

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien 8^{ème} réunion territoriale

Privas, le 28 juin 2006

VERBATIM DU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

8EME REUNION TERRITORIALE.....	1
Privas, le 28 juin 2006.....	1

Introduction :

Rappel des règles et des modalités du débat public	2
Philippe MARZOLF.....	2
Président de la Commission particulière du débat public	2

1ère partie : Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées .4

.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP	4
.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la 2ème phase du débat	7

2ème partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?19

.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	19
.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	20
.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat	22
.IV Propositions des acteurs du territoire.....	26

Index.....	1
-------------------	----------

Introduction : **Rappel des règles et des modalités du débat public**

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Mesdames, messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et dans l'arc languedocien et ce soir je suis accompagné des Commissaires Philippe Bovy, Paul Vialatte et de Noël Lebel qui est dans la salle.

Nous vous accueillons donc pour cette réunion territoriale à Privas que l'on avait programmée puisque c'était normal de pouvoir aller dans toutes les villes des trois régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon.

Pour vous montrer un petit peu le découpage de la soirée, on va faire deux parties ; au cours de la première partie qui va durer à peu près une heure, on va vous présenter – le débat a commencé le 27 mars – les enseignements que déjà la Commission a tirés du débat, suite aux réunions thématiques. Ensuite l'Etat vous présentera un petit peu ce qu'il attend de ce débat, quel est son bilan également et il y aura un premier échange avec la salle. La deuxième partie portera plutôt sur les enjeux du territoire, de gros besoins dans le territoire, et surtout sur l'acceptabilité des mesures qui sont proposées par l'Etat, propositions que vous pouvez retrouver dans le dossier.

Si on commence tout de suite, d'abord qu'est-ce que le débat public ? C'est une co-saisie des Ministères des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer ainsi que du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, qui ont saisi la Commission Nationale du Débat Public ; cette Commission est une autorité administrative indépendante mise en place en 2002 pour permettre à toutes les personnes concernées d'être informées, de pouvoir s'exprimer sur les grands projets d'infrastructure du territoire et d'aménagement. Dans ce cas-là, ce n'est pas d'une infrastructure dont on va parler mais plutôt d'une politique générale.

Quand la CNDP décide d'organiser un débat public, elle confie l'animation et l'organisation à une Commission particulière avec un président et six membres. Nous sommes tous les sept engagés dans un code éthique et déontologique sur deux points importants : l'indépendance – nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs – et également la neutralité, nous n'avons pas d'avis à donner. Ce n'est pas notre avis que l'on donnera à la fin du débat public, c'est votre avis, ce que vous aurez dit pour exprimer les besoins et nécessités de votre territoire ainsi que les différentes mesures utiles. La Commission facilite le débat entre l'Etat et le public. Nous serons après la mémoire de ce débat puisque nous ferons un compte-rendu qui reprendra exactement tout ce que vous avez pu dire et quelle synthèse on peut en tirer.

Trois questions principales sont posées au débat public sur la politique des transports – donc ce n'est pas un projet d'infrastructure, c'est une politique des transports au sens beaucoup plus large – trois questions : quelle est la perception et d'abord votre point de vue du fonctionnement actuel et futur, à 2020-2025, du système de transports ; vous arrivez à vous déplacer, pas de problème, au niveau de qualité de service et également au niveau environnement. Deuxième grande question : quelles orientations sont souhaitables pour une politique des transports durables en sachant qu'il y a des enjeux importants qui arrivent, en fonction bien sûr des trois axes du développement durable :

économique, environnement et social mais également, très important, en fonction des enjeux et des projets de développement du territoire. La troisième question porte sur l'acceptabilité d'une quarantaine de mesures que l'Etat met au débat, que vous retrouvez dans le dossier du débat et qui vous seront présentées tout à l'heure.

Les moyens de participation à un débat public ce sont des réunions publiques bien sûr – et merci d'être venus si nombreux ce soir – mais ce ne sont pas que des réunions publiques. Pour l'instant on en a organisé plus d'une vingtaine sur la trentaine, il y a plus de 2 500 personnes qui sont venues participer à ces réunions mais également vous avez un système de questions-réponses : vous pouvez poser des questions par écrit et l'Etat vous répondra également par écrit après que la Commission ait relu la réponse pour voir si elle est bien complète, vous avez donc déjà un certain nombre de questions. Il y a un forum sur Internet, vous pouvez échanger entre internautes avec différentes thématiques, sur le financement par exemple, et bien sûr toute personne concernée peut faire une contribution écrite. Vous allez trouver des cahiers d'acteurs à l'entrée, c'est une particularité du débat public organisé par le CNDP, les acteurs pouvant faire des cahiers qui seront à ce moment-là diffusés au même niveau d'information que les documents du maître d'ouvrage.

Une trentaine de réunions, je vous l'ai dit. Des réunions thématiques ont déjà eu lieu sur l'offre de transport, l'aménagement du territoire, les enjeux au niveau environnement, les enjeux locaux, la mobilité des marchandises, la mobilité des personnes, les auditions publiques vous permettant de mieux dialoguer avec les acteurs et là où on a commencé, 15 réunions territoriales – vous voyez que l'on va dans les grandes villes des trois régions pour vraiment entendre quels sont les besoins des territoires face aux enjeux.

1^{ère} partie : Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées

.I Le bilan issu de la 1^{ère} phase du débat public par la CPDP

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Pour commencer toute de suite sur les enseignements que l'on peut tirer des réunions thématiques, on a découpé notre présentation de la Commission en cinq grands thèmes : des transports pour aménager le territoire, des impacts environnementaux préoccupants, une priorité au transport des marchandises et au transport collectif des voyageurs, les infrastructures routières qui sont très controversées mais ce n'est pas pour autant que l'on n'en parlera pas bien sûr et également des questions qui ressortent au débat c'est-à-dire vers un autre choix de société : évolution ou rupture.

Tout de suite pour commencer, je vais passer la parole à Paul Vialatte qui va vous présenter le thème des transports pour aménager le territoire.

Paul VIALATTE

Premier thème qui ressort des débats jusqu'à présent : les transports ont une fonction d'aménagement du territoire.

En matière de transports, les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées – par exemple le Tunnel de Fourvière mais aussi à Valence, l'autoroute qui passe au cœur de la ville et qui coupe la ville du Rhône –, erreur avec le démantèlement des voies ferrées qui fait que maintenant on regrette de ne plus avoir les plates-formes des voies ferrées. Pour de nombreux territoires, on se retrouve en état de trop grande dépendance à l'égard des véhicules particuliers et ce pour de nombreux territoires en Ardèche en particulier en Lozère, tout ce qui n'est pas situé sur les grands axes. Les transports doivent aider à structurer et si possible à desservir l'ensemble du territoire. Il faut lier directement la planification territoriale et le système des transports par une bonne coordination des autorités organisatrices des transports et le schéma de cohérence territoriale. Les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble à travers, en particulier, les directives territoriales d'aménagement à une bonne échelle. Voilà ce qui est des constats.

En ce qui concerne les demandes pour aménager le territoire, accélérer la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les territoires. Pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : trois projets jugés comme prioritaires : soutenir la compétitivité du Port de Marseille, réaliser la ligne ferroviaire grande vitesse d'Aix-en-Provence à Nice et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.

Pour la région Rhône-Alpes, réaliser le contournement ferré de Lyon par l'Est ce qui résoudrait le problème du goulot d'étranglement de Lyon, faire circuler par la Rive droite du Rhône les TER sur la voie ferrée, agrandissement de l'autoroute A7 mais plutôt des demandes de report de trafic sur les axes alternatifs.

Pour la région Languedoc-Roussillon, on souligne l'urgence d'une ligne ferroviaire nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. Il y a des divergences sur la question du dédoublement de l'autoroute A9. Il

n'y a pas vraiment de demande pour les autoroutes des Piémonts ou de l'Ardéchoise si ce n'est pour une partie des acteurs du débat

Philippe MARZOLF

C'est pour l'instant ce que l'on a entendu dans le cadre des différentes réunions. Si on passe maintenant aux impacts environnementaux, il y a eu une réelle prise de conscience marquée par deux enjeux globaux : l'environnement bien sûr, la problématique du réchauffement climatique, on en a parlé souvent. Il y a une prise de conscience internationale sur le fait que la température du globe risque d'augmenter de deux degrés à six degrés d'ici 2100, deux degrés si on diminue les gaz à effet de serre, six degrés si on ne fait rien. Cela fait un changement climatique complet en sachant que l'ère glaciaire affichait cinq degrés de différence par rapport à maintenant. Il y a donc là un risque vraiment évident dû aux gaz à effet de serre et notamment au CO2 émis par les véhicules.

Le deuxième enjeu concerne la cherté à venir, c'est-à-dire le prix du pétrole actuel qui de toute façon ne pourra pas baisser parce qu'il y a le problème de production et les experts annoncent que pour 2015-2020, la production ne pourra pas suivre la demande de consommation.

Egalement au niveau impacts environnementaux locaux : de fortes attentes pour réduire ces impacts du fait du trafic routier mais parfois ferroviaire. Au niveau santé, la pollution due aux transports est un facteur aggravant, des chiffres de 18 000 morts sont donnés ; en fin de compte, c'est plus compliqué que ça mais cela montre qu'il y a vraiment un problème au niveau de la santé. Au niveau du bruit, on a des normes qui ne correspondent pas forcément aux véhicules des populations, surtout aux alentours des infrastructures. Au niveau de la sécurité, toute cohabitation voitures légères/poids lourds est accidentogène mais il y a surtout le risque du transport des matières dangereuses ; vous savez qu'à Valence il y a environ 600 camions de matières dangereuses qui passent sur l'autoroute A7. D'autres risques ne sont pas forcément pris en compte notamment liés aux risques naturels comme les inondations, les paysages ou le maintien de la biodiversité.

Les demandes pour l'instant liées aux impacts environnementaux sont de faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route, se fixer également au niveau environnemental des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation d'essence et de la pollution des véhicules, notamment le CO2, donc voilà une demande d'investissement soutenue dans les nouvelles technologies pour développer ce progrès technologique. Demande également de requalification des infrastructures existantes et surtout de mutualisation des protections en cas de cumul des infrastructures là où il y a un TGV, une ligne ferroviaire, une autoroute, deux nationales. Demande également d'amélioration de la sécurité sur l'autoroute et notamment peut-être en limitant la vitesse en cas de descente. Pour la priorité au report, je laisse la parole à notre ami Philippe Bovy.

Philippe BOVY

Comme pour les deux autres aspects, un constat. On va dire que la priorité au report modal découle d'autres réunions, c'est un exposé que l'on pourrait faire dans d'autres pays d'Europe parce que l'on a à peu près les mêmes problèmes dans tous les pays d'Europe occidentale. Deux choses :

Il s'agit pour les marchandises et pour les voyageurs, pour la congestion routière, pas seulement sur les grands axes durant les périodes de pointe, des périodes de pointe de plus en plus nombreuses,

mais surtout et avant tout aux entrées des agglomérations. N'oublions pas que 80 % de la population est située dans les zones agglomérées.

Pour le report modal, des transports collectifs trop peu développés, pas tellement dans les agglomérations et dans les villes mais à l'extérieur, dans le périurbain, trop peu connectés. Il s'agit de développer les capacités pour absorber (*inaudible*). On constate une augmentation absolument phénoménale de la prépondérance du transport routier des marchandises. On constate cette prédominance sur Valence mais c'est aussi le cas sur Montpellier.

En parallèle, juste à côté, il y a la source d'utilisation du Rhône. Le Rhône a une capacité, sans investissement majeur, de transport de marchandises mais également une capacité sur le ferroviaire donc il y a des réserves de capacités sur les modes non-routiers dans ces trois niches.

Les demandes : on constate que l'on ne peut pas laisser le marché décider seul des choix modaux ; il y a des mesures à prendre, des incitations, des réglementations. Au niveau des demandes du débat, on a développé plus (*inaudible*) du transport des marchandises soit par le fer... Egalement amélioration de la qualité, de la fiabilité, de la fréquence du développement local et interrégional de l'offre de transport public, ce qui représente une entreprise d'une ampleur assez considérable. Généraliser les offres de déplacement pour les entreprises, les administrations, les collectivités. Pour réduire l'immobilité, il nous faut prélever davantage sur la route pour financer... Voilà pour ce qui est des demandes.

Philippe MARZOLF

Pour ce qui est des infrastructures, le report modal recueille un accord quasi unanime.

Paul VIALATTE

En ce qui concerne les infrastructures routières, le sujet est beaucoup plus conflictuel. En effet, une crainte se fait jour, celle que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d'air du trafic et joue contre le report modal, mais il n'empêche que les acteurs économiques sont inquiets quant à la congestion croissante comme frein à l'économie et à l'emploi. Ils demandent que si l'on opte pour le report modal, on n'oublie pas néanmoins de créer des infrastructures routières supplémentaires ; vous voyez là déjà un point de conflit.

En ce qui concerne les voies autoroutières alternatives à la Vallée du Rhône, explicitons un peu les choses : l'A75 est l'autoroute du Massif Central, Paris/Clermont-Ferrand et Montpellier/Béziers, l'A51 va à Sisteron et l'A79 est l'Ardéchoise ou l'autoroute des Piémonts. Ces voies alternatives sont conçues soit comme des voies de désenclavement pour les territoires, pour ceux qui y habitent en particulier, soit comme des itinéraires de délestage de la Vallée du Rhône et du Languedoc pour les autres, ce qui n'est pas exactement la même chose.

On a relevé aussi une interrogation générale quand même sur la cohérence politique, ou l'incohérence politique qu'il peut y avoir entre d'une part se soucier des changements climatiques et du pic pétrolier, respecter les engagements pris par la France – le facteur 4, c'est-à-dire diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre – et d'autre part créer des voies autoroutières supplémentaires, c'est-à-dire ce qui a été la politique suivie depuis 50 ans ; il y a là aussi comme une contradiction.

Toujours sur les infrastructures routières, en ce qui concerne les demandes exprimées, c'est d'abord gérer et améliorer le réseau existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser le trajet quotidien ni pénaliser la venue de touristes français et étrangers. On parle de requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargés, limitation des vitesses – ce dernier sujet recueillant un accord presque unanime –, limitation des accès autoroutiers en période de forte charge comme le trafic orange ou rouge ; il y a une volonté des élus de l'Ardèche, assez souvent exprimée, presque unanimement d'ailleurs, d'une nouvelle infrastructure à préciser.

En ce qui concerne la mise à 2x2 voies de l'A88 Saint-Etienne/Toulouse par le Massif Central, large accord ; large accord aussi pour des aménagements de nationales à proximité des agglomérations, par exemple une éventuelle déviation et pour des simples barreaux routiers ou autoroutiers.

Voilà en ce qui concerne les demandes d'infrastructures autoroutières.

Philippe MARZOLF

C'est le dernier thème de nos enseignements pour l'instant en milieu de débat. Ce sont également des questions vers un autre choix de société ou d'évolution ou une rupture. Il y a beaucoup de demandes exprimées par le public et un souhait de relocalisation des activités. Le Conseil Régional Rhône-Alpes a également repris ce terme-là, donc de refaire les activités sur le territoire pour limiter les transports et également de développement de l'habitat, mieux relié au transport collectif et moins étalé bien sûr.

Il y a également des questions sur la remise en cause du culte de la vitesse. Avec les aménagements présentés, il faudra peut-être voir à une remise en cause de ce culte de la vitesse. Il y a un appel bien sûr très fort au changement de comportement, au-delà des possibilités de biocarburant et des nouvelles motorisations, ce qui est quand même insuffisant pour atteindre le facteur 4 dont on a parlé et par rapport à cela, deux voies : une évolution ; il faut évoluer et à ce moment-là mettre en cohérence les logiques des citoyens qui veulent moins d'impacts environnementaux, moins d'infrastructures et les logiques du consommateur qui veut de plus en plus de produits disponibles tout le temps et rapidement ; donc là dans cette évolution il y a peut-être une recherche sur la réduction des transports des marchandises – on parlait notamment des crevettes pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc et reconsommées au Danemark, il y a peut-être des transports qui sont superflus. Ou alors, autre option, c'est la rupture et aller à ce moment-là vers un changement de modèle économique, ce qui a parfois été proposé.

Voilà pour l'instant les enseignements que la Commission, pour l'instant, à mi-parcours du débat, peut tirer. Progressivement c'est argumenté par des cahiers d'acteurs entre autres. Ce que je vous propose c'est d'écouter tout de suite des représentants de l'Etat qui vont vous parler des attentes de l'Etat de ce débat public, et une première synthèse.

.II Le bilan et les attentes de l'Etat pour la 2^{ème} phase du débat

Michel BADRE

Merci. Je me présente d'abord : Michel Badré, je représente le ministère de l'Ecologie et du développement durable avec Monsieur Jean-Didier Blanchet qui est ici et qui représente le ministère de l'équipement et des transports. C'est nous qui avons animé ensemble le Comité de pilotage qui a préparé le dossier support que vous avez vu et qui a été distribué à l'entrée de la salle, et qui représentons l'Etat au cours de toutes ces réunions.

Ce que l'on voudrait présenter maintenant c'est la façon dont, pour nous, représentants de l'Etat, les questions se posent à ce jour, après avoir entendu pas mal de choses dans les réunions par rapport à ce qui se posait au début. Je le rappelle pour ceux qui connaissent le dossier : dans le dossier support que l'on avait présenté avant l'ouverture du débat, en résumant beaucoup, en caricaturant un tout petit peu, on avait dit que ce que l'on avait à résoudre c'était deux contraintes fortes : d'abord une contrainte due à une augmentation prévue, prévisible des trafics d'environ 40 % à échéance de 20 ans, on va y revenir dans un instant, et deuxième tendance – qui allait avec – une augmentation prévisible conjointement des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 10 à 30 % sur la même période, la différence correspondant aux progrès technologiques que l'on peut espérer d'ici là.

Qu'a-t-on entendu dans le débat par rapport à ça ? On a entendu des critiques sur un point de notre dossier, l'augmentation de 40 % du trafic, certains participants nous disant deux choses en réunion, la première que ça n'intégrait pas suffisamment la possibilité de hausse du pétrole par exemple et la deuxième, qu'afficher une telle prévision revenait à dire que l'on était résigné à ce qu'elle se produise et que cela orientait le dossier dans un certain sens.

Ce que l'on dit simplement, et que je redis ici, c'est que l'Etat, à l'origine de ce débat, ne pouvait que mettre sur la table des prévisions faites par les principaux organismes spécialisés sur ce sujet et que le chiffre de 40 % cité correspond à peu près à la prévision moyenne. Par ailleurs, il ne paraît pas absurde par rapport à ce que l'on a constaté au cours des années récentes où l'on a constaté des taux de progression nettement plus élevés.

Excusez-moi, j'ai oublié de dire tout au début une chose importante, c'est que je vous présente cela en termes très généraux sachant que la façon dont les questions sont ressenties à Avignon, à Montpellier, le sont évidemment de façon différentes en fonction des problèmes locaux. Là je vous présente le fond de décor général tel qu'on le voit. Dans la deuxième partie de la discussion, le Directeur départemental de l'Equipement ici présent vous présentera de façon beaucoup plus concrète les questions liées aux problèmes locaux, donc vous ne m'en voudrez pas trop si ce que je vous présente ici vous paraît trop vague ou général.

Dans le débat, trois thèmes d'orientation sont ressortis et cités par les membres de la Commission : le report modal de la route vers d'autres modes, les infrastructures routières et ce que l'on retrouve sur le thème de la mobilité, c'est-à-dire l'ensemble des conditions pour que la mobilité ne dégrade pas le bilan environnemental.

Premier point : le report modal. Tout le monde est d'accord, tout le monde dit qu'il faut le faire ; par contre on a entendu des chiffres que l'on n'avait pas avant, notamment il a été dit que l'on pouvait espérer reporter la totalité de l'accroissement du trafic marchandises et une partie de l'ordre de 10 à 30 % du transport des voyageurs, c'est ce qui a été dit par un certain nombre d'organismes

acteurs sur le sujet. Par contre, ce qui a été peu dit et que l'on aimerait bien entendre au cours des dernières réunions, ce sont les conditions qui permettent que les reports à ce niveau technique possible soient effectivement réalisables, on n'est pas là pour parler de fantasmagories mais de choses réelles et là-dessus on souhaiterait en entendre beaucoup plus.

Pour les infrastructures routières, là aussi ça a été dit tout à l'heure, c'est très controversé, sachant que certains soulignent les besoins en dessertes ou en améliorations de dessertes dans un certain nombre de cas tandis que d'autres insistent avec force sur les impacts environnementaux ou sanitaires des infrastructures routières, tout ceci étant tout à fait au cœur du débat.

Sur la mobilité, deux aspects : un premier porte sur le progrès technologique dont on a relativement peu parlé finalement pendant les réunions, un peu quand même, parce que ce sont des sujets qui ne sont pas locaux, qui dépendent souvent par exemple de réglementations européennes et non pas localement, mais cependant on peut aller plus ou moins loin sur des points tels que l'utilisation des biocarburants ou l'amélioration des véhicules afin qu'ils consomment moins ; cela peut avoir un impact important même si on sait qu'il n'est pas à la hauteur de ce qu'il faut faire pour être au niveau de la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 rappelée par Philippe Marzolf. C'est donc un domaine dans lequel il y a beaucoup de choses à faire, il faut les faire, c'est plus ou moins complexe suivant les sujets, on y reviendra, mais ça ne suffit pas en soi.

Le dernier domaine qui concerne la demande en mobilité nous met sur des questions un peu délicates auxquelles on est peu habitué qui sont de voir – par des questions touchant à l'organisation des transports urbains ou autre permettant une meilleure maîtrise de la demande, avec des objectifs parfois contradictoires les uns par rapport aux autres – comment on peut espérer passer du niveau facteur 2 ou 2,5 à un niveau plus élevé cohérent avec l'objectif général du facteur 4.

Ce que nous souhaiterions entendre ou ce sur quoi nous souhaiterions que le débat porte c'est de voir sur ces trois grandes orientations comment et jusqu'où on peut aller plus loin pour que l'on atteigne les moyens de sortir du ciseau que j'ai rappelé au début.

Voilà pour nous les principales questions qui se posent.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette intervention. Ce que l'on vous propose c'est un premier échange avec vous. On verra les enjeux locaux plutôt dans la deuxième partie, d'ici une demi-heure ; pour l'instant on va échanger plutôt sur les enseignements que nous avons retirés si vous êtes d'accord et sur les grandes orientations. Avez-vous des réactions ?

Michel TESTON, Sénateur de l'Ardèche

Merci Monsieur le Président. Le 18 novembre 2005, je vous avais adressé à l'époque en tant que parlementaire et conseiller général une première contribution au débat public. J'avais insisté particulièrement sur la nécessité, pour une politique des transports, de prendre en compte les dimensions aménagements du territoire et solidarité avec les territoires qui souffrent du déficit d'accessibilité. Je sais, pour en avoir parlé avec vous à plusieurs reprises, que cet élément-là a bien été pris en compte mais par contre ce qui me frappe dans le compte-rendu qui a été fait de la

première partie du débat c'est que cette dimension n'apparaît pas ou pas suffisamment, et peut-être n'apparaît-elle pas suffisamment parce que jusqu'à présent les réunions se sont tenues sur les territoires qui accueillent directement les principales infrastructures de transport donc je pense que dans la deuxième partie de la réunion aujourd'hui, nous pourrions les uns et les autres prendre en compte ces deux dimensions qui sont essentielles notamment pour un territoire comme l'Ardèche.

Philippe MARZOLF

Merci. D'autres interventions ?

Serge MONCHAUD, Professeur d'Université

Je viens d'arriver en Ardèche de Bretagne. Je suis surpris par le peu de chiffres lors de la présentation. Je sais bien que c'est difficile d'apporter une multitude de chiffres, on critique souvent quand on tombe dans l'autre extrême.

Philippe MARZOLF

De quels chiffres parlez-vous ?

Serge MONCHAUD

Par exemple les trafics. Les trafics se chiffrent, on a des capteurs sur les routes. On peut savoir sur les routes actuelles quels sont les chiffres et voir d'ailleurs quelles sont les évolutions d'années en années. En feuilletant, je n'ai pas trouvé ce genre de tableau. Deuxièmement,

Philippe MARZOLF

Dans le dossier support il y a des tableaux.

Serge MONCHAUD

Sur les axes routiers que je fréquente depuis quelques mois, je ne vois pas beaucoup d'unités de comptage permanentes. Peut-être sont-elles bien cachées et là aussi, comme les radars, ce serait bien de les indiquer.

Deuxième chose : la pollution atmosphérique se chiffre aussi, ça se mesure régulièrement. Or les pics d'ozone, à ma connaissance chaque fois qu'il y en a, c'est sur les grandes villes. Je n'ai pas entendu des alertes d'ozone sur la Vallée du Rhône. Je n'ai pas entendu, alors qu'elles existent, certains organismes en font état. Donc tout ça, avant la fin du débat, avant la fin de votre mission, c'est mon souhait, j'aimerais que vous puissiez apporter ces éléments s'il y a besoin de les apporter, ce que je pense.

Philippe MARZOLF

Peut-être une réponse du Directeur départemental de l'Équipement ?

Claude AGERON, DDE de l'Ardèche

Sur les alertes d'ozone, nous disposons d'un arrêté préfectoral Drôme-Ardèche qui précisément constitue un outil pour prévenir tout risque en la matière et ce dispositif se déclenche régulièrement en Drôme et en Ardèche, y compris dans l'arrière pays où la pollution, dès lors que les vents qui balayaient la Vallée du Rhône ne sont plus présents, provoque des alertes à l'ozone.

En ce qui concerne les trafics, les chiffres existent dans les dossiers, nous disposons de tous les trafics.

Jean-Didier BLANCHET

Mais est-ce que vous avez des unités permanentes installées ?

Claude AGERON

Mais bien sûr.

Jean-Didier BLANCHET

Il faudrait alors donner une carte pour que chaque citoyen puisse la consulter.

Claude AGERON, DDE de l'Ardèche

Nous disposons de cela et nous l'avons sur le site Internet qui a été ouvert il y a un mois.

De la salle

On ne mesure pas les choses par Internet.

François JACQUARD, Conseiller régional, Responsable PCF07

Je suis membre de la Commission de transport et j'ai travaillé à la délibération de la région. En même temps j'ai une responsabilité politique puisque je suis secrétaire de la Fédération du parti communiste. Je voudrais donner deux éléments qui à mon avis n'ont pas été suffisamment donnés.

La première chose c'est quand même l'origine du débat public. L'origine du débat public date de 1999 et a été faite à partir des schémas de transports collectifs qui avaient été élaborés à cette époque-là. La vision était, en dix ans, d'augmenter sensiblement le transport fret. Aujourd'hui on est quand même dans un constat où le transport fret est en diminution. Je pense qu'il faut partir de ce premier constat-là pour bien comprendre les enjeux que nous avons aujourd'hui. Je tiens à le

rappeler parce qu'en dix ans on a pris beaucoup de retard dans nos pays sur la question du développement du fret, je crois que c'est une question essentielle du débat public, comment on envisage ce report modal et j'ai fait un certain nombre de propositions dans la deuxième partie notamment à partir du territoire sur lequel nous vivons.

Deuxième élément : je pense que l'on est dans un débat de société sur les questions économiques. Je trouve que c'est effectivement un élément qui est sous-estimé au départ du rapport de Monsieur Blanchet. Il faut un vrai débat pour savoir pourquoi les marchandises circulent et comment elles font pour circuler. Je crois qu'aujourd'hui on ne peut pas gérer le problème des transports si on ne remet pas en cause quelques logiques économiques, notamment la politique des flux tendus. Le fait qu'aujourd'hui la Vallée du Rhône est de plus en plus une base où nous stockons des marchandises fait que l'on a un développement du trafic de transport. Effectivement, je confirme que dans un certain nombre de réunions, ce qui a été dit dans un certain nombre de réunions, on ne peut pas se poser la question du transport sans se poser la question du devenir économique, y compris la relocalisation ; j'ai été un très fort partisan du fait que dans l'amélioration de la région figure cette question-là, y compris je pense qu'il faut revenir sur la question du domicile-travail. On se rend compte que des départements comme le nôtre notamment ont une augmentation de la durée de transport parce qu'il y a une délocalisation sur les grands axes routiers ; cela signifie qu'il faut vraiment prendre cette question comme un élément socle du débat sur les transports.

Philippe MARZOLF

Très bien. Vous avez une partie de la réponse derrière.

Jacques ESTOUR, OITC

Monsieur le Président, je vais vous dire que je suis très content de voir la salle aujourd'hui car dans ces nombreux débats où nous constatons l'absence du grand public, donc dont les avis émis et rassemblés ne sont pas obligatoirement des avis du grand public mais de groupes spécialisés qu'ils soient économiques ou associatifs, il y a parfois des réunions où le public est présent et peut s'exprimer et je comprends très bien ici à Privas pourquoi beaucoup le savent.

Deuxième chose : vous avez parlé de 99 et vous avez raison mais il faut remonter plus loin que ça, il y a bien longtemps que l'on a dit que le problème des transports dans ce Sud-Est devait trouver une solution, ça fait 15 ou 20 ans que l'on en parle, j'espère que l'on n'aura pas les mêmes résultats que pour Grenoble/Sisteron dont on aura rien avant 2020 ou 2025, je ne sais pas encore quelle sera la date de résultat.

Troisième chose : le débat que nous avons est un débat sur le choix des solutions à apporter pour résoudre cette question dans le grand Sud-Est – Vallée du Rhône, Languedoc, Marseille où nos demandes avaient été incorporées. Les questions générales ne seront pas des questions résolues ni à Privas ni à Valence, ni à Lyon ni à Marseille. Le problème du changement de comportement des citoyens est quelque chose qui, si elle doit être réalisée par des mesures incitatives fortes, qu'elles soient réglementées ou fiscales, ne sera pas un problème de Sud-Est. Donc le débat qui a été lancé est parfaitement intéressant – on a beaucoup apprécié un certain nombre de présentations – mais vous le savez, chaque fois on en revient ne serait-ce que l'expression de certains groupes « non à l'A7, non à l'A79 », alors théoriquement on ne devrait pas en parler ; c'est la politique des

transports qui est en cause dans vos débats et c'est ce que nous avons regretté parce que l'on attendait mieux.

Pour en revenir aux présentations qui ont été faites, effectivement vous le savez, nous, les milieux économiques, partons d'un constat de base que je crois qu'ici à Aubenas ou à Privas, on peut très bien comprendre : l'économie et l'emploi sont liés au problème des transports. On ne fabrique plus un produit agricole, on ne fabrique plus un produit industriel, on ne distribue plus des produits à des populations s'il n'y a pas une fonction transport assurée en service de ces fonctions. Cette fonction de transport est essentielle et on le sait, dans l'Ardèche on a eu déjà beaucoup de promenades ; combien d'entreprises ont quitté nos vallées, dans la Drôme c'est pareil, parce que l'insuffisance de la qualité des transports faisait que le prix économique des produits à assurer ne pouvait plus être assurée dans ces espaces lointains. J'étais sur la route avec Monsieur Blanchet pour venir ici, cela nous a pris plus de trois quarts d'heure pour venir de Loriol à Privas par la nationale 304, bloqués derrière un camion de paille dans un premier temps, bloqués derrière un convoi exceptionnel dans un deuxième temps – ils n'ont pas le choix, ils ne peuvent pas passer ailleurs – mais donc c'est bien quelque chose qui agit sur les décisions ensuite de l'implantation économique.

Pour en revenir à ce qui a été dit, j'ai un petit reproche à faire, c'est plus qu'un compliment. Nous vous avons envoyé des chiffres car nous avons publié un bouquin avec des chiffres et nous avons diffusé des chiffres au cours de ces débats. Quand on parle de cette croissance d'environ 40 %, je reste sur ces bases. Ce n'est pas l'évolution de notre région mais celle de la France entière, c'est celle de l'Europe entière. Le chemin de fer, après toutes les déclarations et les études qu'il a faites, dire qu'il va pouvoir doubler dans les 20 ans son trafic transporté. La voie d'eau peut tripler ou quadrupler dans les infrastructures que nous connaissons, avant que la canalisation de la Moselle soit réalisée, les transports qu'elle peut effectuer. Donc nous, les milieux économiques, sommes pour le développement de ces modes alternatifs. Là où nous ne sommes plus d'accord c'est quand vous dites que ces modes alternatifs peuvent absorber la croissance à venir dans les transports de marchandise. On n'est pas d'accord pour deux raisons. La première c'est que les transports de marchandises ne font pas tous 600 km ; le chemin de fer ou la voie d'eau peuvent effectivement absorber des transports qui sont sur longue distance mais ce ne sont pas des transports qui font 50 ou 100 km.

Philippe MARZOLF

Avancez un peu sinon tout le monde ne pourra pas prendre la parole.

Jacques ESTOUR

Monsieur Marzolf, je suis un peu obligé d'insister parce que dans les rapports que vous avez faits en synthèse, le point de vue des économiques a été expédié souvent et ne figure pas vraiment, donc en doublant le fret ferroviaire, en quadruplant le fret, on va augmenter de 30 % le fret routier donc dire que par des biais fiscaux, par des voies réglementaires, on veut casser le fret routier, c'est mettre en cause tous les pays qui nous entourent autour de la plaine du Rhône et qui ont, eux, absolument besoin du fret routier. Cela a des conséquences sur les orientations financières des investissements et sur le soutien au fonctionnement car la route ne demande pas un sou pour fonctionner, la route rapporte 47 millions d'euros à l'Etat français qu'il garde peut-être dans sa poche plutôt que de remettre aux départements ou aux régions, mais elle paie ces 47 millions ce qui n'est pas le cas de la voie ferrée qui en coûte 10 tous les ans à l'Etat et aux collectivités régionales.

Dans ces régions où nous sommes ici, la Drôme ou l'Ardèche, arrêtons de casser du sucre sur la route ; la route n'est pas que coupable, elle rend service et malheureusement, ce sont des choses qui ne ressortent pas dans vos conclusions.

Philippe MARZOLF

Excusez-moi, prenez un texte. Deux choses : le rapporteur de l'Etat indique que le report modal marchandise et que l'augmentation pouvait être reportée sur le fer ou le fleuve, ce sont les opérateurs RFF, SNCF. Par contre, sur les voyageurs c'est beaucoup moins simple.

Jacques ESTOUR

Montrez-moi la publication.

Philippe MARZOLF

D'accord. Je voudrais rappeler en outre que les écologistes ont peur que la gestion risque d'empêcher le développement économique et l'emploi.

Eric ARNOULT, Conseiller régional, Porte-parole des Verts Ardèche

Lors de l'exposé du rapport Blanchet, j'ai été assez choqué que les 40 % d'augmentation de trafic prévus ne tiennent pas compte des tensions sur le prix de l'énergie, j'en avais d'ailleurs fait la remarque publiquement dans mon groupe lors du premier débat à l'Assemblée. Si les transports doivent vraiment croître de 40 % sur la base du routier, en tout cas principalement du routier, et donc absorber une bonne partie des énergies disponibles, je plains les ménages en termes de coût du chauffage, en termes de coût de transport personnel ne serait-ce que pour aller travailler. Je ferai la même remarque sur le peu de considération pour l'aménagement du territoire et la focalisation du rapport Blanchet et de ses suites sur le trafic Nord-Sud. Telle était finalement l'optique, l'engorgement autour de ce thème, la fluidité du transport sur cet arc.

Enfin je dirai, pour donner une note d'humour à mon intervention, que Monsieur Blanchet et Monsieur Estour faisant du covoiturage participent sûrement à la réduction de l'effet de serre mais que quelque part ce genre de covoiturage est un peu contre-nature puisqu'il rassemble parfois un représentant de l'Etat et un représentant des lobbies dans la même voiture.

Philippe MARZOLF

Voulez-vous réagir ?

Elisabeth MEYER, Membre de l'Association Sud-Ardèche Environnement & Développement (SAED)

En écoutant la présentation jusqu'ici, j'ai l'impression que nous sommes sur une île sans voisins. Cela veut dire que nous pouvons réfléchir et décider sans voisins directs. Où est l'Europe ? Dans

votre présentation, je n'ai rien entendu sur les mesures ou les règlements européens ; je pense que l'Europe a quand même réfléchi à ce sujet-là ainsi qu'à des recommandations pour chaque pays. Je n'en ai rien entendu. Je pense notamment à toutes les initiatives actuellement en cours, je pense aussi à différentes mesures concernant l'environnement, pense aussi à toutes les réflexions par rapport à des taxes pour inciter au ferroutage etc., donc où est l'Europe ? Je n'en ai rien entendu. Merci.

Philippe MARZOLF

Monsieur le représentant de l'Etat, pouvez-vous apporter une réponse à Madame ?

Michel BADRE

Si vous lisez le dossier support, et je pense que l'on y reviendra dans le débat, l'Europe est partout ; les mesures doivent être prises en cohérence avec l'Europe, parfois en plus.

Philippe MARZOLF

D'ailleurs sur ce sujet, sur le site Internet de la Commission vous avez une évaluation qui vient de sortir il y a quelques jours de la Commission Européenne justement sur la politique des transports. Je vous invite à aller la voir. Il n'y a pas eu de présentation générale sur les contraintes que l'Europe peut apporter dans ce domaine.

Jean-Didier BLANCHET

Pour faire un peu la genèse des différents points qui ont été abordés, on a évoqué plusieurs époques et plusieurs interventions. Alors effectivement, il y a eu plusieurs stades dans l'étude de cette affaire. Il y a eu une première démarche faite en 1992 par (*inaudible*) qui a montré que la tendance des trafics était telle qu'il y aurait un jour un problème dans la Vallée du Rhône. Là dessus il a été vu un certain nombre d'élus et en est revenu, pas persuadés que l'on pourrait élargir l'autoroute dans la Vallée du Rhône. En 1997, Monsieur Gayssot était à ce moment-là Ministre des transports ; à partir de 1999-2000, il a souhaité que l'on regarde non seulement les aspects routiers mais aussi la politique d'ensemble des transports c'est-à-dire que l'on prenne en compte le fleuve et bien sûr le chemin de fer d'où le fait que l'on ait confié la chose à un inspecteur général qui reste en principe neutre dans les deux directions et c'est ce qui a conduit au dossier de consultation qui est sorti en 2003 ; c'est ce qui a conduit unanimement les élus à dire qu'ils ne souhaitaient pas se prononcer et voulaient un débat public. Là-dessus était intervenue la loi de 2002, « démocratie de proximité », qui a modifié une loi ancienne qui avait institué déjà le débat public mais qui a institué le débat de problématique. Là, dans ce débat problématique, il est prévu que c'est le Ministre de l'Ecologie et le Ministre de l'Equipement ou le Ministre concerné qui saisissent la Commission Nationale du Débat Public pour faire un débat de problématique, et c'est ce qui s'est fait en juin 2005, sachant que le Ministre de l'Ecologie a dit que dans ces conditions, il souhaitait être partie prenante dans ce dossier, d'où le dossier que vous avez entre les mains qui est le dossier support et qui est plus tourné vers l'environnement que ne l'était le dossier précédent. Chemin faisant, je pense que l'administration a amélioré la qualité de son travail.

Pour répondre aussi à l'intervention de tout à l'heure sur les chiffres, je peux vous dire que l'on a un mètre d'épaisseur de chiffres. On a préféré vous les épargner et on a résumé le tout en disant que, tous experts confondus, si on dit que dans 20 ans on aura 40 % de trafic en plus, on ne se trompe pas tellement, que c'est un risque qui n'est pas du tout négligeable et qu'il faut quand même envisager cette hypothèse afin de voir ce que l'on fait face à cela, sachant par ailleurs que si effectivement c'est 40 %, on a 10 à 30 % de gaz à effet de serre en plus, ce qui bien sûr ne va pas dans le bon sens d'où le ciseau dont on parlait et ce débat.

Jean-Claude FLORY, Député-Maire de Vals

Je me félicite de voir autant de membres présents ici ce soir, cela montre combien avec des problématiques sans doute différentes et complémentaires, les citoyens Ardéchois sont mobilisés sur le thème qui nous réunit. Ce que je voudrais dire tout d'abord c'est que nous devons saluer l'initiative de lancer le débat public parce qu'effectivement tout à l'heure on a évoqué 10 ans, 20 ans, 30 ans ; ce qui compte c'est qu'aujourd'hui il soit effectivement lancé, que l'on se retrouve dans cette salle, comme ça a été le cas au travers de dizaines de réunions lancées dans tout le territoire concerné, vaste territoire aux enjeux multiples et variés, et de pouvoir ainsi donner la parole au grand public et à l'ensemble des acteurs concernés.

Je voudrais aussi, par rapport à cela, mentionner des lectures qui peuvent être non forcément complémentaires, voire divergentes. Lorsque j'ai lu avec beaucoup d'intérêt un rapport qui n'a pas pu apparemment être contesté, à savoir le rapport de Monsieur Blanchet, je l'ai lu un dimanche matin et j'ai retrouvé en cela l'ensemble des préoccupations qui nous animent sur l'Ardèche de façon générale, sur le bassin de l'Ardèche, et qui concernent aussi l'ensemble de ce débat sur l'axe Rhodanien et Languedocien. Je voudrais aussi dire que lorsque j'ai vu la présentation à l'instant de cette première partie, j'ai pu avoir quelques remords ou quelques ressentiments, ou avoir la sensation que certains a priori sur le routier ou sur l'autoroutier pouvaient être mis en exergue dans le cadre de cette présentation. Je crois que Monsieur Badré a bien fait de préciser et de préciser à la salle que cette première présentation était le résumé de l'ensemble des consultations qui, comme ça a été mentionné, se sont plutôt situées à proximité des axes importants, à proximité des voies saturées et que donc, à mon avis, l'image que l'on a d'un territoire ou de territoires qui ne sont pas forcément les nôtres, éventuellement pollués, saturés, bruyants, de façons multiples traversés par des routes, des TGV, hé bien malheureusement ce n'est pas trop la situation Ardéchoise et notamment pour la partie la plus à l'Ouest de ce territoire ardéchois.

J'en viendrai à trois points très rapidement : d'une part nous sommes tous – et là je reviens sur la première partie du débat – des citoyens du monde avec la préoccupation de ne pas polluer et de moins en moins. On connaît cet enjeu et je pense que la France, comme l'Europe, comme le monde, sont aujourd'hui en la matière des modèles quant aux actions engagées ; le travail, on le sait, est long à réaliser et ce n'est pas au sein de ce débat que nous allons malheureusement trouver toutes les solutions même si nous pouvons contribuer à une éducation citoyenne la plus large possible.

Le deuxième point est qu'inévitablement, lorsque l'on a de meilleures routes et que la route est le seul moyen de se déplacer, des routes plus droites, moins sinueuses, on consomme moins et par nature en consommant moins de carburant on rejette moins de CO₂.

D'autre part, je veux vous dire aussi qu'il y a un élément qui n'a pas été intégré et qui aurait pu l'être dans l'étude, lorsque nous avons parlé d'aménagement du territoire et de dessertes de territoires avoisinants, donc concernant nos bassins mais aussi d'autres départements j'imagine,

c'est la notion du coût généré par le fait qu'un territoire serait mal desservi et notamment en termes routiers pour les entreprises s'y trouvant. Je sais que des statistiques existent mais ce que l'on peut dire aujourd'hui et là de façon générale et notamment lorsque l'on se situe en Ardèche méridionale, c'est qu'inévitablement ces contraintes routières et de transport, ce sont les entreprises qui les paient, c'est à compenser par un dynamisme tout particulier des acteurs économiques et c'est compensé aussi par une plus grande productivité des travailleurs qui sont obligés, pour contrebalancer l'effet négatif du coût routier, d'avoir sur ces unités, pour les maintenir sur ces territoires, une productivité plus élevée ; cela représente donc des contraintes pour les acteurs économiques et un risque inhérent pour pérenniser l'emploi et le territoire. Je pense que cette lecture économique aurait mérité effectivement d'être mentionnée et aurait apporté un élément complémentaire aux éléments environnementaux légitimes que vous avez pu mettre en avant. Merci.

Philippe MARZOLF

C'est pour cela que l'on fait ces réunions, pour ensuite alimenter notre compte-rendu.

Alain JOFFRE, association SAED

Il y a quelques années, nous avons organisé de multiples débats sur l'implantation d'un tuyau autoroutier en Ardèche. Je voudrais rappeler qu'il y a une dizaine d'années justement, une étude avait été faite qui montrait que l'enclavement d'Aubenas était une chance pour les services et certaines entreprises, pour les commerces sur Aubenas, et qui permettait donc de localiser ces services et ces personnes sur Aubenas. Ce n'est donc pas forcément une malchance d'être enclavé de ce point de vue. Certaines études ont montré qu'un certain nombre de villes ont la même possibilité, on le voit sur le schéma. Il faudrait donc peut-être intégrer cela dans votre rapport et notamment les destructions d'emplois et de services qui seront entraînées par l'implantation d'un tuyau autoroutier dans le département de l'Ardèche.

Philippe MARZOLF

Merci.

Guy CHARTON

Avant j'étais prof, maintenant je suis retraité. Sur le match rail-route, quand il a été fait état dans la présentation des possibilités des prospectives sur l'horizon de 20 ou 40 ans, il me semble qu'il n'est pas complètement négligeable de donner un exemple qui vient de nos voisins Suisses. Avant de donner cet exemple, je voudrais dire que tout le monde mesure que dans ce match rail-route, il y a évidemment les conséquences au plan climatique qui évidemment interviennent au premier rang. Si je dis cela c'est parce que se trouve dans la tête des gens – peut-être aussi dans la mienne, un petit peu moins, je n'en sais rien – l'idée que quand bien même des investissements vont être faits dans des proportions vertigineuses par exemple pour la route, il n'est pas dit que cela provoque des effets rapides ou même des entrées fortes en pourcentages quant au match rail-route. De ce point de vue justement, la Suisse nous donne un exemple intéressant, d'autant plus que la fonction de transit dans l'axe rhodanien du commerce de transit est très forte ; il faut savoir qu'en 85 le rapport des

investissements était de 1 à 3 en faveur évidemment de la route. Ces investissements sont à présent à égalité, donc en moins de 20 ans – l'étude porte de 1985 à 2003 – on peut dire qu'il y a eu un effort gigantesque au bénéfice du rail.

La première grande interrogation est de se dire que si on produit ou on cherche à produire des chiffres de ce type, c'est-à-dire passer d'un rapport 1 à 3 à un rapport d'égalité, est-ce que ça ne changerait pas un peu la mise sur l'idée que quand même l'évolution risque d'être négligeable ou presque négligeable.

Auparavant le kilomètre parcouru par poids lourd augmentait de 10 %. A l'heure actuelle, il est en recul de 5. Je m'excuse de mon intervention qui est trop longue mais simplement pour dire, là je ne suis pas dans le cadre européen, est-ce que les Suisses ont réalisé jusqu'au bout leurs intentions mais sur le principe de transit, c'est ce qui explique les deux tunnels ferroviaires qui font à eux seuls presque 100 kilomètres mais je m'excuse, il y avait obligation pour le commerce de transit de le faire par le rail.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Qui veut réagir ?

Jean-Didier BLANCHET

La géographie de la Suisse est fort différente. Cela dit, dans les mesures dont je parlerai tout à l'heure il y en a un certain nombre qui sont inspirées du modèle suisse.

Pour répondre à votre déclaration concernant la répartition des crédits publics sur les deux modes, on est à un rapport à 1-3 aujourd'hui puisque quand on prend les décisions du cercle 2003, avec une programmation d'investissements jusqu'en 2012, le rapport était de 75 % pour les modes de fer et voies d'eau et de 25 % pour la route donc le rapport est de 3 pour 1.

Philippe MARZOLF

Une dernière intervention avant que l'on passe à la deuxième partie ?

Jacques GENEST, Conseiller régional, Maire de Coucouron, Président de l'Association des maires ruraux 07

Ce débat porte au départ sur le problème de l'engorgement de la Vallée du Rhône. Je ne vais pas parler de l'irrigation de tout le monde rural ardéchois, c'est extrêmement important. Monsieur a parlé de la guerre du rail et de la route... Je crois que le problème des transports en milieu rural est assez important : contre les routes, pour les routes. Le problème dans notre terre ardéchoise est que le seul moyen de transport, c'est la route. Il faut que cette route soit adaptée, il faut un axe structurant qui permette de bien desservir après mais aussi d'améliorer la 102 et la 304. On a évoqué le problème de la 88 que je connais bien. Si la 102 n'est pas améliorée, on aurait tout un trafic et également d'activités économiques et touristiques qui partira directement vers Montpellier. Je pense que c'est important. Malheureusement les camions, ou heureusement, on n'a pas le choix dans le monde rural, il faut qu'ils existent, il faut qu'ils servent à la fois les industries qui veulent

bien rester encore chez nous mais également les commerçants ainsi que tous les gens qui habitent dans notre région parce que même si on est à la retraite ou sans activité, il faut bien que le matériel arrive d'une façon ou d'une autre.

Philippe MARZOLF

Merci de votre intervention. On parlera plus des enjeux locaux dans la seconde partie.

2^{ème} partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?

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

Philippe MARZOLF

Pour lancer la deuxième partie, pour quelle acceptabilité des mesures et des groupes de mesures présentés par l'Etat et au niveau de chaque territoire, d'abord des réalités incontournables : la Vallée du Rhône et l'arc languedocien, on l'a dit, forme un couloir de transports multimodal essentiel et un des plus chargés d'Europe en voyageurs et marchandises. En plus il y a une croissance des emplois et des populations dans les trois régions qui dépasse la moyenne nationale.

Troisième réalité incontournable : il y a une vocation touristique et bien sûr un risque majeur qui entraîne des surcharges de + 60 à + 80 % du trafic routier-rail en périodes de vacances, ce qui fait beaucoup.

Des contradictions à dépasser : il y a des contradictions, on les a déjà un petit peu senties, des divergences, des avis divergents entre les experts et l'Etat qui dit que des études affirment que dans 20 ans les transports auront augmenté de 40 %, qu'il faut évoluer, qu'il faut qu'il y ait une rupture à ce niveau.

La volonté du report modal s'est exprimé beaucoup sur le transport marchandises et encore assez peu sur le transport voyageurs. Ce transport voyageurs vers le ferré sera difficile.

Il n'y a également pas beaucoup ou peu de réponses ou de demandes sur l'éducation acceptable de comportements pour une certaine maîtrise de ces déplacements dans les trois régions.

L'Etat nous a présenté les trois orientations : mobilité, report modal et amélioration ou requalification des infrastructures, donc l'Etat va nous représenter les différentes mesures qu'il propose pour ces trois orientations, tout ceci pour définir la politique des transports. Ce dont nous avons besoin pour l'intégrer le mieux possible dans le compte-rendu, c'est de savoir quelles sont les mesures prioritaires, les mesures acceptables par le territoire, par vous, à court terme, à moyen terme, à long terme, sans oublier bien sûr la cohérence pour un aménagement du territoire, la cohésion des acteurs – il est beaucoup ressenti dans les débats le fait qu'il faut coordonner les acteurs au niveau local pour qu'ils travaillent ensemble – et parfois certains schémas auraient besoin d'être beaucoup plus larges et également, on va en parler aussi, quels sont les financements envisageables et durables dans ce domaine puisque l'on va parler aussi de financements des mesures ou d'infrastructures.

Je vous propose de réécouter l'Etat qui va vous présenter maintenant les différentes mesures, les 45 mesures regroupées dans ces trois orientations puis de les développer en une dizaine de minutes ; après vous aurez la présentation des enjeux territoriaux.

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

Jean-Didier BLANCHET

On reprend les trois orientations telles qu'elles ont été présentées par Monsieur Badré tout à l'heure, à savoir la mobilité soutenable, ensuite le report modal et enfin l'optimisation des infrastructures.

En ce qui concerne la mobilité soutenable, c'est tout ce qui concerne le volet environnemental sur lequel, indépendamment des mesures de report modal, il faut lutter contre les gaz à effet de serre. Pour cela, on a indiqué deux chapitres, un chapitre sur l'activité technologique et un chapitre sur la demande car avant de jouer sur les offres de transport, on peut essayer de maîtriser la mobilité des personnes et des marchandises.

Sur le progrès technologique, je n'y reviens pas, ce système *inaudible* d'enfoncer le clou de la nécessité de la gouvernance mondiale ou au minimum européenne, car si on veut que des constructeurs ou des chercheurs travaillent sur des sujets, il faut d'abord mettre de l'argent et il faut aussi mettre des normes pour qu'il y ait des objectifs en matière de consommation de carburant, en matière d'émission de gaz à effet de serre. Enfin, on a maintenant des véhicules qui sont de plus en plus performants en matière de consommation et de production de gaz à effet de serre. Toujours est-il que la première chose à faire est de réduire, par ces progrès technologiques, avant toute autre chose mais on a vu que ça ne produisait qu'un facteur de 2 à 2,5 sur les émissions en 2050, alors agissons sur la demande. Pour cela, le covoiturage est une bonne méthode d'économiser du carburant.

Les aspects réglementaires et fiscaux : il s'agit d'ajouter aux taxes qui sont déjà assez nombreuses sur le carburant une taxe supplémentaire qui est fonction du carbone émis par le carburant utilisé. Il peut s'élever à un niveau très élevé puisque l'on a envisagé dans certaines études d'un équivalent du prix du pétrole proprement dit, c'est-à-dire de l'ordre de 60 dollars le baril qui viendrait s'ajouter à la fois au prix du pétrole proprement dit, à la TIPP, la taxe habituelle et qui donc, renchérissant le coût du carburant conduirait sans doute à des changements de comportement aussi bien de la part des voyageurs qui réduiraient leur mobilité ou des producteurs qui organiseraient leur industrie et leur transport d'une manière différente compte tenu d'un renchérissement du coût de l'énergie. Il ne faut pas compter sur le renchérissement naturel que l'on constate aujourd'hui parce que ce n'est pas parce que l'on est aujourd'hui à 60 dollars que ça va continuer, il est probable que l'on va vers une augmentation de ce niveau de prix mais il y a des aléas importants.

Autre élément important pour limiter les déplacements en ville, c'est donner la priorité aux transports en commun sachant que les transports urbains qui sont plus importants en termes de consommation représentent 60 à 70 % des déplacements et donc des émissions. Par conséquent, puisqu'il favorise les transports en commun en ville, on y est favorable de même que le péage urbain dissuadant l'usage de la voiture est aussi une mesure intéressante.

L'étalement des migrations touristiques : là il s'agit d'éviter les effets de pointe, le samedi en particulier pour que, s'agissant de l'infrastructure, elle soit mieux utilisée les jours où le trafic augmente. On peut aussi aller plus loin et organiser une réservation de l'accès, c'est-à-dire comme pour les TGV ou les avions, on aurait une réservation à prendre pour circuler sur l'autoroute.

L'aménagement du territoire : il s'agit de tout ce qui concerne la croissance urbaine, au lieu de développement par mitage avec des urbanisations périurbaines, reconcentrer les logements dans les

centres villes de manière à réduire les déplacements, ou plutôt la longueur des déplacements. Le télétravail va dans le même sens évidemment, et puis le changement des systèmes de production-consommation, ça c'est tout ce qui concerne la logistique et qui pourrait améliorer ou supprimer des transports inutiles et diminuer les émissions.

Je poursuis avec le report modal en disant qu'il faut améliorer les infrastructures actuelles en organisant des navettes fluviales sur le Rhône ou des autoroutes de la mer et puis en développant éventuellement une prolongation du réseau fluvial Rhône-Saône vers le Nord. On pense aussi au ferroviaire bien entendu en améliorant la gestion et l'exploitation des infrastructures, là aussi en utilisant le progrès technologique, en intensifiant l'offre de TGV et de TER pour améliorer le report de la route vers les transports en commun.

Le fret ferroviaire est une question qui mérite un petit développement parce qu'effectivement il y a eu une politique volontariste à travers du fret ferroviaire ; c'était une activité extrêmement déficitaire pour la SNCF et l'Europe, puisque l'on en parlait tout à l'heure, a imposé à la SNCF de mettre de l'ordre dans ses affaires et de ne pas faire subventionner le fret par les voyageurs. Donc le plan fret de la SNCF en vigueur actuellement vise d'abord à rétablir l'équilibre économique de cette activité sachant qu'elle perdait 25 % de son chiffre d'affaires, ce qui est inacceptable pour n'importe quelle entreprise ; il était donc indispensable de commencer par là. L'idée de manœuvre est ensuite de rebondir sur des croissances de trafic à partir du moment où l'activité sera redevenue rentable. J'ajoute qu'il y a un aiguillon important dans cette affaire, celui de l'arrivée de la concurrence car depuis le 1^{er} avril 2006, les opérateurs ferroviaires sont autorisés à opérer du fret sur le réseau français. En conséquence, l'arrivée de la concurrence sera pour la SNCF un élément supplémentaire pour améliorer à la fois sa performance commerciale et son résultat économique.

Le développement du transport routier est aussi un élément qui va dans le bon sens. Pour la mise en place d'autoroutes ferroviaires, vous savez qu'il y a un projet qui est pour l'année prochaine consistant à organiser des autoroutes ferroviaires entre Perpignan et Luxembourg, s'agissant au démarrage d'un service par jour, un train par jour dans chaque sens.

Un mot aussi sur le report tel qu'on l'a indiqué dans le rapport : on a dit que les opérateurs SNCF et RFF estiment avoir à l'échelon de 20 ans – parce qu'il faut que l'investissement soit réalisé – la capacité de transport correspondant à la croissance attendue sur la route, c'est-à-dire qu'il y a aujourd'hui 70 000 véhicules par jour qui circulent en moyenne annuelle sur l'autoroute A7. Sur ce chiffre, 20 % sont des camions, ça veut dire 14 000. Si on estime qu'il y a une croissance de 40 % de ces 14 000, ça fait 5 600. Donc on dit que l'on sera en mesure, avec la capacité ferroviaire plus le fleuve, de prendre l'équivalent de 5 600 poids lourds sur ces deux modes en 2020-2025. La question est de savoir si on sera capable de le faire effectivement. Cela étant, on a dit que l'on faisait en sorte que la capacité existe.

Au niveau des mesures réglementaires, l'une d'entre elles mérite d'être signalée parce que s'il faut attirer vers le fleuve ou vers le rail, il faut aussi dissuader de la route d'où faire payer aux camions ces fameux coûts externes, ce qu'ils ne paient pas dans le cas des routes nationales et des autoroutes urbaines qui sont gratuites, donc l'instauration d'un péage poids lourds sur les routes nationales est le but de cette mesure.

Ensuite, indépendamment des fonds de gestion qui sont inscrits dans le premier paragraphe en ce qui concerne l'interdiction des poids lourds, la régulation des accès, les péages etc., il y a quelques infrastructures qui sont également évoquées. Je prends la carte de la région pour montrer que nous avons quand même trois secteurs difficiles en termes routiers : la jonction à Valence de l'A48 et de

l'A7 : venant du Nord il y a trois voies sur l'A7, deux voies sur l'A49 pardon qui débouchent sur trois voies sur l'A7 donc on peut comprendre qu'il peut y avoir problème entre Valence et Orange d'autant plus que côté Sud, ça se redivise en trois voies sur l'A7 et deux sur l'A9 – donc là on a un problème particulier entre Valence et Orange – d'où l'idée d'élargir sur place ou de créer une déviation sur l'Ardèche et là on rejoint le problème évoqué tout à l'heure pour Privas, Aubenas, Alès afin de rejoindre l'A75, sujet qui a été évoqué au Sud et qui sera certainement évoqué ici tout à l'heure. Il y a un autre problème que je mentionne pour mémoire et qui existe, celui de la confusion entre trafic de transit et trafic urbain sur Montpellier.

Tout ceci pour faire réagir sur ces différentes mesures et pour déboucher, à partir du débat public et d'une concertation avec les collectivités locales, sur une politique des transports de l'Etat dans les trois régions de cet axe Lyon-Perpignan.

Philippe MARZOLF

Je rappelle juste avant que le Directeur départemental parle, que vous avez à la fin du document du débat un tableau qui reprend toutes ces mesures.

.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

Claude AGERON, DDE de l'Ardèche

En tant que représentant local de l'Etat, je vais m'efforcer de vous présenter les enjeux locaux de cette problématique mais en faisant cela je vais le faire au nom à la fois du ministère de l'Equipement et du ministère de l'Ecologie et du développement durable, sachant que sont présents dans la salle le Directeur adjoint régional de l'Equipement et le Directeur adjoint de l'environnement ; tous deux pourront éventuellement compléter le cas échéant les propos qui seront les miens.

Chacun le sait dans la salle, l'Ardèche a les trois quarts de son territoire qui sont en montagne. Notre département est bordé par le Rhône sur environ 140 km à l'Est et de part et d'autre il y a le relief du côté ardéchois et la plaine du côté drômois. Cela fixe bien l'idée de l'accessibilité. La Vallée du Rhône, représentée sur ce schéma concentre une part importante des activités. L'Ardèche bénéficie d'une excellente image auprès des Français ; cette image tient à la qualité naturelle, culturelle, paysagère du territoire, c'est un véritable atout de développement tant environnemental qu'économique qui sont les ingrédients nécessaires au développement de la route. Les paysages sont peu altérés, vulnérables tout en étant parfois émergents et je pense à l'éolien en particulier, j'y reviendrai tout à l'heure.

Les enjeux patrimoniaux sont liés à une biodiversité très élevée avec la montagne, les zones humides et fluviales, les sites Natura 2000 ; ils sont tous soumis à une forte pression touristique et quotidienne. Parmi les zones caractéristiques, la plus emblématique est sans doute celle des Gorges de l'Ardèche, tout un ensemble classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Il y a aussi le Parc naturel régional des monts de l'Ardèche qui intègre le secteur non moins emblématique du Mont Mézenc, lui aussi site classé Natura 2000. Il y a aussi les affluents ardéchois qui constituent des milieux aquatiques remarquables ; enfin, les pâturages proches de la Vallée du Rhône mettent en exergue des espèces qui sont menacées en raison de l'intensification et de l'organisation des pratiques agricoles, comme la caille des blés ou la buse cendrée.

Les risques naturels issus de l'inondabilité et les enjeux liés à l'eau : on est soumis en Ardèche à des régimes climatiques, aux pluies cévenoles, à la fonte des neiges qui justifient des phénomènes comme les crues torrentielles et les crues généralisées du Rhône. On a en mémoire les inondations du Rhône dans les dix dernières années, régulières, et donc nous y avons pourvu, pour l'essentiel avec la doctrine Rhône qui est en train de caler un peu la protection de ce fleuve ; quant au cours d'eau ardéchois qui subit des crues torrentielles, c'est pas moins une centaine de plans de prévention de risques inondation qui ont été mis en œuvre ces dernières années. Enfin la forêt, qui représente 45 % du territoire ardéchois, elle présente le risque incendie que nous connaissons bien en Ardèche et qui est très présent.

Pour ce qui concerne l'enjeu patrimonial que constitue l'eau, au-delà des crues redoutables et peu prévisibles, il y a les étiages estivaux, les nappes karstiques, corridors biologiques, toute une somme d'enjeux qu'il convient d'avoir présents à l'esprit en matière de problématiques telles que celle de la politique des transports en Vallée du Rhône. Le plan Rhône élabore un véritable projet de développement durable pour le Rhône et cherche à concilier la prévention des inondations et le développement urbain des activités humaines tout en valorisant, ça a été dit, le transport fluvial.

Le bruit et l'air : les vents fréquents exercent un brassage atmosphérique favorable et lorsque l'on s'éloigne sur Privas ou un peu plus loin, il n'y a plus ce paramètre de brassage et les teneurs en ozone peuvent dépasser la norme et c'est pour cela que nous y veillons avec un outil que j'ai évoqué tout à l'heure. Le bruit dans la Vallée du Rhône, ce sont toutes ces infrastructures qui sont toutes classées au centre de la loi Bruit et qui permettent en cas d'installation, sur une large bande de 250 m, de préserver ce qui peut encore l'être en matière de bruit. De ce point de vue, on n'a pas trop de soucis en Ardèche.

Les risques technologiques : un équilibre est à trouver entre la satisfaction des besoins et la prévention des risques. Je rappelle que sur la Vallée du Rhône, de nombreuses activités industrielles et nucléaires sont présentes – je pense à quelques activités parmi les plus emblématiques comme Cogema, la pharmacie centrale, les dépôts de pétrole de Valence, les centrales nucléaires du Tricastin etc. – tout ceci constituant un paramètre à prendre en compte notamment dans ce corridor rhodanien qu'est l'autoroute A7 où il ne faut pas manquer de réfléchir à des points de fuite en cas de crise majeure. C'est aussi un paramètre de la problématique. Et puis il y a les risques induits par les matières dangereuses, qu'elles soient transportées par voie routière, fluviale ou ferroviaire : on a présent à l'esprit les accidents nombreux de poids lourds sur l'autoroute A7 mais aussi d'un accident récent en janvier 2004 sur le Rhône et d'autres encore sur le fer, autant de paramètres qu'il faut avoir présents à l'esprit lorsque l'on se projette dans des problématiques d'aménagement.

L'éolien, j'en ai parlé tout à l'heure, l'Ardèche et la Drôme sont très concernées car elles bénéficient de vents forts. Il y a déjà de nombreuses réalisations sur la Vallée du Rhône, il y a des aérogénérateurs en Ardèche dans l'arrière-pays où l'on en compte une bonne vingtaine ; cela suscite de nombreux débats parfois un peu polémiques. Un schéma éolien a été réalisé en Ardèche, des zones de développement vont être engagées pour gérer cette problématique, un pôle compétences éolien a été créé au sein des services de l'Etat, la DDE le pilote. Cette implantation dans les paysages est aussi quelque d'émergent qu'il faut noter.

L'économie urbaine : beaucoup d'activités se trouvent dans la Vallée du Rhône, je ne vais pas les citer toutes ainsi que toutes celles de l'arrière-pays comme Privas, Annonay, Aubenas etc. Toutes

ces activités et les milliers d'emplois qu'elles suscitent sont bien entendu un lien direct avec l'attractivité du territoire.

Il y a de la planification territoriale qui s'imagine autour de ces centres d'activités tels que des plans locaux d'urbanismes intercommunaux, tout ceci pour essayer de réduire le gradient entre le travail et le domicile. Les déplacements domicile-travail sont pour l'essentiel concentrés dans notre Ardèche montagnaise : lorsque je suis à Privas et que je veux aller à Annonay, je prends de façon privilégiée l'autoroute même si elle est externe au département et ces trafics de « carroulage » doivent cohabiter avec le trafic de transit, ce qui appelle des problèmes de fluidité, de sécurité. En Ardèche la route reste le seul moyen de transport. L'Ardèche reste le 12^e département le plus mal desservi au terme d'une récente étude, il faut en tenir compte, ça a été dit aussi, l'Ardèche est à plus d'une heure de tout échangeur ou de gare de TGV. Il faut penser aussi aux modes alternatifs et notamment pour la rive droite du Rhône en termes de fer, je n'y reviens pas parce qu'il faut aller vite. Les projets ferroviaires concernent le sillon alpin entre Valence et Grenoble, une première phase d'électrification est prévue à l'horizon 2010 ; la fameuse gare d'Allan est à l'étude pour renforcer le TGV qui peut intéresser notre département de l'Ardèche. Les projets routiers engagés, c'est l'aménagement de la nationale 102, cette fameuse nationale que l'Etat concède à l'Ardèche après décentralisation, qui a été classée en grande liaison d'aménagement du territoire ; vous savez déjà que l'on va dévier par le Nord vers la nationale 86 mais pour la nationale 102, les études sont en cours. Pour ce qui concerne les pancartes que je vois fleurir au fond de la salle [*pancartes réclamant le contournement d'agglomérations*], sachez qu'une étude nous a été commandée par le Ministre pour que l'on réfléchisse à une liaison directe du bassin d'Aubenas à l'autoroute A7, ce qui va nécessiter une perspective de franchissement supplémentaire du Rhône pour relier directement l'échangeur Sud de Montélimar et dans le spectre d'un *inuadible* qui s'étend entre la 102 et la rive droite, des solutions seront trouvées ; une réunion de lancement à l'initiative des élus Drôme-Ardéchois a eu lieu le 11 mai dernier.

J'en termine avec la dernière diapo et les options routières envisagées. Bien sûr, dans notre contexte ardéchois, en termes d'aménagement du territoire on pense aux deux solutions à l'heure actuelle, à savoir une amélioration des capacités de l'autoroute A7 – l'ingénieur général Blanchet a défini qu'elle pouvait être coaxiale pour passer de 2x3 voies à 2x3 voies + 2x2 voies pour les poids lourds – c'est une option mais il faudrait avant penser avec les pénétrantes et les transversales telles que la nationale 102. L'autre option majeure est le nouvel axe structurant de type autoroutier 2x2 voies en direction de Narbonne, une autre alternative qui s'offre à nous en termes d'aménagement du territoire.

Je vous remercie Monsieur le Président.

Philippe MARZOLF

Merci. Je demanderai aux quatre acteurs du territoire qui vont intervenir de bien vouloir monter sur la tribune et tout de suite je vais prendre une ou deux questions.

Fernand MOULIN, Vice-président de l'Association Viviers Déviation

Nous habitons à Privas mais nous habitons aussi dans la Vallée du Rhône où il n'y a aucune solution. Ce soir nous sommes là dans le débat public pour essayer de trouver une solution à ce gros problème, ce fléau de nos communes. Nous, entre communes, avec nos élus nous avons essayé

de trouver des solutions communes afin de faire avancer le problème ; j'espère que ce problème ne durera pas encore 30 ans, il faut savoir qu'à Viviers il passe à peu près 14 100 poids lourds chaque jour, c'est quand même presque 10 % de la circulation de l'autoroute. Actuellement il passe 18 000 véhicules par jour dans Viviers, quand je dis Viviers c'est aussi d'autres communes et si nous sommes là, ce n'est pas par hasard ce soir, nous souhaitons que ce débat public avance des solutions et notamment une solution efficace pour permettre un itinéraire pour tous ces véhicules. Sachez qu'en 1999, le Maire de Viviers a pris un arrêté pour interdire le transport des matières dangereuses dans la ville. Cet arrêté a été suspendu par le Préfet de l'Ardèche parce qu'entre 1999 et 2006, il n'existe toujours pas d'itinéraire pour pouvoir dévier ces poids lourds de la ville. C'est-à-dire que si on les enlève, on les envoie ailleurs. C'est quand même impensable qu'aujourd'hui il n'y ait pas encore de liaison. Ça fait maintenant trop longtemps que l'on en parle, nous souhaitons que cette liaison se fasse le plus rapidement possible notamment avec la traversée, si possible, d'un pont sur le Rhône, parce que c'est indispensable, c'est la seule solution efficace.

Philippe MARZOLF

Je pense que vous avez déjà eu une réponse du Directeur Départemental de l'Équipement.

Serge MONCHAUD, Professeur d'Université

Ça porte sur le même sujet. J'habite dans la partie au Nord du problème qui vient d'être évoqué. Les poids lourds qui arrivent à Viviers passent d'abord dans d'autres communes et effectivement les comptages correspondent. Donc tout ce secteur passe, je pense que l'on sera d'accord, par la requalification de l'A86 que l'on appelle dans certaines *slides* RN mais qui a été déqualifiée. Donc il faudrait d'abord que le terme requalifiant en route nationale soit acquis, et je pense en particulier que le représentant du ministère des Transports va se faire une joie d'apporter cette réponse ainsi que la personne du département, des routes, et après on pourra parler d'aménager des déviations dans tous les villages concernés ; il y a effectivement un certain nombre de villages qui voient passer 17 000 véhicules par jour, j'ai fait le comptage, malheureusement j'ai demandé un comptage permanent qui m'a été refusé. Tout à l'heure j'ai demandé des comptages, je n'ai pas apprécié que l'on ne réponde pas à la question, la question c'est de mettre les organes de comptage contrôlés par la population, comme on le fait par des contrôles radars et ensuite on pourra discuter des chiffres que l'on tire de cet objet de comptage. Je souhaite donc la requalification de cette route nationale parce que si on a parlé de la suppression des trains, ça va être bientôt la suppression des routes nationales, ça va être une deuxième caractéristique de ce département.

Philippe MARZOLF

Qui répond à cette question ?

Claude AGERON, DDE de l'Ardèche

Je précise bien que seule la nationale 102 est concernée par la décentralisation. En revanche l'État s'est engagé à terminer le contrat de plan qui le lie à la région Rhône-Alpes, pour terminer les opérations déjà engagées et à ce titre la déviation de l'ex-RN86 va voir les travaux débiter au début 2007 pour s'achever fin 2008 donc il n'y a pas de disqualification des travaux envisagés dans le

cadre contractuel entre l'Etat et les collectivités ; il reviendra, après la fin de ces travaux, au département nouveau gestionnaire de prendre le relais.

Philippe MARZOLF

Merci.

Olivier PEVERELLI, Conseiller général de l'Ardèche

Je souhaiterais rajouter quelques éléments : je me suis toujours posé la question de la finalité de transférer des routes départementales en nationales. Je viens d'en comprendre une des incidences qui est financière mais l'économie qui a été réalisée à travers ce choix par le gouvernement puisqu'il nous a transféré 200 km et un peu plus de route départementale, je souhaite que cette économie-là soit totalement investie sur la grande liaison d'aménagement du territoire qui est de la responsabilité de l'Etat, qui est donc l'ancienne nationale 102, autrement je considérerais que le classement en grande liaison d'aménagement du territoire sans crédits supplémentaires serait une supercherie simplement pour réaliser des économies sur le dos des Ardéchois. Comment cela se traduit-il ? Ca se traduit concrètement par l'inscription dès l'année prochaine dans les nouveaux contrats d'itinéraires des travaux de déviation pour le bassin de Montélimar entre autres avec une réalisation dans les quatre ou cinq ans, autrement on serait sur les anciens contrats de plan, ça veut dire que l'on n'aurait rien gagné du tout.

Philippe MARZOLF

Je vous propose d'écouter Monsieur Pascal Terrasse qui va peut-être nous parler de ces questions de routes départementales.

.IV Propositions des acteurs du territoire

Pascal TERRASSE, Président du Conseil général de l'Ardèche

Monsieur le Président, je vous remercie. Vous imaginez que mon propos sera à la fois bref et concis compte tenu du peu de temps qui m'est imparti. Je voudrais vous dire que pour l'essentiel mon intervention repose sur la délibération prise à l'unanimité des membres de la collectivité départementale il y a quelques mois maintenant et je m'en tiendrai à cette délibération puisque les 33 membres ont voté cette délibération après divers travaux et concertations, ce qui n'était pas évidemment facile. Cette délibération intervient également après un travail qu'a fait le Préfet en Ardèche visant à réunir l'ensemble des parlementaires de ce département de manière à les écouter et à voir quels étaient leurs souhaits concernant cet aménagement.

Je le dis d'ores et déjà, ce débat ne peut se résumer évidemment à la question de la nationale 7 puisqu'il s'agit en réalité d'un débat de société, une série de question est mise en évidence et je pense notamment aux mutations du système économique, aux évolutions de nos modes de consommation, à la façon dont notre société elle-même occupe l'ensemble de l'espace, les modes de déplacement sur les changements climatiques, ça a été dit, et aussi les ressources énergétiques.

Manque peut-être dans votre diagnostic un élément que je pense important : celui des motifs des déplacements. Pourquoi on se déplace et surtout qui se déplace ? De ce point de vue, faire le choix par défaut et sans en apprécier globalement l'impact du doublement de l'A7 serait évidemment une erreur majeure. Vous le savez, c'est l'Etat qui tranchera le moment venu sur ce qui sera bon pour la Vallée du Rhône, c'est l'Etat qui dira si oui ou non il faut un doublement de l'A7, pour le Conseil général, ce sont les questions que nous nous posons aujourd'hui sont les suivantes : d'abord, quel est le positionnement du Conseil général et que peut-on attendre, nous, de ce débat pour ces territoires et leurs habitants ?

Concernant la mobilité dite soutenable, c'est le terme qui a été utilisé par vous-même, un point particulier anime les membres de la collectivité départementale, c'est l'intérêt d'une négociation visant à l'organisation de nos propres modes de production en termes de relocalisation, elle-même apparaît dans les débats qui ont été les vôtres aujourd'hui, on pourrait évoquer pour l'Ardèche d'autres problématiques : pourquoi transporter d'autres éléments qui sont ensuite consommés sur place alors qu'ils partent de l'Ardèche, vont aujourd'hui aux Pays-Bas et vont ensuite en Allemagne pour être consommés dans le département de l'Ardèche ; on voit qu'il y a là un problème dans les modes de consommation et d'organisation des circuits de distribution.

Deuxièmement, concernant le report modal : je pourrais de ce point de vue, vous dire que la croissance des modes alternatifs doit être recherchée avec une meilleure exploitation du fleuve Rhône. C'est une demande de la collectivité départementale, cela passe par des évolutions notamment pour sortir du canal du Rhône actuellement ; on sait que le canal Rhin-Rhône a été interrompu pour diverses raisons, il n'en demeure pas moins aujourd'hui que des associations se battent pour une logique de canal Saône-Rhin qui, lui, est tout à fait possible et qui serait une vraie alternative au canal Rhin-Rhône. Deuxièmement, je pense que l'on peut organiser dans notre département des haltes fluviales à caractère économique, une fonction financée entièrement par la société Lafarge, ce qui pose d'ailleurs le problème des opérateurs sur le fleuve actuellement, ils n'existent pas, la commune pourrait d'ailleurs elle-même être une plate-forme multimodale en matière d'accueil fluvial.

S'agissant du fret ferroviaire, l'augmentation du trafic en rive droite du fleuve génère bruit et insécurité, je pense notamment au passage à niveau actuellement ; les nuisances sont importantes en termes de sécurité, je ne vais pas vous rappeler l'incident de La Voulte qui aurait pu être une catastrophe sociale pour notre département et je voudrais là aussi vous dire que près de 61 % de la population ardéchoise aujourd'hui habite dans la Vallée du Rhône et donc est traversée par le chemin de fer. Il ne faudrait pas évidemment que cette partie importante de l'Ardèche soit punie de la double peine, les nuisances liées au transport ferroviaire et dans le même temps évidemment un surplus de véhicules ; c'est ce que j'appelle vraiment la double peine. Aujourd'hui nous disons qu'il faut développer le fret ferroviaire mais que des conditions de mise en sécurité, des mises en place de systèmes d'insonorisation seront forcément nécessaires, c'est à ce prix évidemment qu'il y aura une acceptabilité de cette réalisation. Dans un cas différent évidemment, le problème se posera.

Nous souhaitons également que le transport ferroviaire en Vallée du Rhône et en rive droite soit rouvert, en relation avec la région Languedoc-Roussillon.

Troisièmement, concernant la requalification des infrastructures existantes, un rapport classe la région dans une situation extrêmement précaire du point de vue des déplacements. Je voudrais dire ici que s'agissant du cadeau dont a parlé le représentant de l'Etat à l'instant, 200 km de route

nationale, cela va avoir un coût pour la collectivité puisque je crois honnêtement que l'Etat a transféré les charges dites d'entretien, soit à peu près 2 millions d'euros par an. On paie évidemment l'élagage des arbres, on paiera vraisemblablement la peinture qui va sur les routes mais on ne va pas au-delà. C'est-à-dire que chacun des aménagements, sur les 200 km de route nationale, seront supportés par le contribuable ardéchois. S'ils ne sont pas supportés par les contribuables ardéchois, ça veut dire qu'il faudra faire moins sur d'autres routes du département de l'Ardèche, vous savez combien les besoins sont importants. C'est la raison pour laquelle je pense que l'Etat et la région ont un devoir de solidarité à l'égard de notre département et l'ensemble des élus de cette collectivité en tout cas s'emploieront à cette solidarité qui va dans la suite du débat.

J'ai fait plusieurs propositions qui seront d'ailleurs inscrites dans les cahiers d'acteurs qui vous seront remis et des éléments vous seront communiqués. J'ai entendu dire beaucoup de choses sur les positions du Conseil général. Ces positions sont connues, il y a eu des délibérations. Je vais vous dire, nous sommes contre les nuisances que pourraient occasionner le doublement de l'autoroute A7, nous le disons. Deuxièmement, nous sommes contre la mise en place d'une tarification différentielle de l'autoroute A7 telle que l'Etat et les ASF la souhaitent. Cela aurait évidemment des conséquences très lourdes pour les habitants de l'Ardèche, on l'a dit tout à l'heure, c'est un des axes les plus utilisés en termes de cabotage, ce n'est donc plus la double punition, c'est la triple punition si l'Etat venait à mettre en place ce choix. En revanche nous sommes pour l'achèvement rapide des éléments qui ont été mis dans le contrat de plan, l'aménagement rapide d'un axe structurant pour la RN 102, des solutions garantissant équitablement l'équipement des territoires sur l'axe Vallée du Rhône-Aubenas-Piémont des Cévennes et cet axe pourrait contribuer notamment au désengorgement de l'A7 et de l'A9 s'il est prolongé jusqu'à Montpellier.

Sur ces trois positions qui sont aujourd'hui partagées, il n'a pas été question dans nos débats de dire que nous étions pour ou contre l'autoroute ardéchoise, par contre oui, je le réaffirme ici, nous sommes favorables à l'aménagement d'une 2x2 voies en zone de Piémont, s'il ne devait pas y avoir de même évidemment l'élargissement de l'A7. Ca pourrait être d'ailleurs une route nationale. Pourquoi ne pas imaginer comme cela a été fait dans d'autres départements des aménagements gratuits qui délesteraient évidemment les routes ardéchoises et joueraient un rôle d'aménagement du territoire et qui auraient, il me semble, d'un point de vue économique des inconvénients moins évidents qu'une autoroute, s'agissant notamment de l'environnement.

Pour en terminer, je vous conseille à tous la lecture d'un livre très intéressant de Jean Poulit, un ingénieur des Ponts, inventeur de Bison Futé – c'est très intéressant parce qu'il pose de nombreuses questions – et qui conclue son intervention par le fait qu'il faut associer à la vitalité d'une région le bien-être économique, je crois que c'est la position du Conseil général.

Philippe MARZOLF

Merci. Tout de suite, je vous propose d'écouter Monsieur François Veyreinc.

François VEYREINC, Président de la Communauté de communes Privas-Rhône et vallées

Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, merci de m'autoriser à contribuer à ce débat. Il faut bien en convenir, en général les élus locaux sont plutôt poussés à la gestion quotidienne et lorsqu'ils mettent en perspective à la fois leur action et leurs projets sur le moyen terme, le moyen terme apparaît déjà comme souvent incertain. Là bien sûr, nous sommes certes sur l'actualité, on

est dans l'actualité de ce débat très riche, on est ensuite dans l'actualité des constats que vous avez commentés, qui sont pour certains déjà sévères, mais il s'agit surtout en fait de partager une vision, une vision de moyen et de long termes avec bien sûr l'appréciation dans ce débat des zones fortes que je veux bien voir mais aussi des risques et des doutes pour nos territoires. En fonction des options qui pourraient être retenues, c'est une responsabilité immense pour ceux qui auront à décider. La richesse de ce débat d'ailleurs sera, je crois, une garantie à la pertinence de tout ça, des décisions qui sont à venir.

Privas Rhône et Vallées, c'est 24 000 habitants, 16 communes, 21 000 hectares répartis jusqu'au Rhône. La communauté de communes a fondé son existence sur une volonté de déplacements et la maîtrise de son cadre de vie. Dans cette vision, elle fait en fait de sa situation géographique son atout principal. J'aurais pensé qu'il était inutile en fait de le rappeler mais quand même, vous allez voir que le poids des mots est important. La communauté de communes est posée sur l'axe rhodanien, elle n'est pas à une heure de la gare TGV, elle est idéalement placée à un véritable carrefour touristique entre la mer, la montagne et la campagne. Voilà qui fait de nous une véritable porte d'entrée dans ce département et qui nous met également au centre du débat. En effet, s'il devait y avoir angoisse, c'est que cette position considérée comme stratégique aujourd'hui, un véritable atout, c'est qu'elle se transforme en véritable handicap pour notre territoire. Il me semble heureusement que nous n'en sommes pas encore là.

Alors évidemment, pour répondre à ce qui n'est pas encore une angoisse, il y a plusieurs solutions et vous les avez copieusement détaillées à l'occasion du débat et des arguments qui l'accompagnent. Ce sont bien sûr l'ensemble de ces solutions et surtout la combinaison des effets de ces solutions qui devraient permettre de reprendre la main sur ce qui est vécu aujourd'hui comme un emballement non maîtrisé des transports dans la vallée.

La surcharge de l'autoroute A7 est une réalité, nous l'avons dit, nous la partageons, les chiffres sont connus et ils sont sans doute le meilleur indicateur de l'emballement dont j'ai parlé à l'instant. La surcharge génère des dommages bien connus des usagers et des riverains des autres voies de circulation. Cette surcharge fait courir aux mêmes populations des risques et beaucoup se sont inquiétés des conséquences d'un événement grave dans ce couloir d'autoroutes.

Nous savons que l'inversion de la tendance peut durer longtemps, donc la rapidité de la prise de décision est capitale. Pour autant, les choix sont difficiles. Le report modal dont nous avons beaucoup parlé est la solution d'avenir sans doute la plus fiable. Je constate comme vous tous l'intérêt du ferroviaire dans notre région et la sous-utilisation du fleuve Rhône, je rejoins sans difficulté ceux qui veulent encourager le report modal. Pas très loin d'ici nous avons un port fluvial susceptible de s'inscrire dans cette logique du développement mais cette seule démarche ne pouvant malheureusement apporter la garantie d'une efficacité compatible avec les ambitions de notre territoire, il faut admettre la nécessité d'une solution routière complémentaire, autoroutière ou pas, capable de maintenir une fluidité acceptable dans la Vallée du Rhône et, pour ce qui me concerne, nous l'avons bien vu sur la carte, pour la portion de Valence-Privas qui m'intéresse tout particulièrement.

En termes d'aménagement du territoire, un projet alternatif pour l'autoroute A7 et qui en plus désenclaverait le Nord du département apparaît comme le plus judicieux, à condition qu'il ne s'agisse pas de créer un nouveau tuyau étanche dont on ne s'échapperait que pour retrouver la méditerranée ou la frontière espagnole. Pour nous, Privas Rhône et Vallées, le message peut se résumer ainsi : ni un tuyau, ni une impasse.

Le tuyau : regarder passer les voyageurs, les marchandises, sans espoir de création de valeurs au passage ne nous intéresse pas. Par contre faire contribuer notre nouveau territoire déjà très actif à de nouveaux échanges et mieux jouer notre rôle de plaque tournante du tourisme en Ardèche, là, oui, ça nous intéresse.

Pas une impasse sur Privas : pour Privas Rhône et Vallées, une desserte de qualité qui permette un accès fiable dans la Vallée du Rhône est essentielle. Cette desserte ne peut se concevoir que si elle s'inscrit dans une logique de trajets performants vers Aubenas. En ce sens les premiers travaux réalisés dans la vallée doivent se poursuivre, c'est nécessaire pour le territoire dont on ne peut effectivement pas dire qu'il est enclavé mais par contre on se doit d'affirmer que ce territoire ne bénéficie pas d'un accès à la Vallée du Rhône conforme à son potentiel de développement.

Et puis enfin et j'en termine, tout le reste n'aurait d'ailleurs pas de sens sans cela, accompagner notre société vers de nouveaux comportements mais nouveaux comportements aussi pour nous élus qui pouvons adresser des signes forts au travers de nos projets de développement et je souhaite ainsi rappeler que sur les territoires ardéchois est en train de naître un contrat de développement Rhône-Alpes, sur le grand centre Ardèche avec Valence et Privas ; ce contrat devrait nous permettre effectivement, dans une bonne logique de complémentarité, de mieux organiser les territoires, de mieux gérer nos complémentarités, de mieux gérer notre activité.

Et puis enfin, ce sera ma conclusion, chacun doit prendre sa part dans le développement durable, les entreprises certes, les collectivités certes mais aussi nous, usagers de la route et des transports ; nous avons su comprendre la nécessité des évolutions ; nous avons plébiscité le TGV, c'était facile puisque c'était performant, mais nous l'avons fait. Donc il va falloir sans doute accepter d'autres contraintes, ce sera sans doute là le plus difficile mais c'est indispensable. Je vous remercie de votre attention.

Philippe MARZOLF

Merci. Un peu de parole pour le public.

François JACQUARD, Conseiller régional, Responsable PCF07

Juste deux mots, car je pense qu'il y a besoin de clarté politique. Sur un débat aussi important, on ne peut pas tourner autour du pot pendant des mois et des mois. On n'a pas débattu pendant des années sur cette question-là. Certes il y a une délibération du Conseil général, excuse-moi Pascal mais je pense qu'aujourd'hui on a vraiment besoin de clarification, parce qu'à force de ne pas avoir clarifié, nous avons pris du retard sur un certain nombre d'infrastructures, parce que l'Etat vient de décider de transférer les routes nationales aux départements, nous sommes encore plus handicapés. Il faut donc de la franchise politique et moi je fais deux propositions.

Première proposition : je demande au Conseil général d'organiser un référendum d'initiative populaire sur la question de l'autoroute. C'est aux Ardéchois de trancher la question.

Deuxième chose : je pense qu'en matière ferroviaire, oui il y a des choses qui bougent. Ça fait 20 ans que certains disent qu'il faut rouvrir le trafic voyageurs rive droite. Je souhaite que l'on ne mette pas 20 ans à se poser la question des pénétrantes en Ardèche pour remettre du train, notamment dans le cadre de l'espace de restitution de la voie de *inaudible* ; effectivement je ne

peux pas imaginer que l'on amène 200 000 ou 300 000 touristes supplémentaires sans leur proposer une alternative autoroutière. Là sincèrement, il faut qu'il y ait du volontarisme politique.

Je terminerai sur un troisième élément : il me semble que sur les routes on est tous d'accord pour dire qu'il faut améliorer les nationales mais la question qui va se poser c'est « qui paie ? » et là il ne va pas falloir que chacun fuie ses responsabilités, l'Etat fuit ses responsabilités. Par exemple on dit qu'il faut améliorer le fluvial mais la mise aux normes des gabarits de tous les fleuves, y compris si l'on repose le problème du canal Rhin-Rhône dont je ne partage pas l'avis des Verts sur la question qui a été d'arrêter le projet. Aujourd'hui c'est 40 milliards d'euros pour mettre au gabarit la totalité des fleuves pour améliorer le réseau fluvial. Qui va payer ?

Philippe MARZOLF

Pour toute la France ?

François JACQUARD, Conseiller régional, Responsable PCF07

Tout à fait. Sur l'ensemble des systèmes fluviaux. 40 milliards d'euros. Donc là aussi la question est de savoir qui va payer. J'entends ce que disent à juste titre des Ardéchois depuis des mois sur la question de la RN86. Il ne faut pas tourner autour du pot, c'est un scandale que d'avoir transféré la RN86 au département ; c'est une grande liaison de l'aménagement du territoire. Je regrette que l'on n'ait pas été jusqu'au recours administratif par rapport à une décision qui est inique. Le projet de développement de la région est très peu mis en avant par l'Etat, la preuve avec le transport ferroviaire : la virgule d'Avignon qui permettrait de rejoindre Avignon-ville à Avignon TGV et qui nous permettrait à nous, la région Rhône-Alpes, de développer du TERGV entre Lyon et Avignon en réglant un certain nombre de problèmes, y compris des problèmes autour de la gare d'Allan. Tout cela n'est pas fait parce que l'Etat n'honore pas ses engagements financiers. Et on fait quoi ? On va dévier facilement la RN86. Non ! Le passage obligé c'est de revenir à requalifier la RN86 et d'avoir des nouveaux contrats d'itinéraires avec l'Etat, de vrais engagements à faire que cette route-là soit sécurisée et que ce soit réellement une route d'aménagement du territoire qui permettent de limiter les inconvénients.

Voilà ce que je voulais dire parce que je pense qu'à un moment donné on peut discuter des heures et des heures, si on n'a pas le courage politique de prendre des décisions, on va tourner autour du pot.

Je termine juste sur une chose : il faut savoir que si nous ne réglons pas le contournement de Privas rapidement, et là je parle sous couvert de Monsieur le Directeur départemental de l'Equipement, oui ou non dans quelques années le Col de l'Espinet va-t-il être impraticable ? Parce qu'aujourd'hui il y a des glissements de terrain qui sont tels que nous ne pourrons plus passer le Col de l'Espinet. Et là parce que nous n'avons pas pris de responsabilité politique. Je mets en cause la communauté de communes, je mets en cause l'ancien maire de Privas : si nous n'avons pas fait inscrire au contrat de plan le contournement de Privas, nous avons pris 20 ans de retard. Comment allons-nous faire pour avoir un axe structurant en Ardèche ? Je crois qu'il faut avoir le courage politique de regarder les choses, je suis sincèrement pour qu'aujourd'hui on se retrouve les manches pour faire front vis-à-vis de l'Etat, parce que si nous ne faisons pas front nous pouvons discuter et disserter autant que nous voulons, aujourd'hui nous ne résoudrons pas les problèmes.

Philippe MARZOLF

Beaucoup de questions.

Pascal TERRASSE, Président du Conseil général de l'Ardèche

Je ne suis pas certain qu'aujourd'hui la loi nous autorise un référendum de ce type. Dans le cas où l'Etat choisirait un jour de réaliser une autoroute, il y aurait également, puisque c'est une obligation, une Commission de débat public et donc dans ce cas-là on peut imaginer un référendum avec un résultat intéressant.

S'agissant des TER François, je partage ton avis sur les pénétrantes sur l'Ardèche. Mais protégeons-nous d'une chose, on vient de prendre 200 km de route nationale : ne demande pas au département de faire le travail de la région Rhône-Alpes. Donc oui, je souscris complètement et je souhaite, avec la majorité des conseillers régionaux, que d'ici la fin de notre mandat il puisse y avoir d'abord des TER dans la Vallée du Rhône parce que nous les demandons tous mais également dans d'autres régions.

Philippe MARZOLF

Sur les financements de la RD/RN86 ?

Jean-Pierre CAMBILLARD, DGR

Je voudrais juste dire un mot sur les contrats de plan. Comme ça a été rappelé tout à l'heure, l'article 24 de la loi relative aux responsabilités locales dit que l'Etat honorera ses engagements dans le cadre des contrats de plan malgré les transferts, c'est-à-dire les crédits de paiement nécessaires à l'achèvement des contrats mis en place en 2007 et en 2008.

Concernant le transfert de la RN86 au département, je ne connais pas très bien ce cas précis mais compte tenu de la connaissance que j'ai de ce dossier, compte tenu de la connaissance que j'ai des critères retenus au niveau national pour définir les axes transférés, je ne suis pas particulièrement choqué de la chose.

Un intervenant

C'est l'artère maîtresse de l'Ardèche !

Serge MONCHAUD, Professeur d'Université

Cette voie passe à côté d'une centrale nucléaire. Elle n'a jamais été reconfigurée en fonction du plan de prévention des risques nucléaires.

Jean-Pierre CABBILLARD, DGR

Si on avait retenu tous ces critères au niveau du transfert, je crois qu'il n'y aurait eu aucun transfert de route nationale.

Un intervenant

La volonté était de transférer !

Yves CHASTAN, Maire de Privas, Conseiller général

Je connais le problème à la fois au niveau départemental et au niveau local mais pour autant je vais sortir du niveau local pour aller complètement dans le sens des interventions : le transfert de la RN86 est un scandale.

J'ai été pris dans les bouchons ce soir-là et beaucoup d'autres avec moi, à chaque fois qu'il y a un problème effectivement sur la rive gauche, tout se dévie sur cette route nationale qui a des caractéristiques non négligeables puisque ça a été requalifié route nationale mais qui a des encombrements particulièrement importants. Est-ce que pour résoudre ces problèmes, ne faudrait-il pas faciliter – s'il n'y a pas de solution trouvée pour faciliter le désengorgement du Rhône – le transfert de tout ce trafic important qui est un trafic essentiellement de liaisons européennes ? On transfère cette route avec très peu de moyens financiers et il y aura de grosses déviations, on en a quelques exemples ce soir qui ont été posés.

Par ailleurs, sur le désenclavement par l'intérieur : j'ai voté et j'ai souscrit à la position qui a été prise au niveau du département pour soutenir un axe structurant pénétrant. Si l'Etat a fait le choix de cette autoroute, personnellement je pense que si nous savons négocier les conditions dans lesquelles elle peut se réaliser, je ne mets pas de position idéologiquement contre à cela ; je crois néanmoins que c'est quelque chose qui ne se fera pas parce qu'il y a aussi des enjeux économiques que l'on n'a pas encore forcément évoqués mais qui font que ce n'est pas ce choix qui sera fait ; en plus, économiquement, je pense que ce n'est pas forcément le choix le plus pertinent pour nous. Il n'en va pas moins que le choix d'une pénétrante demeure pour nous et notamment de Valence jusqu'à Privas, Aubenas et à la condition bien sûr que cela se prolonge sur le Sud de l'Ardèche parce que le désenclavement à Privas, qui est je crois la seule préfecture de France où il n'y a pas de nationale, se pose aussi en termes d'itinéraire. On sait très bien que l'on ne pourra pas réaliser un contournement de Privas qui est aujourd'hui techniquement difficile et financièrement très lourd, il ne pourra pas se faire avec les seuls moyens de la collectivité départementale à laquelle on a fait ce beau cadeau.

Voilà, ce que je veux dire c'est ça, il faut quand même qu'il y ait une logique de desserte des bassins de villes, des bassins industriels de ce département. Bien entendu il y a le tourisme mais il y a un certain nombre d'activités qu'il faut maintenir.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur Cambillard, pour éclairer le débat pouvez-vous donner les coûts d'une route 2x2 voies ?

Jean-Pierre CABBILLARD

On va peut-être essayer d'éclairer les mots d'autoroute et de 2x2 voies.

La 2x2 voies, tout le monde visualise la chose, deux chaussées séparées avec un terre-plein central pour éviter les franchissements. Pour améliorer les conditions de sécurité, on peut mettre dessus un statut de route express, c'est-à-dire interdire certaines circulations. La différence entre la 2x2 voies et la route express et l'autoroute c'est uniquement, si on reprend les textes, la dénivellation des échangeurs. Toutefois, comme il est clair que les carrefours sont des zones particulièrement accidentogènes, même sur les routes à 2x2 voies à celles de route express, on essaie de déniveler les échangeurs pour des raisons de sécurité. Après il y a le problème de péage et pas péage. On ne peut aujourd'hui concéder une infrastructure que si cette infrastructure a le statut autoroutier. C'est la loi.

Par contre on n'est pas obligé de concéder une autoroute. Si on ne concède pas une autoroute, on va la réaliser sur crédit budgétaire. Compte tenu des contraintes qui pèsent aujourd'hui sur le budget de la France...

Philippe MARZOLF

Le coût, j'ai vu 3,5 milliards.

Jean-Pierre CABBILLARD

Il y a des coûts. Si vous faites allusion aux coûts de l'autoroute qui vient d'être cédée, il y a effectivement un chiffre de 3,4 milliards. Je dirai qu'aujourd'hui pour une autoroute que l'on réalise, on est dans un ratio de 10 millions d'euros du kilomètre. Je parle de l'autoroute. Qu'est-ce qui va faire la différence entre une 2x2 voies et l'autoroute ? Ce sont des installations de perception du péage et les échangeurs dénivelés que l'on va réaliser aussi donc l'écart n'est pas forcément très élevé.

Philippe MARZOLF

Monsieur au milieu.

Pierre MALARTRE, habitant de Lalevade

Si on les écoutait de temps à temps, on saurait peut-être que dans le temps la RN102 qui allait de Clermont à Marseille passait par le Viviers et allait au Sud de Viviers, pouvait nous conduire à Marseille. Pourquoi ne pas rétablir cet itinéraire avec les goulets, les déviations ? Je prenais cet itinéraire de nombreuses fois. A ce moment on fait sauter le bouchon de Montélimar qui entre nous, on le conçoit bien pour nous faire payer un péage. On pourrait faire l'arc languedocien à partir de là afin d'améliorer le trafic.

Philippe MARZOLF

Très bien. Merci. On parle beaucoup de routier.

Pierre MALARTRE

Je suis contre le tuyau justement qui consistera à faire défiler les camions espagnols. Moi je peux les faire passer et redescendre par l'A75.

Philippe MARZOLF

Ils ne l'utilisent pas beaucoup pour l'instant. Si on parlait un peu plus de politique des transports ? Il y a 45 mesures, il n'y en a que quatre d'infrastructure routière.

Christophe HAMELIN, habitant de la région languedocienne

Je vais encore parler de route et de désenclavement. Je regrette que les élus continuent de parler du désenclavement comme si c'était la solution à tous les malheurs économiques de la région. Le problème est que quand on fait passer le coût du transport, en fait on augmente davantage encore le flux du transport en lui-même. En réalité, faire des déviations augmentera encore davantage le nombre de voitures et le nombre de camions sur les routes ; c'est déplacer finalement le problème et le remettre à plus loin. Et ce qu'il ne faut pas oublier en ce qui concerne le développement économique, parce que visiblement tout le monde parle de développement économique même si ça nous mène à la catastrophe, c'est que faire une autoroute en Ardèche risque de provoquer ce que l'on appelle un effet de pompe, c'est-à-dire faire fuir les activités vers les grands centres urbains. Il ne faut pas oublier cela. Ça risque également de faire venir en Ardèche les activités qui ont le moins besoin de main-d'œuvre qualifiée, qui viennent ici par opportunisme parce que pour le moment il coûte moins cher de se déplacer par là jusqu'à ce que ça coûte moins cher ailleurs. En gros, on essaie de voler l'activité à d'autres territoires. En fin de compte, la position du désenclavement est une position qui a 20 ans de retard.

Il faut plutôt penser à des systèmes économiques intégrés dans lesquels les donneurs d'ordres sont à proximité des sous-traitants, où la dynamique locale peut se créer plutôt que d'essayer de voler l'activité à d'autres territoires. C'est comme ça que se sont développées par exemple les PME du Nord de l'Italie, par une dynamique locale, et je regrette finalement que les élus locaux essaient de pallier le manque d'imagination globale qui règne sur notre territoire en ayant recours au prestige de grands équipements qui nous mèneront de toute manière dans la catastrophe.

Philippe MARZOLF

Merci beaucoup. Sur le lien d'infrastructure aménagement du territoire qui apporte de l'activité, qui apporte de l'emploi, est-ce que vous voulez dire quelque chose ?

Christian MAISONNIER, DRE Rhône-Alpes

Au niveau régional, on essaie de faire le lien entre les préoccupations nationales, régionales, locales et le lien en particulier entre le transport et l'aménagement. Ce que l'on constate effectivement c'est qu'améliorer les infrastructures renforcent les potentialités si ces potentialités existent déjà. Sur un territoire en déprime, si on lui met des infrastructures, il déprimera encore plus vite. Un territoire qui a des potentialités a besoin, pour développer ces potentialités, d'infrastructures. Donc ça dépend, si vous êtes effectivement sur une courbe croissante, les infrastructures seront bonnes pour vous. Voilà la constatation globale, ce n'est donc pas automatique.

Ce que je voulais dire aussi en entendant les critiques contre l'Etat qui ne respecte pas ses engagements, le département etc. Je ne suis pas élu mais globalement, en tant que citoyen, je me dis que le problème est de mettre des responsabilités au bon niveau. Si la décision d'aménagement de la RN86, vous pensez que c'est à l'Ardèche de la prendre et pas au niveau national, à ce moment-là il y a du positif à la décentralisation. Ce que j'entends bien, c'est le problème de crédits, c'est-à-dire qu'il faudrait que l'Ardèche soit aidée et à ce moment-là il faut effectivement que les députés votent une discrimination positive, c'est-à-dire que ceux qui ont le plus de difficultés soient aidés par l'Etat, que ce soit eux qui décident s'ils veulent mettre l'argent sur l'A86 ou sur la RN 102 ou ailleurs, à ce moment-là il vaut peut-être mieux que la décision soit au niveau local. Et le problème financier, ce sont quand même nos impôts : sur nos impôts à nous, est-ce que l'on est prêt à payer pour un équipement collectif ?

Philippe MARZOLF

Je vous propose d'écouter Monsieur Jean-Paul Poulet.

Jean-Paul POULET, Président de la CCI d'Ardèche Méridionale

Annoncé depuis plusieurs années, ce débat représente un enjeu fort pour le devenir de nos territoires. La problématique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien ne peut occulter les liaisons transversales entre l'arrière-pays et le couloir rhodanien. Ces territoires et en particulier les territoires ardéchois sont en effet fortement pénalisés par l'enclavement et méritent une attention particulière.

Conscients de la gravité et de l'urgence des solutions à adopter pour les générations à venir, la CCI de l'Ardèche Méridionale a créé un groupe de travail en fédérant l'ensemble des acteurs sociaux-professionnels, de santé, riverains, en vue de ce débat public. Les représentants économiques se sont accordés pour dire que les bassins de l'Ardèche Méridionale ne pouvaient rester isolés des grands axes de communication. Egalement, ils sont convaincus qu'une modernisation des infrastructures de transport est une nécessité, un véritable accélérateur de développement de la région. Il est bon de rappeler que le département est le seul de l'hexagone à ne pas posséder de transport ferroviaire, les marchandises étant cantonnées essentiellement dans le couloir rhodanien. Quant au mode fluvial, son rôle est très limité dans la vie économique du département mais le reste également dans la Vallée du Rhône.

Au niveau du transport aérien, aucune ligne régulière ne dessert le territoire ardéchois malgré la présence de l'aérodrome. En définitive, notre seul outil de communication qui traverse les divers territoires ardéchois, c'est le réseau routier.

Ceci démontre bien l'importance et le rôle primordial que joue le couloir rhodanien comme espace de transit Nord-Sud de l'Europe. Dans le contexte actuel d'une Europe qui s'élargit et dont le centre de gravité se déplace vers l'Est, la nécessité de réfléchir au renforcement des capacités du réseau de transport se fait pour que notre territoire reste dans une dynamique européenne. Il faut à tout prix éviter l'engorgement de la Vallée du Rhône, lieu de passage des territoires charnières avec l'arrière-pays.

Les divers modes de déplacement, de transport, routier, ferroviaire, fluvial et aérien, tant des personnes que des marchandises, sont et doivent rester complémentaires. L'intermodalité doit être traitée pour favoriser les solutions de transit et les besoins des divers utilisateurs. Ce débat est l'occasion d'exprimer notre préoccupation et nos souhaits dans le cadre d'un projet, aussi l'organisme consulaire que je préside, est dans sa mission et dans son rôle qu'elle se doit de remplir vis-à-vis de ses ressortissants quand elle s'engage dans la survie de son territoire, survie qui passe par son désenclavement.

Les responsables d'entreprises sont très sensibles à la qualité des réseaux de transport. Une étude indique que pour 84 % des chefs d'entreprises (*inaudible*) pour une future implantation. Les transports sont devenus partie intégrante du système de production et de distribution des entreprises. La technique des flux tendus minimise le coût des stocks et repose sur un transport des biens et des marchandises sur un réseau routier performant et de qualité. Les chefs d'entreprise implantés dans l'Ardèche Méridionale évoquent souvent la vétusté, des délais trop longs et souvent trop aléatoires des axes de communication. Les axes délicats de l'autoroute A7 posent également de nombreuses contraintes. Evoquer l'Ardèche fait souvent naître un sentiment d'écart, de désert ; la majeure partie du territoire ardéchois, 76 %, est située en zone de montagne. De nombreux chefs d'entreprises se trouvent confrontés à la grave situation de délocaliser ou non leur activité en raison de l'isolement et de l'éloignement. Le bassin languedocien possède déjà de nombreuses entreprises qui ont fait le choix de rejoindre d'autres territoires au-delà de notre département, la principale raison étant l'enfermement. Il s'agit de précisions pénalisantes pour notre territoire mais compréhensibles prises par des responsables soucieux de pérenniser leur entreprise. Il est urgent de réagir, à l'heure où les entreprises doivent relever le challenge de la compétitivité provoquée par la mondialisation de l'économie, la qualité des systèmes de transport et des infrastructures de communication revêt une importance capitale. Nous savons tous que s'il s'agit de développer l'économie industrielle et commerciale, de valoriser l'agriculture, de conforter le tourisme, l'accessibilité reste un préalable indispensable. L'Ardèche du Sud ne peut envisager son avenir sans être connectée de façon performante et durable aux grands axes d'échanges, axes qui doivent offrir une meilleure fluidité. Les évolutions de la société montrent une croissance de la mobilité : la réduction du temps de travail et l'éloignement domicile-travail alimentent le développement de la mobilité. Nous savons tous que la mobilité des individus et des biens n'a cessé d'augmenter au cours de ces 50 dernières années, elle a doublé entre 73 et 93.

Le citoyen réclame et exige des produits de plus en plus diversifiés et disponibles dans les meilleurs délais. Les fonctions de transport et de logistique ont contraint les entreprises à adapter leur production et leur distribution et engendré ainsi plus de trafic. Egalement, l'élargissement de l'Europe et l'économie de plus en plus mondialisée laissent entrevoir encore une évolution de la mobilité. Il faut en tenir compte, l'inverse serait une régression économique et sociale et ces nouvelles exigences doivent être intégrées dans les choix des infrastructures à venir.

Pour ce qui est de l'environnement, je tiens à préciser que nul ne viendrait contester que la qualité de l'environnement est une richesse humaine et économique et encore plus au sein de notre

territoire. L'aménagement et la création d'axes nouveaux doivent s'inscrire dans un véritable souci de préservation de l'environnement, voire de sa mise en valeur mais les préoccupations environnementales ne doivent pas être prétextes à refuser toute évolution. A l'heure actuelle les nouveaux réseaux de communication sont de plus en plus intégrés à nos paysages comme en témoignent les dernières réalisations et près de 20 % du total des investissements des nouvelles infrastructures sont consacrés à leur intégration dans le paysage.

Il faut éviter la congestion du couloir rhodanien, des décisions urgentes doivent être prises pour éviter l'aggravation et l'engorgement dans le couloir rhodanien. Il faut impérativement résoudre les problèmes engendrés par les routes actuelles sur l'environnement et la sécurité des villages rhodaniens. Il faut également éviter que la Vallée du Rhône perde de son attractivité, condition indispensable au déploiement économique des territoires traversés. Egalement des problèmes de sécurité se posent, des événements nous l'ont démontré ces derniers mois.

La CCI de l'Ardèche Méridionale qui représente plus de 6 500 entreprises commerciales, industrielles et de services est convaincue qu'une mutualisation des infrastructures de transport est une nécessité. Chacun des modes selon ses créneaux de compétences apporte une compétitivité supplémentaire aux entreprises et une attractivité nouvelle au territoire. Aujourd'hui il s'agit de répondre à l'urgence d'une solution qui concerne la politique de transport dans la Vallée du Rhône, tout en soutenant l'économie. La CCI veut souligner qu'un axe de délestage dans le couloir rhodanien en un axe d'aménagement du territoire est une cause d'utilité publique ; l'intérêt général commande une action publique forte pour ne pas remettre en cause l'activité économique et l'emploi de demain. Pour cela la CCI préconise la mise en place d'un axe structurant en Ardèche Méridionale. Cet axe aurait une double fonction, d'une part de désengorger le couloir rhodanien déjà fortement saturé et d'autre part de constituer un élément fort de l'aménagement du territoire en désenclavant l'arrière-pays cévenol et languedocien.

Cette proposition n'est pas dictée par de simples intérêts locaux mais se fait bien dans une vision hexagonale d'aménagement du territoire. En effet l'ouverture vers l'Ouest par la création d'une nouvelle voie routière dans le grand Sud-Est français régulerait le trafic actuel et futur des flux Nord-Sud et Est-Ouest nationaux et internationaux. Ainsi la CCI de l'Ardèche Méridionale tient aussi à rappeler l'intérêt que représente la RN102. Pour les bassins de ville, cet axe qui sera appelé route nationale ardéchoise offrira un meilleur niveau de service pour une ouverture du Sud Ardèche dans la Vallée du Rhône. La véritable fonction de cette route nationale sera totalement remplie si une connexion directe n'est pas réalisée avec l'autoroute A7 mais aussi importante soit-elle, cette liaison ne répondra pas à la problématique de la politique des transports dans le couloir rhodanien et de son engorgement.

Nous devons tous nous engager en faveur du désenclavement de l'Ardèche, ne pas prendre de décisions prochainement pour des raisons diverses qui auraient un fort coût économique et social. En effet, cela hypothèquerait la pérennité de l'attractivité de la Vallée du Rhône. Merci.

Philippe MARZOLF

Nous allons écouter Monsieur Michel Barnaud.

Michel BARNAUD, SAED

Quels transports pour demain ? Pour ou contre l'autoroute ? Je crois que c'est obligatoirement une mauvaise réponse et une question mal posée. Le rapport de Monsieur Blanchet, à sa lecture, apparaît aujourd'hui dépassé en particulier sur les prévisions sur le prix du pétrole à 2015-2020 qui je crois sont déjà atteintes aujourd'hui.

Ce rapport traduit une volonté de continuité alors que nous avons besoin de changer de cap. Nos besoins prioritaires sont d'aménager et d'améliorer l'existant, réhabiliter les transports publics de proximité et rendre les transports publics accessibles à tous en particulier en termes de prix.

SAED existe depuis 15 ans ; nous sommes insérés dans le tissu associatif local régional, nous participons à la vie locale de développement de l'Ardèche Méridionale. L'enjeu de ce débat est « gouverner c'est prévoir ». Le débat sur les transports est d'abord un débat sur l'énergie liée à la fin du pétrole. Le pire n'est peut-être pas inévitable mais c'est le plus probable. La prochaine guerre mondiale, si malheureusement il y en a une, sera certainement une guerre autour de la disponibilité et l'accessibilité aux ressources résiduelles. Nous avons une responsabilité face à nos enfants et nous ne devons pas compromettre leur développement. Dans ce contexte, la priorité des priorités, c'est l'indépendance énergétique, mettre tous les moyens dans la recherche et le développement de technologies de valorisation des énergies renouvelables non polluantes.

La deuxième priorité est de lutter contre l'effet de serre, on en a parlé, et de respecter nos engagements pris à Kyoto : diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 ; la préservation de l'environnement ne se limite pas à l'insertion paysagère d'une autoroute.

Les défis à relever par rapport à ces deux priorités énergétique et effet de serre sont d'économiser l'énergie dans la vie quotidienne, dans notre pratique de l'énergie, dans nos déplacements ; changer les modes de production c'est recentrer la production de nos activités, produire près des lieux de consommation, habiter près de son travail et aller travailler près de son lieu d'habitation. C'est aussi changer la politique des transports, c'est donner la préférence au rail et à l'eau par rapport à la route, redonner une valeur aux déplacements, c'est avoir plus largement recours aux rencontres virtuelles et redonner leur valeur aux voyages, voyager moins et mieux. On a très peu ou pas du tout parlé de l'ADSL qui est aussi un mode de transport. Sur ce plan-là, en Ardèche c'est sans doute l'une des priorités essentielles de communication, tout cela pour ne pas aller dans le mur, on n'est pas obligé d'adopter la doctrine des Shadoks qui est « quand on ne sait pas où on va, il faut y aller et surtout le plus vite possible ».

Le piège de l'autoroute est que plus on en fait, plus il faut en faire. Une autoroute ne répond pas à un besoin, elle provoque le besoin. En même temps une autoroute favorise la concentration industrielle, le travail à longue distance ; c'est un élément-clé du modèle économique qui permet effectivement de décortiquer au Maroc des crevettes pêchées au Danemark, de les conditionner en Pologne pour être distribuées dans toute l'Europe. Ce n'est certainement pas ce modèle-là qui ramènera les industries en Ardèche, c'est au contraire ce modèle qui accélérera le démantèlement industriel de notre département, donc plutôt que des autoroutes et par rapport à cela, on a besoin d'élus courageux pour inverser cette spirale. Il faut améliorer le réseau routier, privilégier les voies ferrées et fluviales, changer nos comportements et tout cela en faveur du développement durable.

Changer la politique des transports qui, pour reprendre Pompidou, est basée sur le « tout bagnole » cher aux Français mais aussi le « tout camion » qui nous conduit dans le mur. De 1985 à 2000, le nombre de kilomètres parcourus en France sur le territoire a augmenté de 40 %, le tonnage

transporté a presque doublé, on va dans le mur et ça nous oppose fondamentalement au rapport de Monsieur Blanchet parce que si gouverner c'est prévoir, la politique c'est l'art des choix ; nous sommes profondément déçus, maintenant beaucoup moins après précisions par ce que je considérais comme des positions frileuses et ambiguës du département à travers les informations qui nous avaient été données, en gros c'est : le Conseil régional et tous pour l'autoroute. En revanche, lors de la dernière assemblée plénière du Conseil régional, les décisions prises par la région en matière de politique routière apparaissent claires et courageuses. Dans ce contexte, nous réclamons un moratoire sur la construction des autoroutes en France.

La période transitoire est délicate pour mettre en place une nouvelle politique. Pour une nouvelle politique d'énergie des transports, il faut au minimum 15 ans donc il y a urgence à donner la priorité au long terme.

On va peut-être maintenant revenir au niveau de notre Ardèche. Le point fort de l'Ardèche c'est sa dimension nature. Valorisons cet atout, améliorons non seulement l'image pour l'extérieur mais aussi pour nous-mêmes et pour la considération que l'on en a. Aujourd'hui la dimension et la qualité de la nature sont probablement notre principal atout économique pour le développement de l'emploi et des entreprises, et pour que des gens puissent travailler dans ce pays. Devenons aussi un pôle d'excellence sur les énergies renouvelables. Développons des solutions novatrices exemplaires pour nos transports et pas l'autoroute pour des camions qui traversent l'Europe.

Une autoroute sur notre territoire est en fait une source de désertion sur le territoire. L'autoroute joue un rôle d'aspirateur qui profite aux extrémités, aux grands pôles urbains, qui contribue à détruire les emplois locaux. Une autoroute ne fera pas revenir en Ardèche l'industrie d'autrefois. En étant opposés à l'autoroute, nous nous battons pour maintenir près de chez nous nos services de santé, nos commerces de proximité, notre artisanat. Nous refusons de voir notre territoire transformé en banlieue dortoir. Valorisons nos atouts, renforçons la qualité de la vie, la solidarité et la dynamique locale sur notre territoire.

A partir de cette analyse, nos propositions se situent à trois niveaux, un niveau européen et national, un niveau régional et interrégional, un niveau local. Proposition immédiate à l'échelle européenne. Nos moyens sont limités, c'est aujourd'hui qu'il faut lancer un programme de formation et de recherche qui nous donnera les ingénieurs et les techniciens, les brevets des entreprises dont nous aurons besoin dans 15 ans pour relever le défi énergétique. Dès à présent, au-delà du moratoire sur les autoroutes, nous devons modifier nos choix énergétiques, taxer les véhicules avec des consommations excessives. Nous devons être plus audacieux pour encourager l'utilisation des énergies renouvelables telles que le soleil, le vent, la géothermie, l'eau, les Espagnols peuvent nous donner l'exemple sur ce plan.

Au lieu de subventionner l'habitation et les transports à grande échelle, aidons à produire près des lieux de consommation ; le discours ultralibéral est aujourd'hui totalement irresponsable. Adoptons l'application d'une taxe européenne sur les carburants fossiles, financer la formation et la recherche en faveur des énergies alternatives, mettons en œuvre un plan européen de ferroutage vrai, pas des camions sur des trains mais des containers, réservons les camions aux transports de proximité. Voilà pour l'échelle européenne.

A l'échelle de la région, renforçons nos filières de formation et de recherche énergétique, et aidons à la création d'entreprise dans ce domaine. Relançons les transports par rail et eau avec des plates-formes industrielles entre rail et eau dans la Vallée du Rhône et de la Saône sans extension autoroutière. Rendons les transports publics accessibles à tous avec des tarifs attractifs. Etudions un

plan transport avec voies ferrées, métro rural urbain, rurbain, entre le TGV et Aubenas, entre le TGV et Privas mais aussi au niveau de notre région avec un dispositif de rabattement par bus, voire de transports à la demande, mini-voitures électriques. Favorisons un rapprochement entre la production, la transformation et la consommation au niveau des deux propositions immédiates Ardèche.

On a beaucoup de propositions, c'est essentiel de nous concentrer sur trois qui sont des urgences prioritaires. Contourner nos villages : nous ne voulons plus de camions de 40 tonnes ou des files de voitures qui traversent nos villages et mettent en péril la sécurité. Tout de suite, engager des études pour un raccordement ferroviaire Aubenas-TGV et Privas-TGV. Ces études doivent initier un mode de transport moderne de type métro rural urbain, rurbain, il ne faut pas se contenter de passer une ville avec d'hypothétiques raccordements par bus qui sont des solutions mi-figue mi-raisin inacceptables. Tout de suite revoir la politique tarifaire des bus. Les bus actuels qui correspondent à une obligation de service public voyagent la plupart du temps presque à vide. Offrir la gratuité générale entre les gares TGV et les dessertes intérieures ne coûterait pas cher et serait une juste compensation d'un service public, constituerait une formidable promotion en faveur des transports publics et du changement de comportement vis-à-vis de la voiture.

A partir de là, les propositions 4, 5, 6 et 7 vont être vues rapidement : améliorer les raccordements routiers vers la Vallée du Rhône en arrêtes de poisson, améliorer la liaison Aubenas-Privas – on ne supprimera pas les bosses de notre territoire mais on peut mieux les gérer –, améliorer les liaisons vers la Lozère, le Gard et la Haute-Loire – actuellement c'est l'asymétrie des relations de notre département toutes tournées vers la Vallée du Rhône –, améliorer les services publics de transport de proximité.

Enfin, en guise de conclusion, ne choisissons pas pour demain les solutions d'hier mais réhabilitons la planification souple et moderne pour préparer l'avenir dans le domaine de l'énergie et des transports. Notre société doit se réorganiser, changer les habitudes ; des politiques à long terme doivent être élaborées avec des programmes de mises en œuvre cohérents. Nous avons détruit notre système de planification sur l'autel du libéralisme, il est nécessaire de rebâtir un outil de planification à partir du local et des aspirations des citoyens. Seul un tel outil peut nous permettre de réaliser les changements nécessaires à notre société. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette présentation. Alors sur le sujet du rapport Blanchet ?

Jean-Didier BLANCHET

Je trouve particulièrement désagréable que Monsieur ignore délibérément qu'il y a deux signataires à ce rapport.

Philippe MARZOLF

Ce n'est pas le premier.

Jean-Didier BLANCHET

Il pouvait y avoir confusion avec le précédent. Ce rapport est le fruit d'un travail collectif de plusieurs équipes de fonctionnaires du ministère de l'Ecologie, du Développement durable d'une part et du ministère de l'Equipement d'autre part. Peut-être que ça sert de démonstration, peut-être aussi que vous n'avez pas relu le rapport parce que des mesures dont vous parlez figurent dans le rapport donc cette intervention est au minimum discourtoise.

Michel BADRE

Je voulais justement demander d'avoir le droit d'être associé aux critiques faites mais ce n'est pas une demande personnelle, je voudrais élargir un peu par rapport à plusieurs choses qu'il a dites. Effectivement, Monsieur Blanchet vient de le dire, ce n'est pas le rapport d'une personne ni de deux personnes mais un rapport d'au moins une cinquantaine de personnes qui ont travaillé pendant 6 mois et dans lequel, je tiens à le dire, je crois que personne n'a eu à renier ses convictions. Si quelqu'un pense le contraire, il peut le dire. Je crois qu'il faut s'expliquer là-dessus, ce n'est pas parce que l'on est fonctionnaire que l'on n'a pas de conviction.

Un intervenant

Il y a un devoir de neutralité.

Michel BADRE

Je crois que l'on ne s'est jamais retenu de s'exprimer et de dire ce que l'on avait à dire. Par ailleurs, sur le fond du débat, je pense que l'on est tous ici – ça a été dit par un intervenant à la réunion de Montélimar et moi ça m'a beaucoup frappé parce qu'il y a très vite dans le débat les associatifs pour ou contre les élus ou pour ou contre les fonctionnaires...

Philippe MARZOLF

Et les acteurs socio-économiques...

Michel BADRE

... et les socio-économiques, et puis on est parti dans une espèce de bataille alors que l'on est tous là pour répondre à des questions de société. Dans votre analyse tout au début, cette fois-ci je parle du fond, j'ai un point de désaccord sur le fond. Vous avez dit que sur cette politique des transports, le principal était un enjeu de ressources énergétiques. Je suis pour ma part et je ne suis pas tout à fait le seul, en désaccord avec vous là-dessus ; l'enjeu principal est celui du changement climatique qui est beaucoup plus prégnant parce qu'il est déjà parti depuis longtemps. Bien sûr les deux sont liés, évidemment, il y a de fortes liaisons entre les deux, mais sur l'enjeu des ressources énergétiques, vous l'avez dit vous-mêmes, il y a des substituts, il y a des controverses sur le fait que le prix du carburant est plus élevé, il y a le charbon qui redevient rentable etc. alors que pour le changement climatique, il n'y a pas de substitut, on sait que l'on est parti ; soit on limite l'énergétique et on limite un peu la casse, soit on ne prend pas de mesures énergétique et on a un

système complètement ingérable. C'est un problème de fond et je crois qu'il ne faut pas se tromper en cela.

Par contre le point sur lequel je suis entièrement d'accord avec vous c'est que les enjeux environnementaux, ce ne sont pas les insertions des autoroutes dans le paysage, ça c'est clair.

Pour revenir à ce qui nous intéresse, ce qui me frappe beaucoup c'est que l'on est sans arrêt en train de faire le lien entre les questions tout à fait stratégiques globales et puis des questions locales. Aucune des deux n'est méprisable, il faut traiter toutes les deux. Je reviens donc sans dire que l'on oublie les questions stratégiques globales mais dans le dossier support vous verrez que dès le début, donc avant la première réunion, on avait déjà mis beaucoup de choses là-dessus, sur les questions locales parce que le but de ces réunions territoriales est d'en parler, je suis assez frappé par le fait que l'on a fait trois réunions qui se ressemblent un peu au cours des huit ou dix derniers jours, à Mande, Alès, Privas et ici. Je prends celle d'Alès et celle d'aujourd'hui parce qu'elles me semblent significatives. A Alès, les gens nous ont beaucoup parlé de l'utilité de la voirie locale en matière d'aménagement du territoire. Ils ne nous en ont pas du tout parlé, c'est assez logique quand on y réfléchit, en tant que voie alternative parce que ce n'était pas leur problème, c'est comme ça qu'ils l'exprimaient. Monsieur Poulet tout à l'heure au contraire, et plusieurs élus avant lui, ont parlé de cet itinéraire structurant – peu importe que l'on parle d'autoroute ou de 2x2 voies – en disant à la fois qu'ils le voyaient comme un itinéraire d'aménagement du territoire et comme un itinéraire de déviation de l'A7 et A9. Je crois que ça renvoie à la question qui a été posée par quelqu'un sur la notion de désenclavement ; moi non plus je ne comprends pas très bien le mot de désenclavement parce qu'il peut dire tout ce que l'on veut, comme le développement durable peut vouloir dire tout ce que l'on veut. On parle donc là d'aménagement du territoire : est-ce qu'un itinéraire qui sert à la fois l'A7 et l'A9 parce qu'il y a des problèmes de congestion et d'aménagement du territoire pour les activités locales sur le fait que selon qu'il y ait existence ou inexistence d'activités, les effets ne pouvaient pas être les mêmes, est-ce que l'on peut poursuivre ces plusieurs lièvres à la fois et concrètement, comment on fait ? Là-dessus j'aimerais que l'on aille un peu plus loin. Il me semble qu'à Alès le discours des acteurs locaux, qu'ils soient socioéconomiques, politiques ou associatifs, était assez clair, ici il est un peu plus partagé me semble-t-il.

Philippe MARZOLF

C'est vrai qu'à Alès ils voulaient plutôt une remontée vers le Nord.

Michel BARNAUD, SAED

Je voudrais répondre. D'abord si Monsieur Blanchet a pris mon intervention comme discourtoise, il voudra bien m'excuser. Je pense que globalement on a toujours appelé ce rapport le rapport Blanchet.

Philippe MARZOLF

C'était le premier rapport de 2004.

Michel BARNAUD, SAED

D'accord. Cela ne change absolument pas ma position sur le fond. Quant à la question de l'énergie et des transports, on est bien d'accord qu'il y a interdépendance totale entre les deux parce que si l'on a recours au charbon par exemple, on ne fera pas qu'accélérer les émissions de gaz carbonique. Quand je disais que c'était la priorité des priorités, c'était par rapport à une tension politique, à un risque de déflagration internationale sur l'accès à ces ressources qui a des conséquences immédiates. Chacun les apprécie à sa façon mais ce n'était pas là l'essentiel du fond de ma proposition et je trouve que votre intervention n'a pas apporté sur le fond de mes propositions, ni sur le fond de l'analyse, pour moi ça a été une manière de noyer le poisson. Vous n'avez pas apporté de réponse sur le fond de mes critiques, sur le fond par rapport à mes prises de position. Merci.

Pascal TERRASSE, Président du Conseil général de l'Ardèche

Je répondrai à l'intervention entendue à l'instant. Je voulais préciser des choses : s'agissant de l'axe structurant que l'on appelle l'axe de Piémont Cévennes Méditerranée, il y a des positions qui sont relativement claires s'agissant d'un choix autoroutier qui serait un choix. Il y a besoin de le rappeler ici, pour le département les choix sont fondamentalement différents, notamment en termes de désenclavement puisque l'on sait qu'un choix autoroutier n'a pas pour objectif le désenclavement mais il aurait essentiellement comme objectif celui de jouer l'alternative (*inaudible*). Donc pour deux raisons, celles de l'enclavement et du désenclavement pour une opération structurant Cévennes-Piémont-Méditerranée.

Deuxième élément, le débat peut aussi à un moment donné détailler sur d'autres problèmes. Je vous le dis, le département ne doit pas être à l'abri de ses responsabilités et il serait, pour le Président du Conseil général comme pour le vice-président en charge des routes, anormal que le département ne prenne pas part à l'aménagement du territoire et des routes départementales, nonobstant le contournement dont on a parlé et sur lequel on pourra revenir. Le département va s'engager dans un plan d'une dizaine d'années qui portera sur près de 300 millions d'euros ce qui n'est quand même pas rien, dans la perspective d'un aménagement routier de cette voie départementale. Comme aujourd'hui ces 300 millions qui seront posés sur la table, les choix, les orientations se feront évidemment avec les acteurs associatifs, économiques, les élus locaux. Nous ne pouvons pas aujourd'hui déterminer les choix et les orientations en matière de politique territoriale routière tant que l'Etat n'a pas tranché sur l'avenir de cette structurante parce que nos choix seront évidemment très différents. J'ai presque envie de dire que plus l'Etat investira dans le département de l'Ardèche, moins le contribuable ardéchois le fera ; les moyens d'un Ardéchois ne sont pas les mêmes que ceux de quelqu'un qui habite à Lyon. A Lyon, le revenu moyen est quatre fois supérieur à celui d'un Ardéchois, la fiscalité évidemment est la même, voire peut-être plus chère. C'est ça la réalité des inégalités aujourd'hui entre les territoires et le débat devrait être placé selon un point de vue national.

Jacques CHABAL, Président d'Union pour l'Ardèche, Maire du Cheylard et Conseiller général de l'Ardèche

Nous sommes un groupe d'opposition à l'exécutif départemental. Le désenclavement, le Président vient d'en parler, est tout à fait logique même si certains ne comprennent pas le terme. Désenclavement signifie aussi à moyen terme le développement du territoire. Nous revenons au

développement économique parce que l'on a entendu beaucoup de personnes qui n'étaient pas d'ici, je suis là pour défendre le développement économique parce que l'Ardèche, quand on regarde les chiffres, est un enjeu économique et industriel, et c'est un point très important pour le débat qui nous occupe ce soir. S'il n'y a pas de possibilité de réflexion nationale, voire supranationale, en ayant des interrogations sur le désenclavement Nord-Sud de type européen, c'est-à-dire par rapport au contournement Ouest de Lyon parce qu'il faut bien en parler, l'Ardèche sera complètement à côté du désenclavement et du développement économique du grand Sud-Est.

Je répète que pour le Conseil général, même si le Président nous dit que ce n'est pas tout à fait exact, dans la délibération c'est l'autoroute en premier. L'Etat a choisi mais c'est bien l'autoroute en premier et ça a été voté par l'ensemble des trois conseillers généraux, j'y étais, je sais de quoi je parle.

La deuxième chose, l'autoroute : nous y revenons parce que si nous n'avons pas de possibilité de le dire aujourd'hui dans le débat et d'avoir aussi une possibilité au moins d'avoir une étude correcte du développement économique, nous n'aurons plus jamais l'occasion d'inscrire des autoroutes. Je suis d'accord avec lui et avec ceux qui ont parlé tout à l'heure sur la 102. La 102 est un projet à 10 ou 12 ans, il a été évoqué 15 ou 25 ans. N'oublions pas que si nous n'avons pas dans 15 ou 25 ans ce plan de structures, nous disparaîtrons dans le grand Sud-Est.

Je termine en disant que l'avant-projet doit être étudié, si l'Ardèche est exclue du développement économique, parce que je le dis, dans peu d'année nous serons un territoire de week-end, un grand parc de relaxation pour les urbains notamment pour Lyon et un grand parc de relaxation, de froidure pour ceux qui viennent du Sud, donc si la politique des transports et si le désenclavement ne se fait pas, nous passerons à côté du développement économique.

Jean LAFOSSE, élu de Beauchastel, membre du Mouvement national de lutte pour l'environnement Drôme-Ardèche

Je suis là au titre d'une petite association environnementale. Je voudrais simplement dire qu'une des questions qui nous paraît stratégique concerne la situation de l'aménagement du territoire qui ressortait des figures que l'on vient de nous montrer. On est dans une situation avec un énorme tronc, un couloir Nord-Sud de la Vallée du Rhône, quelques branches maigrelettes latérales et des racines enracinant ce tronc, arc languedocien méditerranéen, et si l'on continue dans ce sens avec le développement des infrastructures routières de type autoroutier – je ne parle pas de la réalisation des équipements existants – on continuera d'aggraver les inégalités d'aménagement du territoire. Donc il faut certainement, latéralement et bien plus au large, se reposer la question de ce que l'on voyait à travers les deux lianes qui latéralement dépendaient des branches (*inaudible*) à l'égard des inégalités d'aménagement du territoire pour avoir des arrière-pays aussi mal desservis par tous les modes de transport que l'on voyait sur l'image.

Une petite question qui peut avoir une importance pour le futur, c'est la question du covoiturage. Elle a été abordée dans les solutions. Je crois que sur cela, il faudrait plus réfléchir parce que l'on n'est pas contre l'usage de la voiture en particulier à titre touristique mais le fond c'est le taux d'occupation extrêmement bas d'utilisation domestique qui doit tourner autour de 1,3 ou 1,7 personne par véhicule. Si des dispositifs attractifs de covoiturage existaient, avec une certaine notion de retombée économique à l'égard du propriétaire de la voiture, du rôle des collectivités territoriales et du partage des recettes obtenues à travers un covoiturage payant, je pense que l'on pourrait aboutir à une amélioration du taux d'occupation des voitures.

Philippe MARZOLF

L'une des mesures présentées par l'Etat

Jean LAFOSSE

Sur ce point, il faudrait réfléchir plus.

Marc HOLLESTEIN

Je suis auto-stoppeur entre autres. Je voudrais recentrer l'histoire parce que tout au début, c'était très bien présenté. Dans le débat vous avez évoqué des enjeux très importants par rapport à l'effet de serre. Moi quand je fais du stop, je parle avec tout le monde, c'est-à-dire que je fais une étude d'opinion sur tout et notamment il y a un sentiment que je partage avec beaucoup de gens, celui que l'on va dans le mur. La plupart des gens partagent cette angoisse des problèmes de société comme quoi on a un système d'évolution qui va dans le mur. Actuellement la plupart des solutions qui sont trouvées continuent à nous emmener dans le mur parce que dans le rapport que vous nous avez lu, on disait que le contrat va augmenter ces choses-là. Donc toutes les politiques continuent pour aller dans le mur, c'est-à-dire qu'à l'heure où un orage tombe on est en train de se demander si on va prendre un imperméable ou un parapluie. Tous les gens que l'on a entendus ont parlé de l'infrastructure, mais pas du problème beaucoup plus important. Pour le moment, il n'y a que SAED qui a fait un exposé qui m'a réconforté parce que jusqu'à présent je ne voyais personne réagir.

Philippe MARZOLF

Merci bien.

Marc HOLLESTEIN

Je voulais juste ajouter un truc. Il faut donner la parole aux gens plutôt qu'aux élus parce que ces derniers sont des pros de la tchatche.

Je me proposais de travailler sur les deux derniers axes de la mobilité et de la proximité, changer les comportements parce que si on a deux mesures proposées, on a très peu parlé de ces deux modes-là et en fait il y a des groupes de travail qui s'intéressent au changement du comportement.

Philippe MARZOLF

Merci.

Yves TONGIER

J'habite du côté de Viviers. Je vais être très pragmatique. Je ne comprends pas pourquoi on n'a pas réussi à avoir une déviation à partir de Viviers. Je sais que c'est peut-être un peu au ras des

pâquerettes et local mais je suis désolé, tous ces grands thèmes-là comme le développement durable, c'est une chose mais ici, qui a en charge l'analyse de la déviation du tracé de la 102 ? A quel moment ce Monsieur remettra un rapport ? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui regarde ce qu'il fait ? Où se trouve ce Monsieur ?

Philippe MARZOLF

Vous l'avez devant vous.

Yves TONGIER

On nous parle de 15 ans encore pour avoir la 102, peut-être de 20 ans et pourquoi pas de 35 ans ? Le petit dicton des Shadoks cité tout à l'heure, c'est bien, mais il faut savoir où on va et il faut y aller.

Philippe MARZOLF

Le Monsieur pourra vous répondre.

Gérard CROUZET, militant CGT

Je voudrais revenir sur ce qui a été dit tout à l'heure. Le plan fret à la SNCF c'est 6 000 suppression d'emplois en deux ans et 4 000 camions en plus sur les routes. 85 % de fret ferroviaire sont utilisés par la route, il faudrait déplacer le tonnage.

Philippe MARZOLF

C'est pour cela qu'il faut recentrer les priorités du report modal. Merci Monsieur.

Eric ARNOULT, Conseiller régional, porte-parole des Verts Ardèche

Nous nous retrouvons dans ce qu'a exposé Michel Barnaud. Beaucoup de personnes ici se sont plaintes que l'Etat les avait un peu abandonnées. Ils ont raison parce qu'il ne faut pas oublier que ce gouvernement a transformé l'aménagement du territoire en compétitivité du territoire. Le titre a changé : « tous contre tous » est une vision libérale, ce n'est pas une vision de la décentralisation qui impliquerait des péréquations et sans doute un système de fonds structurels à l'instar des fonds européens pour aider les zones en difficulté. Il faut rappeler simplement que la région Rhône-Alpes dans ses délibérations, à une large majorité, a dit doublement de l'A7 et autoroute ardéchoise. Je voudrais m'y opposer, en tout cas contribuer à la réflexion en disant que l'autoroute renforce toujours les pôles principaux des grandes villes. Saint-Marcellin en est un exemple extrêmement classique puisque si vous discutez avec le maire, il vous dira que l'autoroute Valence-Grenoble a certainement fluidifié la circulation mais n'a pas renforcé sa ville en termes économiques.

Merci de ne pas nous vendre du vent, de nous promettre un redémarrage économique parce que ce n'est pas vrai. Enfin une autoroute générera des coûts énormes au département de l'Ardèche car il

faudra que le département paie les accès, les approches à ces échangeurs donc cela aura des conséquences. Une autoroute en Ardèche traversera des zones extraordinaires au quotidien, pas seulement les Gorges de l'Ardèche, et notamment toute la zone urbanisée qui va de Valence vers Alès. Aujourd'hui le long de ces nationales est très urbanisé même si ce ne sont pas des zones urbaines au sens strict pour certaines zones. Sur les propositions que nous avons sur le court terme, commençons par améliorer l'accessibilité des bassins d'activités de l'Ardèche vers l'A7, en soignant notamment les 10 derniers kilomètres de l'approche, là où on perd beaucoup de temps ; en cela la proposition d'une déviation sur Viviers a du sens. Il faut une meilleure offre des transports publics en les enrichissant et puis enfin, faisons revenir le train sur la rive droite du Rhône et faisons revenir le train sur l'Ardèche méridionale, il faut oser le train dans ce département.

Michel TESTON, Sénateur

En écoutant tous les intervenants – et il était important que le maximum de personnes présentes puissent s'exprimer – je crois que l'on peut dire que l'on constate un certain déficit pour ne pas dire un déficit certain d'accessibilités sur le territoire ardéchois, et j'aurais tendance à dire pas seulement dans un sens Nord-Sud c'est-à-dire de la moyenne Vallée du Rhône jusqu'au Languedoc-Roussillon mais aussi dans les liaisons Est-Ouest, je fais référence évidemment aux liaisons grand Sud-Est et le Massif Central.

Bien sûr les réponses que l'on peut apporter à ce constat peuvent diverger et elles divergent, on est bien d'accord. Ceci étant, ce qui me paraît important quand même, c'est le fait que l'on peut se retrouver sur un certain nombre de solutions mariant des modes de transports différents.

En ce qui concerne le ferroviaire, cela a été dit par François, par Pascal, il y a la possibilité désormais offerte de rouvrir au trafic voyageurs la ligne de la rive droite du Rhône qui est effectivement pour l'instant une ligne dédiée au fret et qui ne doit pas devenir à l'avenir une ligne seulement dédiée au fret lourd parce qu'il y a des contraintes environnementales qui ont été également mises en avant.

Sur le plan du fluvial, je pense qu'il y a aussi des possibilités parce que l'on a, par rapport à d'autres pays européens, insuffisamment développé tout ce qui est fluvial. On sait qu'il y a des risques, on en a l'exemple en Ardèche, néanmoins il y a des possibilités qu'il faut exploiter tant d'ailleurs en ce qui concerne le trafic voyageurs – je pense en particulier à tout ce qui est trafic touristique – que pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Sur la question du mode routier, Pascal Terrasse a très bien expliqué la délibération qui a été prise sous ma présidence au Conseil général le 9 mars dernier, donc il faut effectivement bien prendre en compte la manière dont il a expliqué cette délibération et d'ailleurs j'avais eu l'occasion, après une première traduction dans la presse de cette délibération, de réagir en donnant notre version de cette délibération.

Puisque l'Etat a finalement accepté de conserver la route nationale 102 qui relie le Massif Central au grand Sud-Est, voilà effectivement le support qui peut permettre d'aménager un axe structurant qui assurerait les liaisons entre la Vallée du Rhône et le Massif Central mais aussi, selon des modalités restant à définir, pourra aller vers le grand Sud-Est en direction d'Alès puisqu'il y a là sans doute également un besoin et une demande. Donc je crois que si l'on est capable d'arriver à marier ces approches multimodales, on devrait pouvoir apporter une réponse au problème qui intéresse tous les Ardéchois. Et rien ne serait plus grave qu'au terme du débat, l'Etat ne tienne pas

compte effectivement de ce qui a été dit par l'ensemble des acteurs du territoire, des territoires concernés. Nous devons faire passer un message, je l'ai fait passer, je l'ai expliqué à de nombreuses reprises, ce que l'on veut c'est que, quelque soit la solution que retiendra l'Etat – puisque c'est lui et lui seul qui décidera en définitive – pour éviter l'engorgement à moyen terme dans la Vallée du Rhône, il apporte des réponses au problème d'accessibilité sur le territoire.

Philippe MARZOLF

Merci. Mesdames, Messieurs, merci de votre participation.