il y a moins d'un an et dans lequel nous avons effectivement analysé les problèmes de la demande et l'offre de transports, dans lequel nous avons évoqué certaines solutions sans en évoquer aucune a priori.

Sur le plan des propositions faites, je vous le dis maintenant car vous devez partir, nous avons déjà proposé plus du quadruplement du trafic fluvial, plus du doublement du trafic ferroviaire et malgré tout cela, si vous étiez là tout à l'heure, les chiffres vous le montreraient, il restera une augmentation du trafic routier d'environ 40 %. Je ne peux donc pas accepter que l'on dise que je propose au nom de l'office des transports une seule solutions autoroutière car c'est totalement faux. Les écrits dont vous êtes en possession mais que vous n'avez peut-être pas lus, vous montrent le contraire, nous sommes tout à fait pour la multi modalité, mais avec des éléments objectifs et précis.

**Paul VIALATTE**

Merci pour ces explications, mais ne polémiquons pas, s'il vous plaît.

**Eric BESSON**

Il n'y a maintenant plus personne pour défendre la deux fois cinq voies !

**Marcel VIAL**

Tout d'abord, une toute petite précision sur le fait que nous n'avons pas parlé des différents projets d'infrastructure. Nous avons suivi la feuille de route que nous a donnée la Commission du débat public qui nous demandait d'exposer la situation en 7 minutes, et nous avons un peu dépassé. Nous sommes bien entendu disposés à en parler. Il est bien d'avoir l'occasion de démystifier un peu cette deux fois cinq-voies. Il s'agit d'un projet, nous en avons parlé, qui a été lancé dans la mare en 2000 par notre Président. Je dis qu'il s'agit d'un cri de détresse a eu au moins l'intérêt de peut-être contribuer au fait que nous soyons aujourd'hui tous ici pour débattre de ce sujet. Il fallait en parler, nous avons de grosses difficultés d'exécution. Nous sommes aujourd'hui en mesure d'assurer la sécurité sur l'autoroute, mais il y a effectivement un risque, dans les mois et les années qui viennent que nous le soyons de moins en moins et que nous puissions faire face à un incident majeur ou à ce genre d'évènement. Notre Président a donc attiré l'attention, a jeté un pavé dans la mare et je crois qu'il a très bien fait. C'était en 2000, nous sommes en 2006 et soit dit en passant le trafic a augmenté de 20 %.

Quel est ce projet ? Toutes les sociétés d'autoroute voient dans leur contrat, à partir du moment où nous atteignons un certain niveau de trafic sur une infrastructure, l'obligation de faire des études préalables pour voir comment agrandir l'autoroute. J'ai agrandi l'autoroute A10 au nord de Bordeaux, nous sommes passés de deux à trois voies parce que nous avons dépassé un seuil de trafic et tout cela est une procédure qui n'est pas spécifique à l'A7.

Nous avons donc fait une étude préalable en 2001 sur l'A7, sur ce projet et cela en est resté là. Le pavé a été jeté dans la mare et nous en sommes là. J'entends beaucoup de choses telles que les terrains sont déjà acquis, tout cela n'est pas vrai, nous avons quelques terrains, 3 ou 4 % de l'emprise nécessaire si nous voulions faire cette deux fois deux voies ou si nous devions la faire. Il faut donc démystifier tout cela.

**Paul VIALATTE**

Merci. Faudra-t-il faire une réunion publique spécifique sur cette question ?

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose que l'Etat réponde tout à l'heure et présente un peu plus les mesures. Par contre, si un atelier devait avoir lieu sur le sujet il ne faudrait peut-être pas intervenir que sur la deux fois cinq voies, mais également sur la deux fois quatre-voies, qui est également un projet, l'amélioration des nationales 7 et 9 pour vraiment bien comparer les services possibles et également les reports et trafic qu'il pourrait y avoir. Nous étudierons cette question, peut-être faire une réunion à Montélimar, comme cela nous parlerons en même temps de la (*inaudible*).

**Paul VIALATTE**

Le temps passe, je suis désolé pour toutes les questions qui ont encore des questions mais nous devons passer à la suite.

*Protestations dans la salle.*

**De la salle**

J'ai une question !

**De la salle**

Il n'y a que les technocrates qui parlent, nous en avons marre ! Ce n'est pas un débat public !

**Philippe MARZOLF**

Essayez de comprendre, s'il vous plaît...

**Paul VIALATTE**

Nous prenons encore deux questions, allez !

**Monsieur DUMONT**

Soit vous organisez un débat public où nous n'avons qu'à écouter, soit vous êtes là également pour entendre ! D'accord ? Si vous êtes là pour entendre, il faut alors consacrer du temps à cela.

Je me présente, citoyen Dumont, décrétinisé par l'école républicaine, qui a également des difficultés aujourd'hui.

Je voulais simplement vous dire que je ne suis pas d'accord sur les projets que vous proposez. Ces projets sont ceux qui ont été massivement rejetés un 29 mai. La libre concurrence, etc., nous n'en voulons pas. Nous voulons une politique d'Etat qui régule les transports. C'est tout, c'est aussi simple que cela. J'émettrai tout de même une petite idée : j'aimerais vivre et travailler au pays.

**Philippe MARZOLF**

Vous pourriez nous donner des arguments concrets.

**Paul VIALATTE**

Nous considérons qu'il s'agit d'une contribution qui ne demande pas de réponse. Nous allons prendre une autre question.

**De la salle**

Je suis également un citoyen concerné par le problème de la traversée de l'autoroute. J'interviens à propos de la dernière intervention de l'association. Effectivement, des infrastructures existent et nous pourrions nous en servir. Je vais vous donner un exemple : avant La Poste utilisait des trains postaux, elle utilise maintenant la route. La Poste a maintenant un TGV postal qui amène le courrier de Paris pour la Drôme et l'Ardèche, qui descend jusqu'à Marseille, qui descend sans s'arrêter, qui remonte sans s'arrêter et qui dépose le courrier à Mâcon. Ensuite, de Mâcon, un transporteur de la Drôme prend le courrier, l'amène à Valence Centre de tri et de Valence Centre de tri, non seulement le courrier n'est pas trié, mais les structures de tri sont remises dans un camion et sera trié à Saint-Quentin-Fallavier. Voilà le progrès ! Et le courrier arrive quatre à cinq jours après. Il faut également savoir que pendant les périodes de grand trafic d'été, les véhicules poids-lourds sont interdits et que le courrier ne peut même pas être distribué, il est interdit d'autoroute par ASF !

On nous disait qu'il s'agissait d'un problème de temps pour la SNCF, je propose que la SNCF, maintenant qu'il y a la ligne TGV, remette des trains postaux sur les trains voyageurs qui parcourent l'ensemble du territoire.

**Paul VIALATTE**

Il nous faut continuer, pardonnez-moi.

**De la salle**

J'aimerais que l'on me donne la parole, j'ai des choses à dire. Je suis présidente d'un groupe de citoyens, les citoyens n'ont pas beaucoup la parole. Nous avons travaillé sur notre rapport et notre proposition est très claire.

Il n'y aura pas d'augmentation des axes routiers dans la vallée du Rhône sans une mobilisation ferme des populations. Il y a des solutions alternatives, commencez par les explorer. Le problème pour nous aujourd'hui est que vous nous proposez sans cesse d'augmenter le tuyau. Nous ne sommes pas des gens qui vivons dans un espace en tranches, nous savons que ce débat sur les deux fois cinq voies existe.

Je vous donne déjà la position d'un groupe de citoyens qui est très claire : il est hors de question d'envisager cette chose-là, cherchez des solutions alternatives, développez les transports en commun, la gratuité, soyez également clairs sur les transports, sur ce qui est transporté. La vallée du Rhône trimbale tous les déchets de la région et il faudrait peut-être réfléchir plus globalement. En tout cas, en excluant systématiquement la deux fois cinq voies.

**Paul VIALATTE**

Nous, Commission du débat public, nous ne proposons rien. Nous ne sommes que les organisateurs du débat, ceux qui proposent sont les représentants des administrations, mais si vous regardez le dossier, vous verrez que les propositions sont très variées. Nous en parlerons en troisième partie.

**De la salle**

*(inaudible)*

**Paul VIALATTE**

Pardonnez-moi, mais nous devons continuer. Vous pourrez poser des questions par la suite ! Il y aura de nouveau des périodes pour les questions. S'il vous plaît, Monsieur Alain Gille, Madame Françoise Potier et Monsieur Dominique Mignot, peuvent-ils venir à la tribune puisque nous passons au temps suivant.

## **Quelles sont les causes de la mobilité et les tendances en jeu pour l'avenir ?**

**Paul VIALATTE**

Nous allons commencer par l'intervention de Monsieur Alain Gille du Conseil national des transports.

## **.I Conseil National des Transports**

### **Alain GILLE, Président du CNT**

Je m'inscris dans la réflexion de Monsieur Bourg sur ce qui est important et j'ai donc tenté de réfléchir à ce que nous pourrions voir comme scénario rétroactif, en se demandant quel est l'avenir que nous imaginons à l'horizon 2050, lié à l'effet de serre, aux ressources énergétiques et comment pourrions-nous décliner ce scénario à l'envers pour se demander ce qui est possible pour 2020 et ce qui est possible, de manière plus précise, sur cette période.

L'horizon 2050 et les réflexions sur les gaz à effet de serre sont liés à la question qui est communément posée et qui tend à dire que si nous voulons éviter un réchauffement climatique de plus de 2°C, ce qui paraît raisonnable pour les générations à venir, si nous ne voulons pas dépasser 2°C, il faut que la consommation de carbone par an et par habitants soit de moins de 500 kg, ce qui veut dire qu'il faut grosso modo diviser par 4 la production de carbone et c'est ce que nous appelons le facteur 4.

Là-dessus, nous pourrions très bien dire « le facteur 4 est une moyenne entre les transports, le tertiaire, le logement, l'agriculture, etc., j'ai pris l'hypothèse simplificatrice que chacun des secteurs prenait une part équitable du fardeau et que chacun tentait d'atteindre le facteur 4.

Il y a eu un très bon travail du Conseil général des Ponts & Chaussées qui est sorti récemment sur les scénarios de transports, évolution des transports à 2050. Si nous prenons l'hypothèse de vouloir atteindre ou s'approcher du facteur 4, un seul des scénarios est crédible, possible : le scénario n°1 qui s'appelle Gouvernance mondiale. S'il est effectivement le seul possible, parce qu'il n'y a pas de sens à économiser des gaz à effet de serre ou du pétrole sur la vallée du Rhône ou sur la France, voire sur l'Europe, cela ne peut être que dans le cadre d'une gouvernance mondiale et il n'est pas complètement absurde, bien des organismes mondiaux sont en place et peuvent peut-être commencer à se saisir de ce type de question.

### **De la salle**

Si nous attendons Monsieur Bush, nous attendrons longtemps !

### **Alain GILLE**

Ensuite, il est évident que cela suppose que l'ensemble des nations s'en préoccupent. Encore une fois la France n'apportera pas grand-chose à elle seule.

Il paraît également à peu près clair, que cela plaise ou non, que le transport routier sera très certainement le mode prédominant dans les décennies à venir parce qu'il y a beaucoup de circulation à très courtes distances, beaucoup de circulation qui produisent beaucoup d'effet de serre et sur lesquels les transports alternatifs ont beaucoup de mal à prendre.

Je pense également que si nous voulons tenter de faire en sorte que l'on puisse atteindre le facteur 4, c'est ce que fait le scénario n°1 du rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées, il faut faire un très gros effort de recherche sur le développement des biocarburants, sur les moteurs propres, les moteurs ne consommant pas de carbone, du moins d'énergie non renouvelable.



Le simple fait d'avoir des moteurs propres ne suffit pas, nous devons effectivement avoir en plus des reports, des transferts modaux maximaux incités par le développement de la massification. Il ne peut pas y avoir, ni sur le plan économique, ni sur le plan de l'environnement, des transports modaux alternatifs de qualité et qui ne sont pas massifiés. Il faut donc remplir des trains, ce qui n'est pas forcément évident, il faut remplir des barges fluviales. Pour arriver à la massification, il faut souvent une tarification adaptée, et il faut effectivement des prix de carburants élevés et des taxes importantes. En fait, même en pariant sur les transferts modaux maximaux, cela ne suffit pas encore et il faut en plus d'entrée, lutter contre la sur mobilité, lutter contre tous les transports qui ne sont pas strictement indispensables au développement économique et l'on installe un élément qui s'appelle le couplage.

Le découplage n'est pas évident, n'est pas facile. Il y a un couplage historique, constaté par les économistes entre le développement du transport et le développement de l'économie. Il existe un autre couplage entre l'économie et l'emploi. Il y a donc d'une certaine manière entre un couplage entre le transport et l'emploi. Nous sommes donc contraints de prêter attention. Néanmoins, je pense que nous ne pouvons pas imaginer de respecter un objectif type facteur 4 si nous avons une croissance des transports. Nous devons arriver à trouver une sorte de stabilisation de ces transports. Simplement, la difficulté lorsque nous regardons maintenant le problème de la vallée du Rhône, la grande difficulté est qu'il s'agit d'une chose à l'échelle européenne, voire à l'échelle de la France. Si nous voulons massifier, si nous voulons tenter de faire du report de la route vers le rail, nous sommes obligés de condenser les trafics et les lieux de condensation naturelle sont la vallée du Rhône et l'arc atlantique et nous sommes fatalement obligés, si nous voulons faire un transfert modal massif, de condenser le trafic sur la vallée du Rhône et de la Saône.

Vous devez également savoir que le transfert modal sur le rail ne concerne de façon aisée que le transport sur longue distance. Nous considérons qu'il doit y avoir au moins 600 kilomètres dans les conditions économiques actuelles. Je dis que ce n'est pas commode, ce n'est pas facile et sachez simplement que le transport de marchandises à longue distance, d'après mes calculs, d'après mes chiffres – je ne les garantis pas absolument, ils sont à vérifier – représente 10 % des émissions de gaz à effet de serre. Là-dessus, arriver à trouver un taux de captation de ce trafic de l'ordre d'un tiers donnerait 3 à 4 % d'impact sur l'effet de serre. Ce n'est pas ridicule, ce n'est pas négligeable, mais il faut tout de même en donner l'ordre de grandeur.

Nous devons également nous dire que tout cela se raisonne à des données technologiques connues. Il est possible qu'il y ait des progrès non perceptibles aujourd'hui en termes de technologies. Je crois donc, et c'est le message que je voudrais livrer, il ne faut sûrement pas se hâter de réaliser des extensions d'infrastructures aujourd'hui. Par contre, nous aurions tort de ne pas prendre les mesures conservatoires qui un jour les permettent, au cas où nous trouverions justement les innovations technologiques qui permettraient de transporter sans nuire à l'environnement. Merci de votre attention.

**Paul VIALATTE**

Merci. Madame Françoise Potier de l'INRETS.

## **.II Sociologie des comportements**

### **Françoise POTIER, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité**

Bonjour. Je pense que mon collègue Monsieur Mignot et moi-même aurions dû passer avant, car nos interventions se situent en amont.

Je voudrais rappeler que les experts s'accordent sur une croissance de la mobilité, mais une croissance ralentie par rapport à ce que nous avons connu dans les années 90. L'une des causes de cette croissance est l'évolution des modes de vie et des comportements.

Je voudrais d'abord tout de même rappeler que les comportements de mobilité dépendent avant tout du revenu disponible des ménages, et surtout ces comportements continueront à être surdéterminés par ce revenu, surtout sur les longues distances.

Au-delà de ce facteur économique, les modes de vie évoluent, voire changent. Il est difficile d'aborder l'ensemble des modes de vie en quelques minutes surtout sur la demande de mobilité et je me concentrerai donc sur trois points : l'évolution du temps de travail-temps libre, l'éclatement des temps et enfin les fortes inégalités des mobilités loisir-tourisme.

Evolution des temps, j'ai cru voir que vous adoriez les chiffres, je vais donc passer très vite là-dessus, mais en revanche, je pense qu'un chiffre global permet de prendre la mesure de l'évolution des temps de travail. Ce chiffre est en fait le temps de travail dans un temps de vie. En 1950, le temps de travail représentait 20 % du temps de vie, 11 % en 1990, 10 % en 2004 et nous estimons qu'il représentera 8 % du temps de vie en 2020.

#### **De la salle**

La retraite à 70 ans !

#### **Françoise POTIER**

Oui...Je pense que cela signifie un certain nombre de choses. Tout d'abord, contrairement à ce que nous avons dit, les 35 heures n'ont pas marqué une rupture. Ils ont éventuellement marqué une certaine accélération dans certains modes de vie, mais n'ont pas marqué de rupture. D'autre part, cela veut dire que l'augmentation de l'allongement de la durée de vie est beaucoup plus rapide et importante que la diminution du temps de travail. Nous aurons donc plus de personnes âgées qui seront moins tournée vers la mobilité domicile-travail.

Je ne vous donnerais pas beaucoup de chiffres, mais il y en a quelques-uns que vous devez avoir.

#### **De la salle**

Il y en a assez !

**Françoise POTIER**

La mobilité locale représente 50 % de la mobilité totale et que la mobilité domicile-travail ne représente que 20 % de la mobilité locale. Ce qui veut dire en fait que la mobilité domicile-travail ne représente que 10 % de l'ensemble de la mobilité. D'autre part, la mobilité moyenne et longue distances aura sans doute une croissance plus soutenue.

Passons à l'éclatement des temps. La frontière de travail et temps libre s'estompe et continuera à s'estomper. Ceci est en fait une conséquence de la relation au travail plus flexible, avec des horaires moins fixes, des congés de plus en plus fractionnés, du travail à temps partiel, dans lequel nous pouvons mettre le télétravail dont Dominique parlera. En fait, tout le monde ne travaille plus en même temps. D'ailleurs, si nous voulons organiser une réunion, à part le mardi et le jeudi, cela devient de plus en plus difficile. En outre, contrairement à ce que j'ai entendu, tout le monde ne part pas en vacances au même moment. Même s'il y a des pics, attention.

Je voulais également rappeler, parce que je n'ai pas pu prendre la parole tout à l'heure, que la location représente à peine 5 voire 7 % de l'ensemble des séjours touristiques. Nous pourrions en reparler à un autre moment. Donc, tout le monde ne part pas en vacances au même moment et surtout, les loisirs et le tourisme se pratiquent toute la semaine, c'est là où le changement est intervenu, toute l'année et ne sont plus réservés aux seuls week-ends ou aux grandes vacances. Les séjours touristiques seront de plus en plus fréquents et de plus en plus fractionnés, voire se réduiront à des déplacements infra journaliers avec l'urbain comme destination privilégiée. La conséquence de tout cela est que le secteur des transports sera de plus en plus sollicité, il y aura plus de monde sur les routes, il y aura plus de monde dans les zones urbaines et particulièrement dans les zones urbaines touristiques. Mais seulement, un certain nombre d'études ont été faites et montrent qu'il y a énormément de zones urbaines, de villes, concernées par le tourisme pris au sens large et qui inclut également les relations sociales. Autre conséquence, nous nous déplacerons autrement dans les grandes agglomérations, avec des besoins différents, comme la signalisation, etc.

Nous remarquons également des inégalités très fortes pour la mobilité loisir-tourisme. Il s'agit du dernier chiffre que je vais vous imposer et vous devez vous rappeler qu'il y a une inégalité très forte et la moyenne ne veut strictement rien dire, c'est-à-dire qu'en fait les 20 % des Français réalisent 70 % des déplacements touristiques. Il faut donc faire attention aux moyennes.

A partir de là, nous pouvons nous poser différents problèmes. De plus, les déplacements de loisir pour une même personne ne sont pas substitutifs mais au contraire cumulatifs. En fait, à la base, les Français qui se déplacent pour les loisirs (*inaudible*) ont le même type d'activité et puis, au fur et à mesure que leur mobilité augmente, leurs activités deviennent de plus en plus spécifiques. Nous commençons à aller dans notre territoire proche, plus loin ensuite et enfin à l'étranger, et nous n'avons pas une substitution entre l'étranger et le territoire proche.

Par ailleurs, et il faut également avoir cela en tête, les Français ne considèrent plus cette mobilité non contrainte comme un luxe, mais comme un droit. Dès lors, la question est de savoir si les Français zappeurs de la mobilité de loisir et de tourisme continueront à augmenter leur mobilité ou s'ils s'atteindront un seuil de saturation. Il s'agit d'une question à laquelle nous avons un peu de difficultés à répondre. Est-ce que les Français qui voyagent peu voyageront un peu plus ? Une chose est sûre : l'acculturation au voyage joue un rôle important et, comme nous ne voyons pas du tout comme nos parents tout comme nos enfants ne voyagent pas comme nous, leurs enfants... Nous voyagerons donc sur des territoires beaucoup plus étendus, au moins jusqu'en 2020. Il y aura peut-être ensuite une cassure.

Je me dépêche, j'en arrive à la conclusion. Il faut cesser de raisonner sur la seule mobilité domicile-travail et sur les seuls résidents, surtout dans des territoires touristiques comme celui-ci. Bien sûr, et nous l'avons rappelé, il faut raisonner sans hypothèses sur le pétrole. Merci.

**Paul VIALATTE**

Merci. La parole est à Monsieur Dominique Mignot.

### **.III Evolution des moyens**

#### **Dominique MIGNOT, Laboratoire d'économie des Transports**

Bonjour, mon intervention se situe un peu comme celle de Françoise, précédemment, à un niveau plus global, et n'est donc pas directement lié à la vallée du Rhône. J'avais prévu quelques données de cadrage, ne sachant pas trop ce que diraient les autres collègues. Je ne vais évidemment pas lire tous les chiffres, mais je soulignerai simplement que lorsque nous regardons les évolutions passées et actuelles, depuis dix ans en termes de trafic, et cela vaut pour les marchandises comme pour les voyageurs, lorsque nous affichons des croissances faibles de trafic, cela veut dire que nous avons mis en œuvre des politiques déjà volontaristes. Estimer comme nous le faisons au niveau européen, comme ce sont des chiffres pris en compte dans un certain nombre de modèles, au niveau français à une croissance de 2 ou 2,5 % au niveau des transports de marchandises à l'horizon de 15 ou 20 ans, c'est déjà volontariste par rapport à ce qui se passe actuellement.

Depuis dix ans, nous avons 5 % de trafic poids lourd en moyenne tous les ans et, pour prendre des exemples, que ce soit sur des axes tels que la vallée du Rhône, nous sommes sur des chiffres, les croissances annuelles plus proches de 10 % que de 5. Il s'agit également de la règle du jeu.

Voici des choses que vous a été déjà, sans doute présentées autrement, je vais donc aller vite. J'ai titré le PowerPoint les mobilités au pluriel, parce que les mobilités augmentent et surtout les modes. Je pense que nous devons en avoir conscience, il ne s'agit pas que de la route, mais de l'ensemble des modes, l'aérien, le ferroviaire. Les mobilités augmentent surtout les modes, mais évidemment pas au même rythme, 2 % par an pour la route. S'agissant du trafic SNCF nous sommes en augmentation. La courbe à la baisse est celle du réseau national, je vais peut-être me faire critiquer par RFF mais il s'agit effectivement de l'image du trafic actuel. Le réseau national, lié à la perte, à la disparition des lignes classiques, corail au profit du TGV, nous voyons que nous avons effectivement une augmentation des liaisons TER, mais cette augmentation est relativement marginale par rapport à l'ensemble des volumes.

J'ai fait un petit passage sur les transports publics urbains pour faire une comparaison. Nous ne sommes pas dans un sujet de trafic urbain mais vous allez comprendre le pourquoi du point de comparaison. Les transports publics urbains sont un domaine où nous avons eu de grande politique volontariste en matière d'investissement, beaucoup de villes ont fait des métros, des tramways. Dans la plupart des cas, au mieux, nous avons maintenu la part modale. Cela veut dire que ces gros investissements n'ont pas permis de réduire fortement la part modale de la route, du trafic routier. La conclusion que j'en tire, n'est pas du tout qu'il faut arrêter de faire ces investissements, mais que ces investissements étaient certes nécessaires mais loin d'être suffisants. Et je crois que nous pouvons retrouver ce type de parallèle pour d'autres types d'investissement en dehors de l'urbain.

Ici nous prenons la circulation, augmentation des mobilités. La circulation automobile augmente surtout les réseaux, le réseau autoroutier, le réseau routier national et c'est également vrai en trafic local, y compris la circulation locale, y compris la circulation urbaine et il s'agit bien de l'un des enjeux puisque l'ensemble de ces circulations qui augmentent font que les deux gros enjeux qui se posent aujourd'hui en termes de circulation se trouvent effectivement dans les grandes villes et dans les axes.

Si vous le permettez, je vous présenterai maintenant quelques points qui ne sont pas exhaustifs – je ne peux pas être exhaustif en 7 minutes –, j'évoquerai les marchandises un peu après. J'ai essayé d'identifier quelques idées qui pouvaient éventuellement émerger ici ou là pour voir si les trafics pouvaient diminuer ou non. Premier fait que j'illustrerai tout à l'heure, nous allons a priori vers une stabilisation du taux de motorisation. Le volume de voitures en France va vraisemblablement très peu augmenter par rapport aux États-Unis par exemple, mais nous allons par contre avoir une continuation de l'augmentation des distances. Cette augmentation des distances est due à différents types de motifs, Françoise Potier l'évoquait tout à l'heure, les distances liées aux loisirs, mais pour parler un peu du travail, du trajet domicile-travail, nous avons également une augmentation de la distance liée à l'étalement urbain de la population, à l'étalement peu moins généralisé des activités qui se trouvent plus le long des axes de transport. Les distances augmentent néanmoins, notamment sur les périphéries qui sont de toute façon les plus difficiles à réaliser en transports collectifs. Une question sur le télétravail. Nous parlons beaucoup de télétravail, à une époque, la DATAR avait beaucoup misé sur le Minitel, nous avons abandonné le Minitel pour passer à Internet. Internet va-t-il aider à développer le Massif central ? Internet va-t-il aider à réduire la mobilité ? Un certain nombre de travaux ont porté sur ces usages du téléphone portable ou d'Internet, etc., et les résultats de ces quelques travaux montrent que ce sont les personnes qui sont les plus équipées en portable, télévision dernier cri, en Internet qui se déplacent le plus. Donc, les travaux récents sur cette question ont tendance à montrer que le développement des nouvelles technologies, Internet ont plutôt tendance à participer au mouvement de concentration et de développement de la mobilité. Un dernier élément sur cette question, ce que j'appelle les effets pervers de la recherche systématique des gains de vitesse. Tous les constats que nous pouvons faire là, sont issus d'un mouvement général d'une recherche de gain de vitesse. Si nous remontons depuis les voies romaines jusqu'à aujourd'hui, il s'agit d'une constante dans l'histoire d'aller plus vite pour aller plus loin. Nous pouvons donc dire que si nous continuerons cette notion du gain de vitesse, nous allons par définition augmenter des distances. Françoise Potier en parlait tout à l'heure pour les loisirs, lorsque nous allions sur la Côte d'Azur à une époque, nous allons un peu plus loin maintenant et si nous commencerons à voir apparaître demain des liaisons « intersidérales » de tourisme, pourquoi pas ? Mais là, évidemment, la distance sera à peu près la même, mais au prix de distances accrues. Il y a une règle dans les déplacements urbains, la règle dite de (*inaudible*), une conjoncture régulièrement observée est qu'en gros, les personnes se déplaçant dans les villes mettent à peu près le même temps. Donc, si le déplacement quotidien était d'une heure il y a vingt ans à Lyon, il est également d'une heure aujourd'hui. Le temps est maintenu, mais évidemment avec des distances et des vitesses plus grandes.

Je passe rapidement pour montrer que les distances domicile-travail, qui ne représentent effectivement qu'une partie des déplacements, augmentent partout. J'ai là quelques exemples.

Un exemple, pour le taux de motorisation, pour montrer qu'effectivement, dans les pays européens, nous sommes plutôt sur une stabilisation de la motorisation à un niveau plus faible qu'aux États-Unis, et je crois qu'il s'agit là d'un effet des politiques volontaristes de transports collectifs que nous voyons à l'œuvre dans les pays européens.

S'agissant des marchandises, j'ai une réponse à la question posée tout à l'heure : Y a-t-il un décalage entre le nombre de camions que nous pouvons compter les uns et les autres et les trafics ? En fait, nous assistons depuis plusieurs années à la libération du trafic, beaucoup de transporteurs étrangers transportent du fret français et lorsque vous observez un routier étranger dans la vallée du Rhône, il peut transporter du fret entre Marseille et Lyon. La croissance que vous avez ici est liée à cette libéralisation.

Pour terminer, sur les marchandises, quelles sont les évolutions ? Comme pour les voyageurs, nous avons une diminution des grosses masses, une augmentation des petites quantités transportées sur une très longue distance. Je dirai peut-être un dernier mot pour en revenir à la discussion sur la Net économie. Le e-commerce donne une impression de facilité, on achète des choses de chez soi, on commande à minuit et qu'on voudrait que cela soit arrivé dans la boîte aux lettres le lendemain matin à 8 heures, mais cela génère des flux. Et, derrière tout ce qui apparaît comme étant relativement propre, des flux vont se produire, encore plus de petits flux qu'auparavant. Lorsque vous faites des courses, que vous commandez par Internet, un disque, un livre, ce sont de petits colis et nous avons une augmentation considérable de ces produits éclatés, de très petits colis sur de grandes distances.

Pour conclure, sinon je vais me faire étripper, il s'agit d'une situation qui interpelle les élus, nous l'avons vu tout à l'heure, évidemment les techniciens, mais également les citoyens, l'enjeu auquel nous sommes tous confrontés est bien sûr celui de la mobilité durable et je pense que c'est tout l'intérêt de ce type de débat que de poser ensemble les tenants et aboutissants concernant la mobilité. Merci.

**Paul VIALATTE**

Merci pour ces informations et ces réflexions très riches.

#### **.IV Echanges avec le public**

**Paul VIALATTE**

Y a-t-il des questions directement adressées à Monsieur Alain Gille, du Conseil National des Transports ?

**Jean-Marie CHAUSSON, conseiller municipal délégué aux Transports, Mairie de Romans**

De ma première remarque porte sur le titre figurant sur le programme-papier de la soirée : Faut-il se déplacer toujours plus ? Effectivement, ce titre n'apparaît pas sur la vignette projetée actuellement. S'agissant de cette question, je pense que les techniciens doivent apporter des éléments techniques, mais je pense qu'il s'agit réellement une question à laquelle nous ne devons pas demander aux techniciens de répondre. Nous pouvons leur demander des éléments, mais il revient vraiment à la société de répondre. Lorsque je pense société, je pense associations, je pense citoyens, je pense partis politiques et élus. Je pense qu'il ne faut pas donner l'occasion aux techniciens de répondre à cette question éminemment politique.

Ma première question : nous parlons beaucoup de fluidité ce soir, et notamment pratiquement uniquement des infrastructures routières. Il faut savoir qu'aujourd'hui, tout le monde le sait très

bien, le transport de marchandises et de personnes entraîne des dégâts considérables sur l'environnement, l'espace, l'air, et différentes ressources. Nous nous rendons compte, notamment par rapport à ce qu'a dit Monsieur Gille tout à l'heure, que nous devons arriver à contraindre cette augmentation qui a été sans limites jusqu'à présent.

Je vois trois manières d'y parvenir.

- le prix, tout cela se fait naturellement en ce moment avec la ressource hydrocarbures qui se raréfie, en tout cas en termes d'hydrocarbures faciles à extraire,
- la saturation des réseaux, dont nous parlons comme une chose absolument négative. Il est vrai qu'une autoroute saturée pollue beaucoup car les véhicules ont le moteur qui tourne, etc., mais nous nous demandons s'il ne s'agit pas de l'un des moyens de contraindre la circulation automobile dans son augmentation incessante,
- Monsieur Gille a parlé tout à l'heure, en termes de capacité de la planète à supporter nos déplacements, de 500 kilos par an et par habitant en termes de CO<sub>2</sub>. Pourquoi n'imaginerions-nous donc pas une contrainte légale sous la forme de quotas, de droits individuels aux déplacements qui seraient effectivement issus de ce constat sur le fait que nous ne pouvons pas moralement se dire aujourd'hui « J'ai droit, moi, de dépenser 550 alors qu'il n'y a que 500 kilos de disponibles. »

Voilà donc ma première question, le prix, la saturation, les quotas.

Ma seconde question porte sur le fait que nous faisons effectivement tout ce débat parce qu'il y a des projets d'infrastructures routières. Je suis conseiller municipal à Romans, nous avons fait une étude il y a un an et demi. Romans est à environ 9 kilomètres de la gare de Valence-TGV et moins de 50 % des correspondances emportent la satisfaction des usagers romanais s'ils se déplacent en train de Romans à Valence-TGV. Les usagers romanais vont donc tous à Valence-TGV en voiture. Nous augmentons donc fortement l'usage de la voiture automobile, mais j'aimerais également que nous envisagions la mise en place des moyens énormes mis sur les infrastructures routières, sur des moyens en termes ferroviaires et même en termes de proximité. Il a été dit tout à l'heure que le ferroviaire n'était pertinent que sur des distances à partir de 600 km. Ceci est faux sur les lignes existantes où nous pouvons développer, comme cela s'est fait dans d'autres pays, des tram-trains, etc.

**Paul VIALATTE**

Merci. Quelques mots, Monsieur Gille ?

**Alain GILLE**

Oui, j'ai essayé de passer à l'échelle mondiale de 500 kilos par habitant, à l'échelle française puis à l'échelle des transports. Descendre à l'échelle de l'individu n'est pas encore une étape à laquelle je suis capable d'aller. Simplement, il me paraît important, et ceci est lié à votre seconde question, que nous nous apercevons que l'émission de gaz à effet de serre est beaucoup plus liée aux déplacements de courtes distances qu'aux déplacements de longue distance. Nous avons donc certainement des efforts considérables à faire sur les modes de distribution de marchandises en

ville, beaucoup de progrès à faire, mon collègue évoquait tout à l'heure le progrès Internet, et il est clair qu'il y a une dimension là-dessus.

Nous devons également être très attentifs aux problèmes d'urbanisme et se méfier : contraindre trop fortement la mobilité aura, comme je l'ai dit tout à l'heure, un impact trop important sur l'emploi dans les villes. Nous devons donc faire très attention à ce phénomène. Par contre, essayer, mais ce ne sont pas des orientations à 3, 5, 15 ans, mais à plus long terme, d'orienter l'urbanisme commercial et les systèmes de production des marchandises pour limiter ce que j'appelais tout à l'heure la sur mobilité, est une voie possible à emprunter.

**Paul VIALATTE**

Merci.

**Robert FENELON, Mouvement national de lutte pour l'environnement Rhône-Ardèche**

Nous avons parlé de contraintes et je suis tout à fait d'accord d'évoquer ce mot. Nous, les citoyens, sommes contraints par toute une série de situations et j'aimerais parler d'une contrainte qu'a vécue, subie et continue de subir le chemin de fer français. En 1970, je crois savoir qu'il y avait autant de trafic marchandises sur les trains que sur les routes. Or la dégradation, la contrainte qu'a subie le ferroviaire, et Monsieur Blanchet a dit tout à l'heure qu'il y avait des problèmes de financement terrible pour le rail, vous avez évidemment tout à fait raison, la SNCF a été démolie et lorsque le quelqu'un est à l'encéphalogramme plat, il faut du temps pour le remonter. Je suis partisan d'une contrainte, oui une contrainte, pour mettre en avant, et il s'agit d'une question de volonté politique, le développement privilégié du rail, et du fluvial bien sûr.

Je terminerai par un exemple : je n'ai pas confiance en un débat dont il est dit dans la page 1 que l'Etat n'était pas obligé de l'engager, bien sûr, parce que cela servira à nous motiver, mais nous connaissons déjà la solution lorsque nous voyons ce qui s'est passé pour Grenoble-Sisteron. Mais la question est : Pourquoi l'Etat a-t-il signé un contrat de plan Etat-Région 2000-2006 avec Rhône-Alpes, impliquant le doublement de la voie Romans-Voirion ? Ceci n'est pas fait, sera terminé en 2010. L'Etat s'est engagé en signant à financer sa part dans le contrat de plan État-Région et cela n'est pas fait.

Deuxièmement, nous parlons maintenant, puisque nous en avons parlé avant, de l'électrification de ces sillons alpins. Au mieux, disait le Dauphiné libéré, cela se passera entre 2013 et 2017. Or nous tirons dans ce secteur que les trains avec des diesels, enfin, nous avons une plateforme ferroviaire à l'agonie à Portes-lès-Valence. Parlez-en aux gens, aux cheminots qui y travaillent : il n'y a rien à faire, alors que Valence ferroviaire à une situation privilégiée avec le port fluvial et avec la proximité des routes. Nous pouvons faire passer beaucoup de marchandises par le rail entre la plateforme de Portes-lès-Valence et le sillon alpin du côté d'Ambérieu pour éviter le fameux nœud de Lyon. Enfin, nous ne parlons jamais d'une chose qui gêne beaucoup RFF : la ligne Livron-Veynes. Je me suis laissé dire que des rails existaient depuis 1880 et quelques.

**Paul VIALATTE**

Pour répondre à Monsieur, et aux cheminots en général...



**Jean-Didier BLANCHET**

Vous posez la question des investissements ferroviaires. Il est incontestable qu'un effort important a été décidé, sinon réalisé, dans le cadre de l'application des contrats de plan État-Région. Cela dit, l'opération à laquelle vous avez fait allusion, l'électrification de la voie entre Valence-Grenoble et le futur Lyon-Turin, est une décision qui est prise et qui sera réalisée, certes...

**De la salle**

Nous parlons de 2006, Monsieur.

**Jean-Didier BLANCHET**

Je le sais bien, mais vous ne l'aurez sans doute pas avant 2010. Cela dit, il s'agit de contraintes budgétaires, vous avez comme moi qu'il y a des contraintes budgétaires.

**De la salle**

Et si je ne paie pas mes impôts ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Par ailleurs, pour vous remonter un peu le moral, je vous rappelle tout ce qui a été consenti en matière ferroviaire pour moderniser le secteur fret de la SNCF. Il s'agit de 1,5 milliard d'euros, partagé entre les cas pour 800 millions et la SNCF elle-même sur des locomotives dédiées au fret. Il y a donc une volonté réelle de renverser la vapeur, si je puis dire, en matière de fret ferroviaire. Cela dit, comme je l'ai dit tout à l'heure, cela prendra un peu de temps.

**De la salle**

Il y a des trains (*inaudible*) depuis le 1<sup>er</sup> avril 2006, il y a 7 compagnies qui sont maintenant (*inaudible*). C'est la liberté de concurrence.

**Jean-Didier BLANCHET**

Grâce à quoi vous aurez probablement une SNCF plus compétitive et plus efficace.

*Protestations dans la salle.*

**De la salle**

Il s'agit d'un dumping social, comme sur la route.

**Dominique MIGNOT**

J'aimerais réagir concernant l'infrastructure. J'ai pris tout à l'heure un exemple dans les transports urbains, mais il est vrai que les projets ferroviaires qui sont réclamés ici où là pour développer le flux ferroviaire sont nombreux. Sauf qu'aujourd'hui, je le dis qui est à être impopulaire, il ne sera rien de faire ces projets ferroviaires si nous ne faisons en même temps rien sur la route, si nous ne faisons rien en même temps en matière de gestion à la SNCF. Il faut effectivement dire les choses. Je crois que nous pouvons-nous faire plaisir en réclamant de l'infrastructure, en mettant des millions sur le ferroviaire pour constater au bout de quelques temps que cela ne fonctionne pas.

**De la salle**

Nous avons perdu 35 ans !

**Dominique MIGNOT**

Il ne s'agit pas que le problème d'investissement, il s'agit d'un problème de gestion de la SNCF et d'un problème d'actions sur le trafic routier. Si nous ne faisons pas un ensemble de mesures, nous allons effectivement constater que le trafic ferroviaire continue à diminuer.

**Paul VIALATTE**

Merci.

**Michèle EYBALIN, Conseil régional Rhône-Alpes**

Je voulais intervenir sur deux ou trois choses, je reviendrai peut-être sur la convention ferroviaire que nous avons signée avec l'Etat. Je voulais simplement poser une question par rapport à la façon de poser le débat. Poser le débat en matière d'offre et demande de transports occulte tout de même beaucoup de choses, nous l'avons vu toute la soirée. Occulte notamment la question de l'aménagement du territoire pour laquelle les régions compétentes et nous donne effectivement, à nous, Rhodaniens, l'impression de vivre dans un tuyau. Ceci n'est pas très agréable parce que notre territoire est attractif, nous aimerions que notre territoire, au lieu d'être saturé et effectivement pris pour un tuyau, soit un territoire attractif. Ceci fait qu'à la question d'augmentation des demandes de transports, nous n'avons pas pris en compte, et plusieurs personnes l'ont dit, la question de la crise énergétique. Madame a dit tout à l'heure que 20 % des Français réalisaient 70 % des déplacements. Cela recadre tout de suite les débats et les choses.

Beaucoup de choses n'ont donc pas été abordées, et il me semble que le minimum syndical aurait quand même été de poser ce débat public en termes de transport multimodal. Nous aurions effectivement pu parler de l'importance du fleuve et des investissements qui restent à faire, nous aurions pu parler des questions du ferroviaire. Je voudrais tout de même dire qu'effectivement, l'Etat est peut-être engagé à des baisses d'impôts, mais tous les engagements du contrat de plan Etat-Région et notamment s'agissant de la convention ferroviaire ne sont pas réalisées. Les régions ont récupéré beaucoup de choses ces dernières années et sont autorités organisatrices des transports depuis quelques temps, la région Rhône-Alpes depuis 1997.

Il est également bien de parler de gouvernance mondiale, mais les infrastructures de transport sont tout de même au cœur du développement durable et il est tout de même assez urgent d'arrêter de faire mieux, mais de faire autrement, parce que, sinon, nous irons directement dans le mur. De plus lorsque nous parlons d'un projet, au lieu de parler du coût financier et dire que cela est très cher, que nous ne pourrions pas faire cela avant 20 ans, etc., de prendre en considération une bonne fois pour toutes les coûts sociaux, environnementaux et économiques des choses. Nous ne pouvons plus raisonner ainsi, je crois que nous devons nous mettre cela dans la tête et que, surtout en matière de transport, nous allons devoir réfléchir à habiter autrement, à se déplacer autrement. Par contre, je ne suis pas favorable aux quotas de mobilité et aux droits de déplacement, parce que nous voyons ce que cela donne en matière de polluer : on rachète. Les plus riches rachèteront donc les droits de transports au plus fort et nous en reviendrons donc toujours à la même question. J'aurais (*inaudible*)

### **Philippe MARZOLF**

Juste pour apporter une précision, vous avez tous eu le journal du débat n°1 qui est à l'entrée et vous avez vu que le débat public est un processus itératif. Nous avons prévu trois réunions s'agissant d'aménagement du territoire, à Marseille, Lyon et Montpellier. Nous avons des informations à vous donner en plus de celles données par l'Etat et nous sommes ici pour que des gens viennent nous expliquer d'autres informations, qu'il y ait des échanges et ensuite, bien sûr il y aura des réunions sur le développement des territoires, sur enjeux globaux d'environnement, sur les impacts locaux, nous reviendrons à Valence pour parler de sécurité sur les autoroutes, avec les accidents, de pollution et de lien avec la santé. Nous ne pouvons pas parler de tous les sujets au cours d'une réunion publique. Nous avançons donc progressivement et au cours des réunions territoriales à la fin, nous arriverons à faire une synthèse de l'ensemble et vraiment proposer des solutions.

Je vous propose maintenant de passer aux deux autres intervenants, il est 20 heures 25. Il y aura encore du temps pour le public.

(*inaudible*)

### **Philippe MARZOLF**

Il est vrai que la SNCF a été beaucoup attaquée ce soir. Prenez un micro, Monsieur.

### **Un intervenant, SNCF**

Je ne peux pas accepter les allégations de Monsieur Mignot sur l'absence d'économies, efforts de productivité de la SNCF. Je crois qu'elle en fait beaucoup et je crois également que nous devons aussi penser à l'égalité de la concurrence pour le report intermodal. Des coûts sont dus à l'usure de l'infrastructure routière et autoroutière et ne sont pas forcément complètement pris en charge par les transporteurs routiers. Il y a également les coûts sociaux, accidents, émissions de gaz, pollution, qui ne sont pas du tout pris en compte, mais aussi le dumping social sur le coût du travail, en particulier des camionneurs étrangers, mais aussi français, et le respect du Code du travail.

**Paul VIALATTE**

Ce n'est pas la peine de polémiquer.

**Dominique MIGNOT**

Je suis d'accord, mais je me basais sur une étude menée en Aquitaine, rassurez-vous, cela ne concerne personne ici. Nous avons évalué, dans un groupe de travail, la politique multimodale des marchandises, il y avait des personnes de RFF et de la SNCF et le constat général de ce groupe de travail qui a travaillé pendant un an et demi est que nous pouvions augmenter le fret ferroviaire par 2 à capacités existantes. Ce n'est pas qu'un problème d'infrastructures.

**Un intervenant, SNCF**

Il y a aussi un problème de marché et d'égalité de concurrence.

**Paul VIALATTE**

Nous continuons, Monsieur Gourdol, Monsieur Estour. Avec Monsieur Gourdol, nous aurons des informations sur la politique de la Région.

## **.V La création de nouveaux services de transport et leurs effets**

**Michel GOURDOL, Région Rhône-Alpes**

Bonjour. Je travaille à la Direction des Transports de la Région. La Commission nationale a demandé à une autorité organisatrice de transports publics ce qu'elle faisait pour répondre à la question qui était posée ce soir, c'est-à-dire comment organise-t-on une offre de transports. Il s'agit bien ici de transport régional de voyageurs pour répondre aux demandes croissantes. Mon propos sera donc limité au réseau TER exploité par la SNCF.

Il faut peut-être commencer, pour que tout le monde ait le même niveau d'information, par rappeler qui fait quoi. La Région est une autorité organisatrice, elle définit, finance un réseau dont je vous donnerai la consistance dans un instant. Elle intervient également sur toutes les composantes d'un réseau, elle finance à 100 % la rénovation du matériel existant et l'acquisition du matériel neuf. Elle contribue, en cofinçant, la modernisation des infrastructures et elle contribue donc à la réalisation de ce qui a été évoqué à de nombreuses reprises ici, c'est-à-dire les travaux du contrat État-Région. Ce contrat a d'ailleurs été complètement remis à plat et sorti de l'état difficile dans lequel il se trouvait et je précise aux intervenants qui ont posé la question sur le sillon alpin sud, qu'au cours du mois de mai la convention de financement pour le doublement une partie du sillon alpin sud, entre Romans et Grenoble sera faite, donc d'ici quelques semaines. Autre composante de ce réseau, la tarification attractive pour les utilisateurs du TER mais aussi des tarifications multimodales puisque l'un des enjeux qui a été beaucoup souligné est de faciliter le passage d'un réseau de transport public à l'autre, notamment dans les grandes régions urbaines. Nous verrons un exemple de ces tarifications multimodales à Valence d'ici à la fin 2007. Il s'agit également d'aménager les gares en centres d'échanges pour permettre d'accéder de toutes les façons possibles, en vélo, à pied, en voiture, en autocar départemental, à ces gares, point d'entrée de ce réseau TER.

La SNCF est bien sûr l'exploitant du réseau TER, l'expert du transport ferroviaire et elle organise par ailleurs tous les trains dont nous avons beaucoup parlé tout à l'heure, les trains grandes lignes, les TGV et bien sûr les services fret.

Voici donc la consistance du réseau TER pour l'ensemble de la région : 1000 trains quotidiens, 450 cars TER, 160 gares régionales. Le coût d'exploitation est élevé pour une région, 320 millions d'euros pour l'année 2005, et l'ensemble du budget ferroviaire, j'aimerais que vous reteniez peut-être cela, représente un tiers du budget annuel de la Région. Nous avons beaucoup parlé de volonté politique, il s'agit donc d'un choix qui a été fait, qui est assumé, mais qui coûte cher.

Pour vous montrer que même si le réseau TER peut apparaître comme marginal, je me souviens que le premier intervenant parlait que 14 % de l'échantillon qui avait été sondé se déclarait utilisateurs réguliers du TER, c'est peut-être comme la circulation des fluides, si vous faites circuler 100 dans un tuyau, cela marche ; 105, cela commence à freiner ; 110, 115, cela bloque. Donc, il est très important de soutenir la croissance de l'utilisation et du développement du TER face à ces 14 %.

En 1997, le début de l'autorité de la Région en tant qu'autorité organisatrice : environ 600 trains chaque jour et nous sommes aujourd'hui à un peu plus de 1000 trains. Donc, vous voyez 40 % de l'offre TER supplémentaire. Ceci répond à l'évolution de la fréquentation dans le même temps, de 1997 à 2005. Au moins 5 % par an et vous voyez que la courbe, notamment en 2004, 2005 et plus encore la tendance 2006, est beaucoup plus proche de 10 que de 5 %. Ce qui peut d'ailleurs provoquer un problème puisque vous voyez que le profil de l'évolution de la courbe de fréquentation est plus abrupte et parfois, sur certains quais, à certaines heures, dans certaines gares, les voyageurs ont des difficultés à monter au même moment dans le même train.

Pour rendre un réseau tel que le réseau régional plus attractif, la question du matériel est importante. Cela répond également à cette hausse de la fréquentation que j'évoquais. Vous avez ici deux images de matériels duplex, beaucoup plus capacitaires, qui permettent des relations authentiquement régionales, de type périurbaine, de petites inter-cités, de type maillage régional. Ce sont des modèles que développent les constructeurs, il s'agit du même matériel, des TER 2NG, nouvelle génération à droite et ancienne génération à gauche. Vous voyez en bas l'importance du budget qui y est consacré.

Autre exemple du développement du réseau TER et de son attractivité : la tarification. Les tarifications du réseau ferroviaire étaient auparavant tout de même marquées par l'ampleur nationale du réseau de la SNCF. Avec l'intervention des régions, nous aboutissons à des tarifications qui répondent davantage à des besoins de déplacements régionaux, de type inter-cités, de type domicile-travail ou domicile-études. Mais les enjeux sont également des tarifications multimodales, c'est cela qui rendra également beaucoup plus attractif ce réseau, faciliter le passage d'un réseau à l'autre, si possible, et c'est ce que la région est en train de développer, sur le même support, une carte à puce que nous avons appelée OÙRA (Allez Où vous voulez en Rhône-Alpes), ce n'est pas moi qui l'ai inventé ! Il s'agit d'un support unique qui permet de charger les titres de transport aussi bien régionaux, que départementaux ou qu'urbains. Le but visé est donc bien une chaîne de transport, un accès plus facile pour les voyageurs.

Tout à l'heure, Monsieur Larose de RFF vous a indiqué le cadencement était le grand œuvre que nous visions. Il s'agit là encore de l'attractivité d'un réseau. Lorsque les horaires sont visibles, lorsqu'ils sont facilement mémorisables comme sur l'exemple de droite, qui n'est pas rhône-alpin, mais midi-pyrénéen, vous voyez un rythme très régulier, les heures sont toujours les mêmes et l'utilisateur peut très bien retenir l'horaire de son train et, s'il le rate, il connaît l'horaire du suivant. Il s'agit d'un saut qualitatif que nous espérons franchir à partir de décembre 2007.

Voilà à quoi ressemble le réseau TER en vallée du Rhône. Je voulais simplement vous montrer qu'il s'agit d'un système composé de deux grands axes, le sillon alpin et la vallée du Rhône. L'enjeu est l'irrigation des affluents comme la vallée de la Drôme, l'Ardèche avec un autre type de liaison TER. L'enjeu est également ces 9 correspondances et nous espérons, avec le cadencement, fiabiliser, optimiser l'utilisation des infrastructures telles qu'elles sont aujourd'hui, mais en améliorant, et de beaucoup les possibilités de déplacements, notamment par des correspondances beaucoup plus facile à retenir.

Deux dernières choses pour des perspectives sur les transports régionaux. Toujours essayé de créer une chaîne de transport, notamment en permettant un rabattement multimodal vers les gares. Beaucoup d'entre vous ont également évoqué les modes de déplacements doux, il s'agit d'une récente décision du Conseil régional qui date de janvier et soutient la mobilité douce à plusieurs aspects. Cela peut être du soutien à l'innovation, aux matériels innovants du type pile à combustible, cela peut également être le soutien à l'utilisation des deux-roues et également le soutien aux villes moyennes qui ont établi un plan des déplacements urbains.

Dernière chose, pour répondre à des questions sur les infrastructures, des études en cours sont prometteuses pour l'utilisation de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône qui, vous le savez, n'est pas utilisée pour le moment par des services TER et également, des intervenants l'ont également évoqué tout à l'heure, une étude de partenariat sur la desserte ferroviaire à grande vitesse du bassin de Montélimar avec les questions qui ont été soulevées. Voilà.

**Paul VIALATTE**

Merci. Monsieur Estour.

## **.VI Conséquences économiques**

**Jacques ESTOUR, Office Interconsulaire des Transports Sud-est**

Merci, Monsieur le Président. La question que vous nous avez posée dans le cadre de ce débat porte sur les causes de l'évolution de la mobilité, les tendances qui sont en jeu pour l'avenir et quelles en sont les conséquences économiques.

Je vais essayer de vous donner la vision des chargeurs, dont des entreprises au travers de l'Office Interconsulaire des Transports et Communications du Sud-est que je préside qui représente donc les entreprises utilisatrices des transports, qu'elles soient agricoles, commerciales ou industrielles.

Pour les marchandises, il est évident que l'organisation de l'entreprise et de sa logique de production et de distribution ont des conséquences directes sur les déplacements. Il ne faut quand même jamais oublier que c'est le consommateur, donc le citoyen, qui est à l'origine des choix des modes de transport de nos entreprises.

*Protestations dans la salle.*

Le consommateur – dans ce mot est englobé consommateur, circuits de distribution consommateur, hypermarchés – exigent la disponibilité des marchandises et des produits à des prix les plus bas possibles. Nous devons donc, en tant qu'entreprise, nous adapter à ces exigences. Il faut savoir que le transport et la logistique représentent entre 7 à 15 % du prix de nos produits. Nous comprenons

donc que ce poste soit extrêmement sensible pour tous les acteurs économiques. Pour faire des économies, il y a un certain nombre de solutions qui existent déjà ; par exemple, s'affranchir des stocks à tous les niveaux, que nous soyons fabricants, que nous soyons grossistes, que nous soyons détaillants. Tous ces gens-là réduisent leurs stocks au minimum.

### *Protestations dans la salle.*

Je présente des faits. C'est pourquoi vous prenez les pharmacies, les hypermarchés, les garages, mais vous savez qu'ils sont livrés actuellement au moins une fois quand ce n'est pas deux fois par jour et c'est bien pour répondre à une demande de la consommation. Nombre de produits – je prendrai par exemple les vêtements – ne sont mis en fabrication qu'après les commandes de la consommation, c'est-à-dire magasins ou détaillants. Nous avons des grandes chaînes de distribution à Lyon, ceux qui les connaissent le savent.

Un tel système est contraint par la nouvelle habitude et l'exigence des consommateurs. Je le répète, il implique, pour les entreprises, une réactivité beaucoup plus importante. Pour les citoyens, donc pour les déplacements des personnes, la demande de transport croît aussi. Il y a d'abord des questions démographiques, tout le monde les connaît. Il y a des raisons sociologiques comme par exemple la localisation de l'habitat. Or je pose la question « Est-ce que nous pouvons empêcher des gens d'avoir envie d'habiter dans une petite maison dans les banlieues autour de nos communes, autour de Valence plutôt que d'être dans un appartement, au quatrième étage d'un immeuble ? »

### **De la salle**

Mais vous devez avoir du travail avec !

### **Jacques ESTOUR**

C'est un choix du citoyen. Il y a des raisons liées à la qualité de vie, notamment le problème des loisirs. Cela a été évoqué tout à l'heure, je n'y reviendrai pas, que cela soit les loisirs courts type RTT, que ce soient les séjours touristiques, nos régions sont attractives ; beaucoup de gens y viennent et tant mieux pour nous d'ailleurs ! En fait, dans ce domaine aussi, ce n'est pas l'intelligence économique qui dicte les déplacements des hommes, mais c'est le plaisir, c'est la liberté, c'est le choix du citoyen. Je prends un exemple concret : il y a un million de personnes qui viennent tous les ans à Romans pour acheter, pour une moyenne de 115 euros, des vêtements à Marques Avenue. Nous venons de l'agrandir ; il y aura un million et demi de visiteurs. Comment ces visiteurs viennent-ils de Lyon, d'Avignon, de Marseille ? En voiture ou en car ! C'est donc bien cette concentration du mode de distribution qui est le facteur d'une croissance démographique.

Quelle tendance pour l'avenir pouvons-nous tirer de ces faits ? Nous pensons que pour les marchandises, la mobilité va encore croître et elle croîtra probablement plus rapidement encore sur notre axe que la croissance moyenne de l'économie dans notre pays. Il y a un certain nombre de raisons. Je les répète : la division des tâches, le fractionnement des biens de production. Les industriels le savent. Il y a des spécialisations, région par région, pays par pays. Les délocalisations d'activités industrielles vers l'Europe de l'Est par exemple, mais dans l'autre sens, la croissance économique de ces pays d'Europe de l'Est qui sont appelants d'un certain nombre de produits qui viennent de chez nous, l'évolution de la mondialisation - vous le savez - amènent dans toutes les grandes surfaces les produits made in China qui occupent un pourcentage important de nos rayons.

Il faut ne pas oublier la montée en puissance du port de Marseille, Fos 2XL, qui va effectivement provoquer des flux de marchandises arrivant par ce port et montant dans l'hinterland. Il y a une chose à laquelle nous sommes tous habitués : la multiplication des références dans un produit. J'ai pris l'exemple de Yoplait. En 1970, Yoplait, le yaourt que tout le monde connaît, avait vingt références. Aujourd'hui, il en présente 500 dans les grandes surfaces. C'est bien le consommateur qui vient affiner cela.

*Protestations dans la salle.*

**De la salle**

C'est le marketing !

**Jacques ESTOUR**

Je donne des faits et je vous laisse le soin de les apprécier.

**Paul VIALATTE**

S'il vous plaît, laissez-le parler !

**Jacques ESTOUR**

La parcellisation, le morcellement des envois : les envois voyageaient souvent dans des ensembles de 30 tonnes et qui mettaient deux ou trois jours à passer, il y a une trentaine d'années. Aujourd'hui, les envois se sont réduits à deux tonnes en moyenne et veulent un débouché dans la journée. Nous allons même – et tous les transporteurs nous le disent – vers une réduction du transport moyen du tonnage vers les 500 kilos et le transport dans la journée, quand ce n'est pas la demi-journée. C'est une exigence de la clientèle des industriels.

**De la salle**

C'est l'horreur économique !

**Jacques ESTOUR**

Ce qui veut dire – et je terminerai là-dessus – que c'est une logique. Il est exact que la logique du flux tiré interdit la place du flux poussé. Avant, c'était l'industriel qui produisait et qui poussait ses marchandises vers le consommateur ; aujourd'hui, c'est de la consommation que viennent les appels et les industriels répondent à cet appel.

**De la salle**

Et la publicité !



**Jacques ESTOUR**

Alors, comment réagir ? Je n'ai pas fini. La pire des solutions pour répondre à cela, c'est l'immobilisme. La non-décision pour tout le monde, ce n'est pas une solution, c'est une perte d'activité pour notre région. N'oublions pas que notre région – je suis un consulaire –, ce sont tous les départements environnants. Ce n'est pas uniquement le tuyau du centre et l'Ardèche, dans votre point, est bien concernée. Il est absolument nécessaire que toutes ces régions puissent bénéficier des mouvements de flux qui passent effectivement dans ce couloir.

Vous prenez un exemple aujourd'hui. L'agriculture, que nous représentons aussi, produit des produits agricoles. Nous voyons des fruits, des raisins, du vin, des tomates qui s'offrent. Cette production n'est pas massifiée. Les stands d'emballage sont répartis dans toutes nos plaines autour de la vallée. Les fruits qui sont ramassés aujourd'hui, quand on parle des pêches, il faut qu'ils soient demain sur les marchés de consommation ; sans cela, elles ne sont plus bonnes. Il y a donc une mortification de l'expédition qui empêche la massification. Nous ne pouvons pas faire des trains complets de pêches. D'ailleurs, cela existait il y a trente ans et cela a été supprimé, ce n'est plus possible.

**De la salle**

Et pourquoi ?

**Jacques ESTOUR**

Il apparaîtrait que la route n'est pas le dogme des chargeurs. Je le disais tout à l'heure. Ce qui compte, c'est le service qui est offert à la clientèle. Il peut être offert par n'importe quel mode, la voie fluviale, la voie ferroviaire ou la voie routière. C'est celui qui satisfait le destinataire final de la marchandise qui sera utilisé. Or, le trafic ferroviaire pourrait augmenter fortement. D'ailleurs, dans nos prévisions de l'Office, nous avons déjà prévu son doublement. Cela fait vingt ans qu'on nous l'annonce. Jusqu'à présent, il y a eu des baisses. Il faut reconnaître que les décisions prises par RFF et la SNCF vont dans le bon sens et nous espérons effectivement ce doublement du transport ferroviaire.

Mais nous demandons aussi le triplement, le quadruplement des marchandises transportées par port fluvial. D'ailleurs, nous, Chambre de commerce et d'agro – il y en a qui le savent ici –, nous venons encore d'ouvrir encore un port pour les containers apportées à Port de Valence. Vous le savez, c'est bien pour augmenter le trafic fluvial arrivant dans notre secteur. La croissance du trafic fluvial, nous l'observons depuis deux ans. Je félicite la voie fluviale. C'était 15 % l'année dernière de croissance. Elle permet d'espérer un triplement ou une multiplication par quatre de ce trafic dans les années à venir. Nous le souhaitons.

Pour les conséquences qui sont prévisibles de ces évolutions, il n'en reste pas moins que l'hypothèse d'une augmentation globale de 50 % des transports – peu importe que cela soit en 20 ans, en 25 ans, que cela soit 40 ou 55 %, il est sûr qu'à ce niveau-là, nous ne pouvons pas être plus précis – même si nous faisons ce que nous demandons, le quadruplement du transport par voie d'eau, le doublement du transport par voie ferrée, le transport par voie routière augmentera quand même pour correspondre à cette augmentation de trafic d'environ 40 %.

**De la salle**

Et la pollution ? Et l'avenir de la planète ?

**Paul VIALATTE**

Monsieur Estour, pouvez-vous conclure ?

**Jacques ESTOUR**

Je m'excuse, mais on ne me laisse pas terminer. Je rappelle que les trajets sur l'autoroute, pour les voitures comme pour les poids lourds, se situent en moyenne entre 90 et 120 kilomètres ; c'est-à-dire qu'il ne faut pas penser que tous les trafics peuvent passer sur un mode alternatif. Il y a des spécialisations de trafic. Certains modes alternatifs sont adaptés, que ce soit la voie ferrée ou la voie d'eau, mais pas à tous les trafics.

La deuxième chose qu'il ne faudrait pas ignorer – je saute un paragraphe, mais cela a l'air de vous intéresser –, c'est qu'il n'y a pas que la vallée du Rhône. Nous, les économistes de l'entreprise, nous savons qu'il y a des couloirs de transport qui s'organisent ou qui sont organisés, très importants, à l'est de la France, entre l'Allemagne du Nord, le Benelux, la Suisse, l'Autriche et l'Italie. Les entreprises qui cherchent à bien desservir l'Europe installent leurs implantations, qu'elles soient industrielles, logistiques ou de distribution, sur des axes fluides. Elles n'iront pas se mettre sur un axe qui est bouché. Or il faut savoir que quand les entreprises vont s'installer près des axes fluides, c'est derrière l'économie, c'est derrière l'emploi. Donc nous pensons que laisser thromboser la vallée du Rhône serait une erreur que l'on nous reprocherait certainement dans le domaine du développement économique et dans le domaine de la chute de l'emploi. Nous allons dire autre chose : la modulation des péages, nous, entreprises, nous y sommes fortement opposés parce que la modulation des péages, sauf si c'est uniquement des réductions aux heures creuses, est un racket pour tous les gens qui habitent dans ce secteur alors que ceux qui sont dans les grandes agglomérations comme Lyon et Montpellier, sur un rayon de 60 kilomètres, ne payent rien.

Pourquoi ne serait-ce que les pauvres paysans qui paieraient plus et les gens des grandes villes qui ne paieraient rien ? La fermeture des échangeurs est une autre mesure envisagée pour réguler. Mais qu'allons-nous dire à nos des agriculteurs si nous leur disons en pleine saison « Nous vous fermons l'échangeur de Montélimar ou de l'Auriol ou de Valence ? » Je m'excuse, mais il faut bien dire des vérités. Donc je conclus en disant « Il faut aller vers un triplement du transport réalisé par voie d'eau, il faut aller vers un doublement des transports de marchandises ou de voyageurs réalisés par voie ferrée et après cela, il restera un problème de thrombose – les chiffres ont été montrés – pour les voies routières et il faudra donc que l'une des solutions évoquées – et aujourd'hui, je n'ai aucune préférence pour la Nationale 7, les Nationales 4, 1 et 8, Autoroute A7, Autoroute A79 – soit prise avant vingt ans car sans cela, nous allons vers la thrombose de la vallée du Rhône. » C'est l'avenir de notre région qui est important, l'avenir de notre économie, l'avenir de nos emplois, donc votre avenir à vous tous. Essayons d'achever le plus rapidement possible ce débat ! Il est passionnant. Il est très bien instruit, mais attend derrière les décisions et des mises en œuvre.

**Paul VIALATTE**

Ce débat est stimulant. Merci. Rappelons qu'il nous faut passer tout de suite à l'exposé par des deux représentants du Ministère de l'Équipement et de l'Environnement et des mesures proposées. Il y aura un temps pour les questions après.

## **Quelles orientations pour améliorer l'ajustement de l'offre et de la demande dans une perspective de développement durable ?**

### **.I Présentation des six « familles de mesures »**

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports**

Rassurez-vous, je ne vais pas vous énumérer une par une les 44 mesures du dossier car je pense que vous ne le supporteriez pas. Nous allons essayer d'être synthétiques dans notre tentative pour essayer de simplifier les choses parce qu'un dossier de 94 pages, il est bien évident qu'il y a énormément de considérations dedans et que si un sujet qui vous paraît important n'est pas traité, (*inaudible*). Donc c'est un exercice un peu difficile et la Commission particulière a choisi de traiter les questions thème par thème. C'est l'explication de ce choix du titre pour notre réunion d'aujourd'hui. Essayons de rester dans ce sujet qui nous est proposé sur l'offre et la demande de transport. Je voudrais, pour simplifier, dire qu'il y a en fait deux objectifs : essayer de faire face à une certaine congestion qui est due à la croissance ; comme l'a dit tout à l'heure un des orateurs, c'est de l'ordre de 40 à 50 % d'ici vingt ans. En gros, nous avons divisé par deux la croissance passée. Nous vous avons dit tout à l'heure « Depuis 2000, nous avons 20 % de croissance du trafic sur l'autoroute » et 40 % sur les 20 prochaines années, ce n'est pas invraisemblable.

**De la salle**

C'est faux !

**Jean-Didier BLANCHET**

Il ne suffit pas de dire que c'est faux. Il s'agit de se donner rendez-vous dans vingt ans et de voir qui aura raison.

**De la salle**

Je tiens le pari !

**Jean-Didier BLANCHET**

Il y aura 40 % de croissance sur la congestion et d'autre part, un problème d'environnement incontestable ; l'environnement global avec le problème de l'effet de serre et l'environnement local, celui qui vous concerne le plus, est la présence d'une autoroute à trafic très important. Je comprends bien qu'à Valence, nous soyons sensibles à ce problème. C'est évident. Cela dit, revenons un instant aux problèmes de trafic. Il faut bien voir que le trafic, c'est 20 % de camions et 80 % de véhicules particuliers. Le trafic de camions est à peu près constant toute l'année et la congestion est forte en été déjà, mais elle arrive dans les week-ends et même dans les départs le vendredi. Donc vous avez à la fois un problème de poids-lourds et un problème de véhicules particuliers.

Alors je vous propose de traiter les deux séparément. Nous allons d'abord parler des poids-lourds et du report modal dont nous avons beaucoup parlé et qui s'est posé à longueur de pages dans notre rapport et ensuite des véhicules particuliers. En ce qui concerne les poids-lourds, nous allons reprendre le concept suisse qui a été adopté, que nous avons simplifié sous le terme push pull. Push pull veut dire, en anglais, pousser et tirer. Donc il s'agit de pousser un trafic routier hors des routes et d'attirer le trafic vers les modes courants, la voie d'eau et le ferroviaire.

Commençons par le push. Ce sont les mesures qui sont dans la cinquième famille concernant la maîtrise de la mobilité routière. J'en citerai trois. Nous n'allons pas vous les mettre. (*à la régie*) Vous ne les mettez pas parce que cela prendra trop de temps. La première est instituer un péage. Nous avons dit qu'il fallait faire payer les coûts externes. Il faut que les camions paient leurs coûts. Il y a des controverses sur les études. Mais ce qu'il faut savoir, c'est que quand le camion paie le péage sur l'autoroute, il paie à peu près ces coûts y compris les coûts externes. Par contre, quand il est sur les autoroutes urbaines ou sur les autoroutes nationales, il ne paye pas ces coûts. Par conséquent, l'une des mesures qui est proposée dans notre cas est d'instituer un péage de type allemand ou suisse consistant à payer un péage sur les routes nationales ou les autoroutes urbaines. C'est la première mesure. C'est la 35.

La seconde est la taxe carbone. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de renchérir le prix du pétrole, autrement dit du litre de gazole ou d'essence, pour tenir compte du fait que ce litre, quand il va être consommé, va produire du CO<sub>2</sub> et les mettre dans l'atmosphère. Donc nous faisons payer une taxe. Cela n'existe pas encore, c'est quelque chose qui est envisagé, et qui est proposé comme une mesure possible. Il ne s'agit pas de plaisanter. Dans l'étude qui a été faite par le CGPC, auquel Monsieur Gille a fait allusion, nous envisageons une taxe qui serait équivalente à 60 dollars le baril, c'est-à-dire qui doublerait quasiment le prix. Vous voyez l'importance de la taxe. C'est la deuxième mesure du type push.

La troisième mesure concerne les quotas d'émission. C'est quelque chose qui est envisagé d'ores et déjà dans le domaine industriel avec des échanges de permis d'émission au niveau des industries. Nous pouvons l'envisager assez rapidement maintenant par le transport aérien. Nous envisageons qu'une compagnie aérienne dispose de quotas d'émission de CO<sub>2</sub>. Cela pourra être la même chose pour le transport routier. C'est la partie push.

Dans la partie pull, il y a tout ce qui favorise l'attractivité des modes propres. Il y a d'abord la multiplication des navettes fluviales. Nous vous avons dit qu'il y a une capacité quatre fois supérieure au trafic actuel sur le fleuve. C'est incontestablement un moyen qu'il faut utiliser et puis, il y a tout l'aspect ferroviaire. La première mesure est l'offre de fret. Il s'agit d'abord d'assainir la situation parce que nous étions dans une situation très déficitaire au niveau de la SNCF. Il faut d'abord restaurer l'équilibre économique et ensuite développer l'offre ferroviaire dans le domaine

de pertinence. Il est évident que pour acheminer un CD qui va être rangé sur Internet, ce n'est pas le ferroviaire qui va acheminer le CD.

Ce n'est pas forcément 500 kilomètres parce que c'est vrai que, sur certaines, ce sont des transports massifs. Sur 150 kilomètres, le ferroviaire peut tout à fait être pertinent. C'est aussi le développement du combiné rail/route – je n'insiste pas – et des autoroutes ferroviaires. Il y a un chapitre sur l'histoire de développer cela. Mais vous savez qu'il y a une autoroute ferroviaire qui fonctionne (*inaudible*) et il y a ce projet Perpignan/Luxembourg qui est prévu pour 2007 ou 2008. Tout cela, c'est pour le report modal.

Les chiffres, c'est un maximum parce que ce serait déjà très beau si nous arrivions à faire passer toute la croissance sur les modes propres. C'est de l'ordre de 5000 poids-lourds à 1500 poids-lourds qui pourraient être évités pour l'avenir. Il reste le problème des véhicules légers. Sur les véhicules légers, nous avons deux types de mesures. Il y a évidemment « agrandir les tuyaux ». Là, nous aurions pu en parler, mais nous n'avons pas le temps puisque j'aurais voulu que nous l'abordions avec Monsieur Besson. C'est celui des autoroutes A7 et A9 élargies, soit à quatre voies, mais cela ne plaît pas à ASF parce qu'intervenir sur un accident sur une autoroute à quatre voies, c'est horriblement dangereux ; d'où le concept de deux voies supplémentaires à côté d'une autre autoroute de manière à séparer les flux et à pouvoir intervenir sur l'une ou l'autre et éventuellement transférer le trafic sur l'autre lorsque l'une est bouchée.

Mais l'autre option est la desserte par l'Ardèche, qui est une option qui n'est pas sans dommage pour l'environnement. C'est sûr. Mais après tout, pourquoi devrions-nous passer par la vallée ? Donc cela, c'est l'aspect « élargissement des tuyaux. » L'autre aspect est de faire en sorte que les émissions des véhicules légers soient moindres et c'est tout ce qui concerne les biocarburants. Vous savez qu'il y a une directive européenne qui prévoit, pour 2010, qu'il y ait au moins 7 % de biocarburants dans le carburant qui est distribué. Il y a des objectifs plus ambitieux pour 2015, qui peuvent monter jusqu'à 20 %. Ensuite, il y a la biomasse, c'est-à-dire que ce n'est plus de l'éthanol que nous mettons dans l'essence, c'est du carburant synthétique fabriqué à partir de biomasse ligneuse. Il y a aussi des ressources de type hydrogène qui sont beaucoup plus lointaines parce que la technologie n'est pas du tout au point et que c'est dangereux. Nous avons mis de l'hydrogène dans des dirigeables et cela s'est mal terminé. Nous ne savons pas très bien nous servir de l'hydrogène. C'est pour cela d'ailleurs que nous n'utilisons pas de dirigeables pour transporter des éléments d'Airbus. Vous savez que nous avons transporté des Airbus sur la voie maritime, fluviale et routière. Nous ne l'avons pas transporté en dirigeable.

Voilà ce que je voulais dire en ce qui me concerne, ceci pour les aspects des moyens classiques. Il reste aussi éventuellement à diminuer la mobilité, à changer les comportements et cela, c'est Monsieur Badré qui va vous en parler.

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

Un mot préalable d'abord : je fais le lien avec une intervention qui a été faite. Nous ne voyions pas très bien, vu du premier rang, qui parlait, mais je crois que c'était le représentant de la ville de Romans qui a dit cela, que ce n'était pas à des techniciens de proposer des changements de comportement, que c'étaient des décisions politiques. Nous en sommes entièrement d'accord. Alors je voudrais qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans notre propos. Je l'ai dit dans l'introduction au départ, notre rôle de représentants de ministère technique, tel que nous le concevons, est de dire « Il y a un problème qui se pose », nous livrons des éléments d'analyse, des prévisions à 2020 qui sont critiquées ; c'est normal, cela fait partie du débat et nous n'avons rien à dire là-dessus. Cependant,

c'est notre métier de les livrer. Ensuite, nous livrons des mesures dont nous disons qu'elles peuvent être de nature à résoudre telle ou telle partie du problème.

Ensuite, ce sont effectivement des décisions politiques qui sont derrière. J'aimerais encore dire une phrase générale parce que cela m'a démangé pendant tout le débat en entendant ce qui se passait. C'est que, de mon point de vue à moi, représentant du Ministère de l'écologie et du développement durable, il n'y a pas des mesures propres et des mesures sales dans ce que nous proposons. Je crois que c'est une erreur d'analyse. Il y a des mesures qui sont proposées par nous tous et qui visent – nous l'avons dit au début – à résoudre une double contrainte : une contrainte de mobilité est une contrainte d'environnement. Que faisons-nous là ? Nous travaillons pour nos enfants. Pour faire simple, nos enfants, dans 20 ans ou dans 30 ans, auront besoin de vivre dans un monde où il ne fera pas 3 ou 4 degrés de plus parce que cela serait invivable et ils auront aussi besoin de vivre dans un monde où ils auront du boulot, où ils pourront aller en vacances et où ils pourront vivre normalement. C'est cela que nous essayons de faire et toutes les mesures que nous proposons, les deux ministères ensemble, servent à cela. Je crois que là-dessus, il ne faudrait pas que nous jouions à faire semblant de ne pas voir comment se pose le problème.

Cette remarque étant faite, effectivement, nos deux dernières familles de mesures, la 5 et la 6 – rassurez-vous, moi non plus, je ne vais pas les énumérer une par une pour une question d'horaires –, pourquoi les avons-nous présentées, la maîtrise de la mobilité et la modification des comportements ? C'est parce qu'en ayant toujours, dans le cadre de nos analyses de techniciens, bien regardé tout ce qui pouvait se faire avec les quatre premières familles – je vous renvoie en particulier à l'étude du Conseil général des ponts et chaussées qui a été citée plusieurs fois –, nous arrivons, à l'issue de ces expertises, à une conclusion ; c'est qu'en additionnant toutes les mesures et en rajoutant quelques hypothèses de bonne gouvernance qui ne sont pas évidentes - vous le savez comme moi -, nous arrivons par exemple, toujours sur le sujet épineux des émissions de gaz à effet de serre, à une division qui est plutôt par 2 ou 2,5 que par 4. Cela a été dit dans le débat, je ne sais plus par qui ; je crois que c'était Monsieur Gille. Il n'a jamais été dit que chaque secteur devait scrupuleusement diviser ses émissions par 4. Cependant, si chacun dit « Ce n'est pas moi, ce sont les autres », une chose est sûre, c'est que nous n'y arriverons jamais.

Donc nous, nous avons dit « Dans le secteur des transports, nous devons mettre au débat des mesures de maîtrise de la mobilité. » Je vous renvoie directement au dossier, mais Jean-Didier Blanchet en a cité quelques-unes, par exemple la taxe carbone qui a pour objectif de maîtriser la mobilité routière. Puis, nous avons mis toute une série de mesures et la liste n'est certainement pas exhaustive, il y aura d'autres idées certainement qui s'exprimeront et que nous avons appelées modification des comportements ; rien que cela, cela veut dire que c'est très large. Dans le débat, tout à l'heure, quelqu'un a parlé du covoiturage ; nous avons mis là-dedans l'autopartage. Ce n'est pas exactement la même chose. Juste pour préciser, l'auto partage, c'est ce qui se fait au niveau de la ville de Lyon, c'est du vélopartage, je ne sais pas si c'est un terme officiel. Quand vous sortez de la gare de la Part-Dieu, vous avez des locations de vélo que vous pouvez prendre, remettre à un autre point. L'auto partage, c'est même chose pour les voitures. Le but est à peu près le même que pour le covoiturage. Vous savez que dans certains pays, aux États-Unis par exemple, il y a des voies réservées sur les autoroutes pour que les voitures qui ont plusieurs passagers puissent rouler plus vite que celles qui sont coincées dans les bouchons avec le conducteur tout seul au volant.

Nous sommes dans la même logique qui est d'essayer de fluidifier en incitant les gens à ne pas gaspiller la place et l'essence en voyageant tout seul dans leur voiture. Autre mesure dont nous avons parlé, cela a été évoqué négativement – je crois que c'était par le représentant du LET, mais

cela ne fait rien, elle doit figurer quand même puisqu'elle est dans le dossier –, c'est le télétravail. Est-ce que le développement du télétravail peut arriver – et c'est bien une modification de comportements en profondeur – à restreindre les besoins de mobilité, oui ou non ? Nous n'avons pas d'expertise là-dessus parce qu'il n'y a pas d'expériences en grandeur suffisante pour en parler. Mais cela fait bien partie des questions posées. C'est la dernière que je citerai parce qu'elle est importante, toutes les autres sont dans le dossier ; je vous renvoie en particulier aux pages 86 et 87 du dossier support dans lequel il y a un tableau synthétique qui regroupe toutes nos mesures.

Nous avons un peu parlé, dans le débat – pas beaucoup, mais un peu – d'aujourd'hui, des questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. L'aménagement du territoire a été cité par le représentant du Conseil régional tout à l'heure comme un point important du débat. Nous en sommes tout à fait d'accord et nous l'avons cité à propos de ces mesures liées aux changements de comportements pour la raison que la localisation des activités industrielles, logistiques, commerciales, par rapport à la localisation des itinéraires de communication, n'est évidemment pas indifférente dans les besoins de mobilité et donc dans les conséquences, les impacts positifs ou négatifs dont nous avons parlé. C'est du long terme en ce sens qu'une décision prise aujourd'hui n'aura d'effet qu'au bout de très longtemps, une fois que tout s'est réorganisé et que tout s'est déplacé. Mais c'est une raison de plus, comme disait l'autre, pour commencer dès maintenant.

L'urbanisme est la dernière que je citerai. C'est pareil. Nous vivons depuis 30 ou 40 ans ou plus avec une urbanisation qui se développe en tâche d'huile ou en périurbanisation de façon très importante. Est-ce que nous pouvons inverser la vapeur ? Il ne suffit pas de le dire pour le faire. Il y a des tas d'experts, dont je ne suis pas sur ce sujet, qui ont réfléchi à ce qu'était de faire la ville sur la ville, de re-densifier les centres-villes. Cela posait des questions très complexes. Cela n'empêche que la question qui a été évoquée dans d'autres réunions – pas aujourd'hui, me semble-t-il – des Scots et des plans d'urbanisme est quelque chose qui est liée à notre problématique de transport. Nous raisonnons sur le moyen et le long terme. Je ferai le lien avec le représentant des maires qui a parlé en premier. Il ne faut pas confondre l'urgent et l'important ; là, nous sommes bien sur des problèmes très importants sur lesquels une modification de la conception de notre urbanisme, là non plus, ne va pas modifier dans six mois les besoins de mobilité, mais sur quelques décennies. C'est cela dont nous parlons et cela peut changer complètement.

Vue l'heure à laquelle nous sommes arrivés et le débat tel qu'il s'était engagé, je vous renvoie au dossier dans lequel ces mesures sont décrites une par une. Nous en avons décrit 7 ou 8 en tout pour ce chapitre de la modification des comportements. La seule chose que nous disons dans le dossier, les deux ministères, c'est que ces deux familles de maîtrise de la mobilité et de modification des comportements sont importantes si nous voulons vraiment – pour notre part à nous, nous le voulons vraiment – atteindre les objectifs de lever la double contrainte dont nous avons parlé depuis le début.

## **Philippe MARZOLF**

Je suis désolé qu'il soit déjà si tard. Il est 21 heures 20. Normalement, nous devions finir à 21 heures, mais nous allons essayer quand même de prendre des réactions par rapport à ces nombreuses mesures. Il y a des mesures que vous avez peut-être oubliées. C'est ce qu'Eric Besson a proposé à mettre en place tout de suite : régulation de la vitesse, régulation de tous les poids-lourds, régulation de distances. Dans l'offre et la demande, c'est un peu tout général. Des réactions par rapport aux mesures qui ont été proposées et présentées par l'Etat ? Madame, au fond, demande la parole. Allez-y !

**Christine PRIOTTO, Conseillère générale**

Bonsoir. Christine Priotto, je suis conseillère générale de Dieulefit et de la Drôme. Nous étions quatre tout à l'heure ; il y avait notre Président, mais il a dû s'absenter, donc je vais essayer de me faire le porte-parole de mes collègues, d'abord pour vous dire que le département prendra toute sa part dans ce débat. Nous avons déjà eu l'opportunité de le dire. Nous serons même sans doute amenés à organiser des événements spécifiques pour que les Drômois puissent s'exprimer. Je voudrais juste redire que nous ne souhaitons pas qu'il se passe la même chose que pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron. L'étude publique a montré que le tracé le plus coûteux et le plus nuisible pour l'environnement est celui qui a finalement été reçu par le Gouvernement. Ce n'est pas acceptable. Vraiment, nous souhaitons que cette fois-là, cela ne se passe pas de la même manière.

Un deuxième petit élément pour dire que nous prenons déjà toute notre part aux orientations qui ont été évoquées ce soir. Sur le sillon alpin, le département, nous sommes présents. Sur la Gare d'Allan, vous savez que cela présentera le grand avantage de libérer la voie classique, par exemple pour du fret, et de maintenir les TGV sur la ligne TGV. La plate-forme multimodale, dont Monsieur Estour a parlé tout à l'heure au port de Valence, est financée en partie par le Conseil général. Donc, nous souhaitons être présents, mais nous souhaitons aussi que l'Etat continue à assumer les missions qui sont les siennes et cela a été dit par plusieurs intervenants ce soir. Malheureusement, ce n'est plus le cas depuis quelques années. Nous pouvons le regretter.

Troisième petit point rapide : je respecte beaucoup ce qu'a dit Monsieur Estour, mais je pense qu'il a quand même fait une grosse confusion ; c'est qu'aujourd'hui, nous sommes dans un débat public et je crois qu'il a confondu ce qu'est un citoyen et ce qu'est un consommateur. Dire que suivre la logique économique, c'est suivre les besoins des consommateurs, si demain, le consommateur vous dit qu'il faut polluer le Rhône, j'ose imaginer que vous n'irez pas dans le sens du consommateur. Finalement, si nous regardons bien les choses, ne pas recevoir son chandail de La Redoute commandé sur Internet le lendemain, cela n'a pas un gros impact sur l'avis du consommateur. Donc il faut aussi que les chefs d'entreprise acceptent de ne pas se lier uniquement aux lois du marché et jouent leur rôle aussi de citoyen parce que les consommateurs doivent être des citoyens et les chefs d'entreprise aussi.

La dernière chose est une petite interrogation par rapport aux opérateurs que sont l'ASF ou les réseaux ferrés ou la SNCF. Aujourd'hui, le covoiturage, nous voyons que les citoyens le demandent. Si vous allez à tous les échangeurs d'autoroute A7 dans la vallée du Rhône, il y a un tas de voitures amassées aux échangeurs parce qu'il n'y a pas de parkings et que les gens qui font du covoiturage – c'est-à-dire « Nous nous donnons tous rendez-vous à Montélimar-sud ou Montélimar-nord » – ne peuvent même pas garer leur voiture. Elles sont garées au bord de la route. Donc je pense que s'il y avait déjà des aires aménagées au niveau des échangeurs d'autoroute, nous pourrions faire du covoiturage en tant que citoyens responsables. C'est pareil pour les gares ; aujourd'hui, si nous vous voulons prendre le TER, que cela soit à Montélimar ou que cela soit ailleurs, il n'y a que des parkings payants et c'est extrêmement difficile de laisser son véhicule, donc il faut réfléchir à chaque fois que nous construisons un équipement de transport à la multimodalité.

Quand vous allez à l'aéroport de Francfort, le train passe sous les avions, c'est-à-dire sur le tarmac. Ceux qui ont eu l'opportunité de le fréquenter le savent. Donc je trouve que c'est très français effectivement que chacun construise son ouvrage sans penser à l'interconnexion avec les autres moyens de transport.



**Philippe MARZOLF**

Je retiens bien que pour le covoiturage, il faut des aménagements ; pour le retour modal, oui, mais il faut aussi certains aménagements. Donc est-ce que vous pouvez essayer, quand vous réagissez – c'est très bien, merci – de bien réagir par rapport aux mesures qui ont été proposées pour savoir si ce covoiturage est quelque chose que vous acquiescez, qui vous semble intéressant à mettre en place, à développer ? C'est comme ceci que nous arriverons, nous, dans la commission, à faire un compte-rendu qui sera le plus objectif et qui reprendra vos éléments et après, s'il est plus concret, l'Etat pourra suivre ce qui est sorti dans le compte rendu et prendre des décisions en fonction des comptes-rendus et ce qu'a dit le public. Monsieur à la moustache et après, Monsieur au centre.

**De la salle**

Bonjour, quand j'entends dire qu'il va falloir diviser nos émissions de gaz à effet de serre par trois par quatre, je crois que le terme du débat n'est plus « Faut-il renforcer l'infrastructure routière ? » Mais « Comment faire pour faire passer l'Autoroute A7 de deux fois trois voies à deux fois une voie ? » Je pense qu'effectivement, le but de nos hommes politiques n'est pas d'accompagner l'entropie libérale, mais plutôt de conduire le progrès social et humain. Donc, je suis évidemment en faveur de mesures qui tendent à inciter chacun à emprunter plus les transports en commun. Je crois que la première, c'est l'effet de l'argent. Je crois qu'aujourd'hui, les coûts des transports en commun sont trop chers par rapport à la voiture. Donc s'il y a une taxe sur le carbone, pourquoi pas ? Mais il faudrait qu'elle profite à subventionner les transports collectifs de manière à ce que nous puissions prendre le train sans avoir à payer quatre fois le prix que nous paierions si nous prenions notre voiture.

**Philippe MARZOLF**

Donc vous êtes plutôt pour baisser le prix du transport ferroviaire ou augmenter le prix de la voiture ?

**De la salle**

Les deux. Je pense qu'il doit y avoir un transfert d'un côté vers l'autre, du transport habituel vers le transport collectif. Ensuite, je crois qu'effectivement, le problème est assez complexe. Nous avons parlé du problème de comportement des consommateurs. Je voudrais aussi qu'à propos du covoiturage, quand je suis arrivé à Valence, je travaillais chez Crouzet, je prenais le bus Crouzet pour aller au travail et je prenais le bus Crouzet pour rentrer. Aujourd'hui, quand je vais au travail le matin, je ne sais pas à quelle heure je vais pouvoir sortir. Nous parlons beaucoup de flexibilité ; effectivement, la flexibilité des horaires dans l'entreprise n'est pas une incitation au covoiturage.

Nous pouvons aussi parler des problèmes d'aménagement rural. Aujourd'hui, des postes ferment dans les petites communes, les commerces ferment. Certaines communes essayent, par des aménagements et des subventions, de garder une petite épicerie ou un petit boulanger ; c'est de plus en plus difficile. Forcément, tout le monde doit se déplacer vers les transports locaux. Je crois que cela incite également les gens à prendre leur voiture pour aller acheter leur pain, faire leurs courses, même si c'est pour une boîte de conserves.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur au centre. Là, ce sont directement vos avis sur ces différentes mesures.

**Jean-Georges BOUILLARD, retraité, Drôme**

C'est aux organisateurs de cette réunion et de ce débat que je m'adresse.

**Philippe MARZOLF**

Merci de vous présenter toujours.

**Jean-Georges BOUILLARD**

Je voulais m'adresser surtout à l'organisateur. Nous n'avons pas pu nous exprimer autant que nous aurions voulu et de loin. D'autre part, la salle a très bien réagi aux propos de Monsieur Estour et je pense que vous avez entendu les réactions de la salle à ses propos. C'est le premier point. Deuxièmement, il est un peu dommage que les derniers intervenants aient parlé de généralités louables, mais les deux avants derniers, Monsieur Estour et son successeur, ont conclu que l'autoroute était quelque chose d'indispensable si j'ai bien compris. Il se trouve que c'est en fin de réunion et en fin de débat que nous les avons entendus. Or si nous avons organisé une fois dans notre vie un débat dont nous voulons que ce soit un débat d'entérinement avec la conclusion préétablie, c'est comme cela que nous procédons.

**Philippe MARZOLF**

C'est votre opinion, Monsieur. Je vous rappelle qu'il y a 30 réunions publiques. Nous l'avons organisé comme cela, de manière complètement indépendante et neutre. Il nous a semblé plus logique. Alors que Monsieur Estour arrive à la fin ou au milieu, c'était dans l'organisation même du truc. Monsieur Estour s'est déjà exprimé dans d'autres réunions. Je suis désolé que cela ne vous convienne pas. Mais vous êtes quand même encore là jusqu'à 21 heures 30, donc c'est que quelque part, cela doit quand même vous intéresser. Monsieur avait réagi. J'ai entendu une voix. Prenez le micro et présentez-vous s'il vous plaît !

**Dominique ALLAIN, Conseiller municipal d'opposition à Valence**

Je ne doute pas un instant, sur le plan des personnes, de l'indépendance de votre Commission, certainement pas. Mais je trouve quand même regrettable pour votre crédibilité les expériences passées de débat public, que ce soit celui sur l'EPR par exemple où la décision a été prise en télescopant très largement le débat qui était engagé. Donc c'est vrai que le citoyen, après, a un peu de l'inquiétude, voire éventuellement de l'amertume lorsqu'il y a des télescopages qui sont aussi flagrants même si vous-même, à titre personnel bien entendu, vous n'en êtes pas responsable ; je vous en donne acte volontiers. Mais quand même, c'est un peu frustrant à la longue ; nous sommes quand même insatisfaits de cette répétition de situations de débats qui en sont, certes, mais qui sont tronqués.

**Philippe MARZOLF**

Je vais vous répondre tout de suite. Comme je vous dis, je suis Vice-président de la Commission nationale ; donc je peux vous répondre par rapport à cela. La démarche du débat public date de 2002, c'est-à-dire il y a 4 ans. Avant, tout le monde se plaignait – ce qui était le cas – et il n'y avait que l'organe public quand le dossier est bouclé, quand tout est bouclé. Comme on dit souvent, il n'y a que la couleur du bâtiment qui peut être changée. Là, maintenant, nous revenons en amont. Donc vous savez très bien que notre culture française est plutôt dans la confrontation - nous l'avons encore vu ces dernières semaines – que dans le dialogue. La démarche du débat public prend du temps. C'est le dialogue, ce sont vraiment des changements de comportements.

Vous prenez deux exemples : l'A51, l'EPR ou l'ITER. Pour l'EPR et l'ITER, les décisions ont été prises avant. Moi, je peux vous donner d'autres exemples. J'ai mené, il y a deux ans, un débat public sur la région parisienne, CDG Express, Gare de l'Est, Roissy, soi-disant ferroviaire ; ce n'est pas du tout le projet de RFF qui est ressorti du débat, il a été démoli complètement, c'est le projet des associations qu'ils ont proposées. Le deuxième élément est l'extension du port de Nice qui a eu un débat public aussi il y a 4 ans ; le projet n'a pas eu d'assentiment de la population et des gens, le projet est enterré. Donc ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain ! Il y a des avancées, il faut y aller progressivement. Après, c'est dans tous les sens et c'est le citoyen aussi qui doit s'exprimer par rapport à ce dont il a besoin et après, c'est le décideur public qui décide en fonction de ces intérêts. Nous sommes en démocratie représentative. Ce sont le décideur politique et le public final qui prennent la décision. Le débat public n'est pas le temps de la décision, c'est le temps d'éclairer la décision et si les gens ne veulent pas être éclairés, cela changera peut-être ou cela évoluera dans le temps en tout cas.

**De la salle**

Dans un autre domaine, pour répondre à une présentation, notamment de la personne qui représentait le Conseil régional sur les transports : par exemple, à Valence, des associations se sont battues pour obtenir une vélo-station. C'est un aspect complémentaire à la multimodalité également pour prendre le train. Sur des investissements qui sont extrêmement modestes en coûts, l'intercommunalité nous renvoie sur la ville de Valence, la ville de Valence sur l'intercommunalité et tout compte fait, il n'y a aucune possibilité de louer un vélo à la ville de Valence.

**Philippe MARZOLF**

Donc il faut des locations de vélos comme à Lyon par exemple où il y a une station de vélos. Une autre intervention, Monsieur. Nous allons essayer de revenir par rapport aux réactions ou par rapport aux mesures qui vous sont proposées, si nous voulons avoir un compte-rendu qui soit le plus complet possible.

**De la salle**

Je participe à une association citoyenne à Montéleger dans la Drôme. Il y a plusieurs intervenants qui nous ont expliqué que, malgré tout ce que nous pouvions faire, il resterait 40 % de trafic à mettre on ne sait où, sous-entendu sur la route. Il y a des projections d'augmentation de volume de transport, de passagers, de marchandises. Peut-être qu'il y a une question qu'il faudrait se poser, est « Avons-nous besoin d'augmenter le volume de transport des passagers et des marchandises ? La

croissance économique doit-elle reposer là-dessus ? » Donc nous parlons de transport ; c'est lié à l'économie, c'est lié à l'emploi. Peut-être qu'il faudrait aussi repenser un peu tout cela parce que si les solutions conduisent à augmenter le tuyau pour qu'il y ait plus de transports, de toute façon, le (*inaudible*) n'y arrivera pas et nous, dans la vallée du Rhône, nous n'avons pas envie d'augmenter encore la capacité de transport. Nous en avons assez.

**Philippe MARZOLF**

Donc là, c'est plutôt par rapport à la famille 6, je crois, sur la politique d'aménagement, de relocalisation de l'industrie et de l'organisation industrielle sur lesquelles il faudrait travailler. Monsieur Estour vous a dit qu'il fallait certainement avoir de l'information pour savoir si par exemple c'étaient des mesures d'information. Si vous commandez sur Internet votre objet et que vous le voulez le lendemain, cela fait tant de kilomètres à parcourir alors que si vous le recevez trois jours plus tard, cela change peut-être. C'est peut-être une question d'informations. Je ne sais pas. Monsieur Badré.

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

J'ai juste une phrase de réponse parce que je comprends que le dossier est épais et que c'est difficile de rentrer dedans, mais il n'est peut-être pas suffisamment clair. Mais toute sa construction vise bien à dire que les trois premières familles, pour faire simple, c'est l'élargissement des tuyaux, la réponse à une demande supposée croissante comme la croissance économique. La quatrième famille, le progrès technologique, est « A mobilité constante, comment faisons-nous pour améliorer le bilan environnemental ? » La cinquième et la sixième famille, ce sont clairement des actions sur la demande : « comment faisons-nous pour réduire la demande de mobilité ? » Donc le dossier est présenté comme cela. Cela ne se lit peut-être au premier coup d'œil, mais c'est cela qui est dedans. S'il vous plaît, lisez-le !

**Philippe MARZOLF**

Mais Monsieur veut plutôt des mesures pour réduire justement les besoins.

**Le représentant de l'association de Montéleger**

Ce que nous voyons aussi, c'est qu'il y a des études techniques qui se font sur notre capacité à augmenter les tuyaux et combien cela coûte. Cela, nous savons le faire, faire du béton, faire des voies ferrées. Mais changer les comportements et faire évoluer la société, nous avons du mal à le faire. Nous avons vu cela sur l'énergie. Aujourd'hui, nous nous sommes mis dans un tunnel nucléaire, nous avons mis une grosse partie là-dessus et beaucoup de pétrole aussi. Mais développer les énergies renouvelables, nous voyons bien qu'il n'y a pas eu beaucoup d'investissements en termes de recherches sur le développement économique là-dessus. Donc si nous ne mettons pas des efforts de recherches et si nous ne faisons pas travailler nos techniciens et nos chercheurs dessus, si nous ne mettons pas une volonté politique et économique là-dessus, cela ne se développera pas.

**Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur.

**Jean-Georges BOUILLARD**

Je voudrais vous faire part de quelques réflexions. La première venait d'une ou deux interventions. Je me précipiterai pour voir si le Rhône coule toujours dans la vallée qui porte son nom parce que nous avons beaucoup parlé de transport routier, un peu de transport ferroviaire, mais pas de transport fluvial. Je sais que Madame Voynet, lorsqu'elle a pris ses fonctions dans la Région avec a décidé l'annulation du projet de canal Rhin-Rhône, il semblerait que cet après-midi même Christian Estrosi, lors des interventions en assemblée, a donné l'assurance que la liaison Moselle-Somme allait être accélérée. Donc il faudrait peut-être de pencher d'une façon active sur le problème du transport fluvial parce que nous avons la chance de disposer quand même d'un fleuve royal.

**Philippe MARZOLF**

Vous êtes pour le report modal sur le fleuve au maximum des marchandises.

**Jean-Georges BOUILLARD**

Voilà. Le deuxième point concerne le transport routier. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'éliminer une partie de ce transport ? Là aussi, un autre coup a été porté à la région par Madame Voynet, c'est le retard apporté à l'Autoroute A51. Quel que soit le tracé adopté, et Dieu sait si nous l'avons critiqué, ce serait une façon de reporter une partie importante du trafic en provenance d'Allemagne et en particulier vers la Côte d'Azur et cela lui éviterait de passer par la vallée du Rhône.

**Philippe MARZOLF**

Ce sont plutôt les itinéraires de délestage pour l'A51 ou la RN88 ou la 115.

**Jean-Georges BOUILLARD**

Là aussi, nous avons pris évidemment énormément de retard. Autre mesure qui serait simple à adopter pour dissuader ou tout au moins ralentir la croissance du transport routier, cela fait partie des mesures push « Pourquoi, à l'instar des autres pays européens, ne pas aligner le prix du gazole sur le prix de l'essence ? » Il n'y a qu'en France, à ma connaissance, où le gazole est sensiblement moins cher que l'essence. Indirectement, cela pénaliserait tous les gens qui, sans raison particulière, roulent en 4x4 sans jamais sortir des limites de l'agglomération.

Une petite remarque concernant les dirigeables : nous ne sommes plus à l'époque du zeppelin où les dirigeables étaient gonflés à l'hydrogène. Dieu merci, depuis 7 décennies au moins, ils sont gonflés à l'hélium. Les Américains entre autres – il y a eu des études également en Europe, je crois – et cela pourrait un moyen d'alléger le transport routier et de diversifier les modes de transport à des coûts qui, semble-t-il, ne seraient pas exorbitants.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Y a-t-il des études sur ces dirigeables ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Non, c'est une plaisanterie.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur n'a pas l'air de plaisanter, en tout cas.

**Jean-Didier BLANCHET**

Non, mais Monsieur a raison, l'hydrogène est plutôt une voie qui est intéressante, surtout si nous arrivons à le fabriquer à partir de la fusion.

**Philippe MARZOLF**

Et l'hélium dans les dirigeables ? C'était simplement une question. Est-ce qu'il y a des recherches sur le sujet ou pas ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Sur le dirigeable à l'hélium ? Non !

**Philippe MARZOLF**

Monsieur, au fond ! Je vous propose que nous prenions deux ou trois questions et que nous essayions de finir dans les dix minutes qui viennent.

**Claude PASCAL**

Tout à l'heure, un certain nombre d'intervenants ont mis en cause les consommateurs en disant que c'étaient eux qui, finalement, dirigeaient la politique du fret tendu. Il y a au moins une autre cause, c'est que certaines entreprises ou actionnaires vont vouloir augmenter leurs profits ; c'est quand même une cause à laquelle il faudrait réfléchir. Soit nous nous enfermons dans cette espèce de dualité, soit nous essayons d'en sortir parce qu'une chose est sûre, c'est que si nous restons sur ces bases-là, il y a des yaourts qui parcourent 3 500 kilomètres. Il y a des gens qui ont fait des études nombreuses là-dessus ; il y a des crevettes qui sont pêchées en Mer du Nord, décortiquées je ne sais où. C'est aussi de l'économie. Donc il y a une chose qui, pour moi, est absolument certaine, c'est que si nous voulons ne pas tuer la planète, il faudra une forme de dirigisme, il faudra diriger un peu ces choses-là, empêcher les yaourts de se promener sur 3 500 kilomètres. Ce n'est quand même pas le bout du monde. Sinon, c'est de la folie furieuse !

**Philippe MARZOLF**

Et par la contrainte financière ?

**Claude PASCAL**

Oui. Ce sera la taxe carbone. Nous ne pouvons pas laisser le libéralisme complet. C'est absolument impossible, sinon il nous emmène tout droit dans le mur.

**Jean-Marc DELORME**

Je suis Président d'une association citoyenne à Valence. Je voudrais juste parler d'une expérience. Ce n'est pas une expérience, ce sont des choses qui fonctionnent aujourd'hui pour parler du changement du citoyen, du changement du consommateur. Ce sont des choses qui existent aujourd'hui. Il y a un phénomène qui va grandissant ; cela s'appelle les AMAP, Associations de maintien d'une agriculture paysanne. Qu'est-ce que c'est ? Ce sont des consommateurs locaux. Nous sommes à Valence, mais nous sommes un peu partout en France. Je ne crois pas que nous en avons parlé beaucoup dans le débat public, mais nous achetons nos produits directement à nos voisins qui sont des paysans et cela se passe dans la Drôme aujourd'hui. Tous les jours, cela se développe et cela participe à la réduction de la mobilité. Cela marche. Nous rigolons tous les jours, nous nous amusons bien et personne ne nous contraint sur quoi que ce soit. Ce que je vous propose, c'est de le développer tous ensemble.

**Philippe MARZOLF**

Cela marche même dans les villes où nous pouvons avoir justement un contrat avec un agriculteur qui vous livre toutes les semaines un panier. Il y en a certains qui disent qu'à ce moment-là, pendant cette période, nous mangeons des brocolis pendant 3 mois, mais c'est un peu limité. C'est la critique que j'ai entendue. Mais cela va plutôt dans les changements de comportements là aussi.

**Docteur VANDERMEESCH, Médecins du Monde**

J'ai une digression à faire par rapport à ce qu'a dit Monsieur Gille. Si vous voulez absolument savoir mon nom, je suis le docteur Michel Vandermeersch, Médecins du Monde. Juste pour resituer les idées, Monsieur Gille a dit « 2 % d'augmentation de la température sur la Terre, c'est raisonnable. » Il faut savoir que la moyenne de la température sur terre est d'à peu près 13 degrés. Nous avons pris un degré en un siècle. Si nous prenons 2 degrés, c'est comme si je disais (*désignant une hôtesse*) « Madame, vous avez 37 degrés, demain vous en aurez 39 et c'est raisonnable. » De la même façon que nous ne pouvons pas vivre à 39 degrés, la planète ne peut pas vivre avec deux degrés de plus et il faut bien en être conscient. Ceux qui ne me croient pas n'ont qu'à lire le rapport qui a trait aux changements climatiques.

Une des choses que nous n'avons pas dites et qui me paraît quand même fondamentale. Nous allons prendre l'exemple dans le bouquin de (*inaudible*) qui ont écrit *L'eau et les radis*, qui est l'histoire de deux camions qui se rentrent dedans dans les années 80 dans la vallée du Rhône, qui transportaient tous les deux des tomates. L'un venait d'Espagne et l'autre venait de Hollande. Ils se sont rentrés dedans. Là, la question que nous pouvons nous poser quand même est « Est-il vraiment indispensable que ces camions-là roulent dans la vallée du Rhône ? » Est-ce que c'est vraiment indispensable de manger des cerises à Noël venant du Chili ou de manger des concombres en décembre qui viennent de je ne sais où ? C'est la question fondamentale parce qu'on nous fait croire que plus de croissance égale plus de bonheur. Là, je vous encourage, si vous voulez faire augmenter la croissance en sortant d'ici, à faire un beau carton. Si vous arrivez chez vous sans

problèmes, ce n'est pas bon pour la croissance. Si vous avez un bel accident, les pompiers bénévoles viennent, les journalistes viennent, il y a du travail dans les hôpitaux, les carrossiers et tout cela, c'est bon pour la croissance parce que c'est bon pour le produit intérieur brut.

Ce que je voudrais dire, c'est qu'il y a le pire peut-être. Nous en avons déjà parlé. Mais à ce moment-là, si nous demandons aux Romanais s'ils préfèrent qu'il y ait des millions de gens qui viennent acheter leurs chemises à *Marques Avenue*, fabriquées en Chine ou s'ils préféreraient simplement continuer à fabriquer des chaussures, je ne suis pas sûr (*inaudible*).

Je voulais dire une dernière chose et cela m'embête plus de la dire en public, mais j'y tiens, c'est que nous avons été particulièrement déçus par les suites du débat public concernant l'Autoroute (*inaudible*). Pour répondre à la question, moi, je bosse depuis 8 heures et je me suis arrêté à 18 heures pour venir ici. Je suis père de trois enfants. Je ne suis pas payé pour être là ce soir alors qu'il y en a certains qui sont payés pour être ici et demain, je suis à Luxembourg. Donc je viens parce que je n'ai pas envie que mes enfants connaissent une planète en péril et soient les victimes de nos décisions.

Ce qu'il faut bien mettre dans un coin de votre tête – l'exemple du CPE est un bon exemple finalement –, c'est qu'il y a peut-être un moment où les citoyens, si nous les laissons débattre, que nous ne tenons pas compte de ce qu'ils ont dit et que les décisions sont prises dans leur dos, ils peuvent s'énerver à un moment. Je dis cela parce que dans les différentes réunions préparatoires que nous avons eues, il y a des gens qui disent « de toute façon, c'est facile de foutre la mouise dans la vallée du Rhône. » Et moi, je trouvais dommage que nous en arrivions là. C'est pour cela que je continuerais à écrire des choses, à les envoyer parce que j'ai compris qu'il fallait faire cela. Mais prévenez quand même les politiques que si la majorité des gens ne sont pas favorables à une augmentation du trafic autoroutier, ils s'énerveront peut-être.

## **Philippe MARZOLF**

Ces messieurs transmettront. Nous sommes tout à fait dans ce débat-là et merci d'y avoir passé votre soirée en plus de votre travail. Nous sommes vraiment dans ce débat-là de société. Je redis ce qui a été dit au début, mais l'Etat l'a dit lui-même. Si l'Etat, qui n'était pas obligé de saisir la Commission nationale pour organiser un débat public sur la politique des transports et s'il l'a fait, c'est parce qu'il ne sait plus exactement comment faire, comme il le faisait avant, pour avoir des tuyaux. Donc il y a bien des changements de comportement. Il y a bien des évolutions de comportement à avoir et nous sommes là pour voir ce que chacun est prêt à faire aussi parce que forcément, cela ne sera peut-être pas facile pour tout le monde. Je vous propose de clore sur cette dernière intervention. Je rappelle, même si cela a été un peu critiqué, qu'il y a plusieurs réunions. Il y a une trentaine de réunions. Demain, nous sommes à Marseille sur l'aménagement du territoire, après à Montpellier et nous revenons à Valence sur les impacts locaux le 29 avril. Merci de votre participation !