

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien **12<sup>ème</sup> réunion territoriale**

*Valence, le 5 juillet 2006*

<b>Introduction Rappel des règles et des modalités du débat public</b>	<b>3</b>
Philippe MARZOLF	3
Président de la Commission particulière du débat public	3
I. Le débat public, la CNDP	3
II. Les questions du débat public : une problématique générale	3
III. Les moyens de participation	4
<b>1<sup>ère</sup> partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées</b>	<b>5</b>
I. Le bilan issu de la 1 <sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP	5
1. Des transports pour aménager le territoire	5
2. Des impacts environnementaux préoccupants	6
3. Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs	8
4. Les infrastructures routières	9
5. Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?	10
6. Le débat public	11
7. Quelles orientations pour l'avenir ?	11
II. Echanges avec le public	13
<b>2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?</b>	<b>24</b>
I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	24
II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	25
1. La mobilité soutenable	25

2.	Le report modal	27
3.	Les infrastructures routières	28

## **Introduction**

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

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

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Philippe Marzolf. Je suis le Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis accompagné ce soir d'un des commissaires de la Commission du débat public, Noël Lebel.

Merci d'être venus pour cette réunion publique, malgré l'actualité autre qu'il se passe ce soir. Comme vous avez pu le voir sur le programme, la soirée va se découper en deux parties. Il y a une première partie sur les orientations que la Commission a retenues principalement des réunions thématiques, et débattre avec vous des orientations qui en ressortent. La deuxième partie sera plus sur les enjeux territoriaux locaux de votre territoire, de votre département et quelle est l'acceptabilité des mesures qui sont proposées par l'Etat pour une politique des transports durables.

#### **I. Le débat public, la CNDP**

C'est la CNDP - Commission nationale du débat public - qui l'organise suite à une saisine conjointe du ministère des Transport, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. C'est une saisine qui n'est pas du tout obligatoire par rapport aux autres projets d'infrastructures où là, la saisine de la CNDP est vraiment obligatoire.

La CNDP a décidé d'organiser un débat public. Elle a confié l'organisation et l'animation à une commission particulière, un président, six membres. Nous nous sommes tous engagés sur un code éthique et déontologique sur deux points très importants : l'indépendance, nous sommes indépendants de l'Etat et de tous les acteurs ; et la neutralité, nous n'avons pas d'avis à donner. Nous sommes là pour faciliter le débat sur les différentes questions qui sont posées au débat public. Ensuite, nous ferons un compte-rendu le plus synthétique possible reprenant tout ce qui a été dit dans les réunions pour arriver à trouver une solution commune, si une solution sort du débat public.

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

Trois questions sont posées au débat public. C'est n'est donc pas un débat d'infrastructure. La question n'est pas : faut-il plus d'autoroutes ou faut-il doubler l'autoroute ? Ce n'est pas seulement cette question-là, même si c'est une des mesures proposées par l'Etat. C'est un débat public sur une problématique générale, sur une politique générale, donc beaucoup plus large. Il y a trois questions.

Est-ce que le système de transport actuel fonctionne ? Arrivez-vous à vous déplacer ? Est-ce gênant ? Est-ce saturé ? Est-ce congestionné ? En se projetant en 2020/2025, est-ce que cela ira mieux ou moins bien ?

Quelles sont les orientations souhaitables pour améliorer cette politique des transports en respectant les trois piliers du développement durable (économie, écologie et social), mais également les

projets de territoire, parce que les infrastructures de transport s'inscrivent directement dans des politiques d'aménagement du territoire ?

Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures que l'Etat soumet au débat ? Vous allez retrouver les tableaux qui les présentent et que l'Etat vous présentera tout à l'heure.

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

La réunion publique est un moyen de participation. On en a organisé plus d'une trentaine. Il y en a 35. Pour l'instant, 2 600 participants sont venus aux réunions.

Vous avez d'autres moyens de participer. Il y a un système de questions/réponses. Il y a déjà plus de 550 questions qui ont été posées. Chaque question posée par écrit recevra une réponse par écrit avant la fin du débat le 26 juillet. La CPDP relie les réponses de l'Etat pour voir si elles sont bien complètes par rapport à la question. Vous pouvez le faire par écrit, par Internet ou directement par courrier. 170 avis ont également été émis à ce jour. Vous pouvez les retrouver sur Internet.

Il y a également un forum sur Internet avec un petit peu de participation, mais pas énorme, avec des thématiques comme le ferroutage, le financement. Vous pouvez participer.

Jusqu'à présent, on a reçu 110 contributions écrites que la Commission analyse pour en faire des synthèses. Il y a une vingtaine de cahiers d'acteurs que vous pouvez retrouver à l'entrée. D'ici la fin du débat, il y en aura une dizaine qui va être imprimée.

Il y a eu une trentaine de réunions : réunion d'ouverture, des réunions thématiques sur les différents thèmes (l'aménagement du territoire, l'environnement global, l'environnement local, la mobilité des transports des marchandises).

Il y a eu trois auditions publiques pour écouter les acteurs. Là, nous avons commencé à la fin des réunions territoriales sur l'acceptabilité locale des mesures proposées par l'Etat.

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

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

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

Pour enchaîner, je vous propose de vous faire partager les enseignements des réunions thématiques que la Commission a synthétisés et sur ce qu'on a entendu jusqu'à présent pour débattre avec vous si cela correspond à ce que vous pensez.

Cinq thématiques vont être traitées :

- des transports pour aménager le territoire ;
- des impacts environnementaux préoccupants ;
- une priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs ;
- les infrastructures routières ;
- vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

Je vous propose tout de suite d'écouter Noël Lebel pour tout ce qui des transports pour aménager le territoire.

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

##### *a. Constats*

#### **Noël LEBEL**

Le premier thème porte sur les relations entre les transports et l'aménagement du territoire. Le constat porte sur trois points principaux. Dans le passé, on a fait un certain nombre d'erreurs : erreur de choix de localisation d'infrastructures, erreur de choix sur les projets de développement. Par conséquent, la première mesure de précaution, c'est d'essayer de ne pas renouveler de telles erreurs et de faire attention quand on prend des décisions qu'elles ne portent pas des conséquences qui n'étaient pas prévues.

Le deuxième élément de constat, c'est que dans de très nombreux territoires - peut-être pas en termes de population, mais en tout cas en termes de superficie - on se trouve dans une situation de trop grande dépendance à l'égard des véhicules privés des transports routiers dans la mesure où il y a peu de transports collectifs de voyageurs. Les dessertes collectives pour les marchandises, par voie ferrée par exemple, sont insuffisantes ou inexistantes.

Le troisième élément de constat, c'est que les transports doivent irriguer l'ensemble du territoire, le desservir et contribuer à l'organiser, et non pas que l'organisation des transports se limite à faciliter le transit des grands flux à travers le corridor Vallée du Rhône-Languedoc. Il y a d'autres préoccupations qui sont aussi importantes. A cette fin, il faut davantage lier la planification

territoriale à la planification des transports. Ceci nécessite une coordination d'une part des autorités organisatrices, et d'autre part, des schémas de cohérence territoriale qui sont élaborés ici ou là. On a effectivement vu sur de nombreux exemples que l'on avait de nombreuses AOT, de nombreux SCOT qui ne se superposaient pas forcément quant à leur périmètre.

Dernier élément, les collectivités et l'Etat ont un rôle à jouer ensemble. A été posée la question de savoir si la bonne échelle n'était pas la directive territoriale d'aménagement pour assurer cette cohérence entre aménagement et transport.

#### *b. Demandes*

Quelles demandes résultent de ce constat ?

Il faut accélérer la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les divers territoires.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'enjeu principal est la compétitivité du port de Marseille. Il faut que le système de transport contribue à cette compétitivité. La deuxième urgence, c'est la réalisation de ligne à grande vitesse entre Aix-en-Provence et les Alpes Maritimes. La troisième, c'est l'étude d'un tunnel ferroviaire au Montgenèvre pour les voyageurs et pour le fret.

En Rhône-Alpes, les enjeux principaux en matière d'infrastructures sont le contournement ferré complet de Lyon par l'Est, et pas seulement dans sa partie nord. C'est la réalisation des lignes ferroviaires de la rive droite du Rhône en Rhône-Alpes et en Languedoc Roussillon pour les TER. Vous savez qu'une étude a été lancée par les deux régions à cet effet. C'est le souhait qu'il n'y ait pas d'agrandissement de l'autoroute A7, mais que les excédents de trafics qui pourraient se manifester soient reportés sur des axes alternatifs qui ne soient pas l'axe principal.

En Languedoc-Roussillon, la demande première est la réalisation de nouvelles lignes mixtes marchandises/voyageurs Montpellier/Perpignan. Il n'y a pas d'unanimité dans les positions sur le doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier. Certains sont pour, d'autres y sont fermement opposés. Il n'y a pas de demande pour l'autoroute dite des Piémonts A79 qui est dans le dossier de l'Etat.

## **2. Des impacts environnementaux préoccupants**

#### *a. Constats*

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

Pour ce qui est des impacts environnementaux préoccupants, il y a eu une réelle prise de conscience, marquée par les enjeux nouveaux :

- risque du réchauffement climatique qui n'est plus un risque, mais une certitude. Il y a un consensus scientifique international sur ce sujet. D'ici 2100, la température moyenne du globe augmentera de 2 à 6 degrés, 2 degrés si on réduit nos émissions de gaz carbonique, et 6 degrés si on ne fait rien. Pour donner un ordre d'idées, par rapport à l'ancienne ère glaciaire où il y avait ici des glaciers et maintenant, il n'y a que 5 degrés de différence. On prévoit de repasser

de l'autre côté à +2 ou +6 degrés. Ce sont vraiment des risques importants et des incertitudes importantes ;

- la cherté à venir du pétrole due au pic de production. Certains experts annoncent un pic de production en 2015 ou 2020. A un moment donné, la production sera maximum et la consommation continue d'augmenter. Il y a bien sûr des tensions. Le prix du pétrole de continuer à augmenter. Il y a des risques de changement de comportement de ce côté ;
- au niveau environnement local, il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier et parfois ferroviaire ;
- au niveau de la santé, des facteurs aggravants par la pollution due aux transports. Des gens dont la maladie est aggravée et qui meurent à cause de cette aggravation de la pollution due aux transports ;
- au niveau du bruit, il y a des normes qui ne correspondent pas toujours au vécu des populations. Il y a quelque chose qui ne correspond pas à ce que les gens vivent quand ils vivent aux alentours des infrastructures ;
- la sécurité. La cohabitation des voitures légères et des poids lourds est plus accidentogène avec des risques plus importants quand les poids lourds sont concernés. Il y a également des risques importants pour le transport des matières dangereuses, mais parfois au niveau ferroviaire. Vous le savez, au droit de Valence, il y a en moyenne 600 camions qui transportent des matières dangereuses qui circulent tous les jours sur l'autoroute ;
- les risques naturels : inondations, les atteintes aux paysages, le maintien de la biodiversité. Ce sont souvent des attentes ressenties du public qui ne sont pas complètement satisfaites par les politiques ou par les actions qui sont mises en place sur le terrain.

*b. Les demandes par rapport à ces impacts environnementaux préoccupants*

Il est nécessaire de faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route. C'est ce que beaucoup de gens demandent.

Il faut se fixer également des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation des véhicules et de leur pollution, donc des investissements soutenus dans les nouvelles technologies, même si cela ne résoudra pas tous les problèmes. Mais là, il y a une demande forte.

Il y a une demande de requalification, d'amélioration des infrastructures existantes, et une demande de mutualisation des protections principalement sonores en cas de cumul d'infrastructures. Dans la Vallée du Rhône, il y a un cumul d'infrastructures impressionnant.

Il y a une demande d'amélioration de la sécurité des autoroutes pour avoir moins de risques, et peut-être limiter la vitesse en cas de nécessité. Cela peut être une solution.

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

#### *a. Constats*

#### **Les voyageurs**

##### **Noël LEBEL**

Il y a un ressenti de la congestion routière qui se fait plus autour des agglomérations aux heures de pointe et pendant les périodes de vacances qu'en moyenne, en section courante, sur toute l'année.

Les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés. Ils ne recouvrent pas suffisamment le territoire. C'est la condition absolument indispensable si on veut que les habitudes changent et que le transfert modal voyageur se fasse.

Il existe une certaine capacité des modes non routiers à attirer/absorber une partie de la croissance future. Les experts varient dans leur proportion de la croissance future qui pourrait être absorbée par les autres modes.

Pour les marchandises, cette capacité d'absorption par les autres modes est totale. Le fluvial et le ferroviaire estiment que toute la croissance future pourrait être absorbée par ces deux modes pourvu que les mesures adéquates soient prises pour y conduire.

#### **Les marchandises**

La prépondérance du transport routier de marchandises est fragilisée actuellement par l'excès même de ces transports. Le fret ferroviaire, qui serait une solution alternative, a connu des évolutions qui ne sont pas satisfaisantes de ce point de vue depuis un certain nombre d'années. Il faut voir dans quelles mesures on peut remédier à ces carences.

Il y a une sous-utilisation du mode fluvial, mais une reconnaissance de ses capacités disponibles.

#### *b. Demandes*

Sur les demandes qui en résultent, la première est une demande de gouvernance générale de décision en matière de transport : c'est de ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux. La puissance publique, dans tous ses niveaux et dans toutes ses responsabilités, doit manier des mesures d'incitation, de réglementation, des mesures fiscales, de manière à orienter le marché vers des transports qui soient plus soutenables qu'ils ne le sont actuellement.

La deuxième demande, c'est le report sur d'autres modes moins polluants des transports marchandises massifiés à longue distance sur l'axe Europe du nord/Péninsule ibérique. Economiquement, seuls des transports massifiés peuvent être transférés sur des modes dont le coût est naturellement plus fort que celui de la route aujourd'hui.

La troisième demande, c'est l'amélioration en qualité, en fiabilité, en fréquence et en cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre de substantiels transferts modaux. C'est quelque chose qui revient assez systématiquement.



Il y a une proposition d'impliquer plus directement les opérateurs et les agents économiques dans cette politique, en généralisant les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations, les collectivités, afin d'essayer de réduire les mobilités inutiles. Certains exemples nous ont été présentés en ce sens.

La dernière demande est une demande de financement. Tout ceci est bien, mais il faut relever les moyens de financement. L'idée est qu'il faut prélever davantage sur la route pour financer les autres modes, soit un peu comme ce qui se fait en Allemagne ou en Suisse, soit en instaurant une taxe péage ou des péages urbains. Mais tout ceci avec la condition que, même si ces prélèvements financiers sont nationaux, une partie importante retombe sur le corridor d'intérêt national et européen que constitue la Vallée du Rhône et qui doit pouvoir bénéficier des moyens de développer les transports collectifs locaux.

#### **4. Les infrastructures routières**

##### *a. Constats*

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

D'un côté, il y a une crainte que l'augmentation des capacités autoroutières crée un appel d'air au trafic et joue contre le report modal. Beaucoup de participants ont dit : « C'est la politique des transports depuis 30 ou 50 ans. Quand il y a congestion, on ouvre les tuyaux, mais quelques années plus tard, c'est de nouveau congestionné. »

A l'inverse, les acteurs économiques ont une inquiétude sur la congestion croissante comme frein à l'économie et à l'emploi. Eux demandent plutôt d'augmenter les tuyaux. On se retrouve un petit peu dans des choix complètement différents.

Le troisième constat, ce sont l'A75, qui descend par le viaduc de Millau, l'A5 Grenoble/Sisteron ou le projet A70 dit autoroute des Piémonts. Pour certains, c'est un désenclavement des territoires. Pour les autres, c'est plutôt un choix d'itinéraire de délestage.

Il y a souvent l'interrogation sur la cohérence politique entre ces deux choix : changement climatique/pic pétrolier et agrandissement des tuyaux, qui ne semblent pas pour certains très compatibles.

##### *b. Demandes*

La première grande demande : gérer et améliorer d'une façon plus efficace le réseau routier existant, pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers. C'est bien ce mélange de trafic local et de transit qui pose des problèmes de congestion. Pour ceci, il faut :

- requalification des infrastructures ;
- régulation des dépassements et peut-être des voies réservées aux poids lourds, aux voitures particulières chargées, ayant plus de trois personnes dans la voiture ;

- limitation des vitesses ;
- accès au réseau autoroutier en période de fortes charges de trafics. Ceux qui habitent le long de la Vallée du Rhône ne sont pas toujours d'accord parce que c'est une voie de transport pour eux.

Il y a une demande des élus de l'Ardèche d'une nouvelle infrastructure qui pourrait désenclaver et desservir leur territoire : savoir si c'est une autoroute, une 2x2 voies, jusqu'où elle doit aller. Même si on a été à Privas, cela n'a pas toujours été très clair.

Par contre, il y a une demande forte d'une mise à 2x2 voies de la RN88 (Saint-Etienne/Mende pour rejoindre après l'A75), et/ou des nationales à proximité des agglomérations, par exemple faire de simples barreaux routiers ou autoroutiers dans ce domaine.

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

Il y a beaucoup d'interventions sur un souhait de relocalisation des activités pour essayer d'avoir des transports ou des circuits de distribution plus courts. Il y a également une demande de développement de l'habitat mieux relié aux transports collectifs, une certaine redensification, même si certains demandent d'avoir leur maison individuelle.

Il y a parfois la mise en cause du culte de la vitesse. On veut toujours aller de plus en plus vite, de plus en plus loin. Est-ce que ce sera toujours possible ? Ce sont des questions où il n'y pas forcément les réponses.

A ce moment-là, il y a un appel au changement des comportements qui, au-delà des nouveaux carburants, des nouvelles motorisations qui sont insuffisantes pour atteindre le facteur 4... Je vous rappelle que c'est un engagement international de la France, de diviser par 4 ses émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Malgré cela, le progrès technologique - les études de détail nous le diront tout à l'heure - ne peut aller qu'à un facteur 2 ou 2,5. Il manque encore du chemin pour réduire ces gaz à effet de serre. Pour ceci, c'est soit évolution, mais à ce moment-là, évolution du système de production et de consommation. Ce n'est pas facile de mettre en cohérence des logiques que nous avons chacun en tant que citoyen, où on veut moins d'infrastructures, moins d'impacts sur l'environnement, et la logique du consommateur où on veut toujours plus de produits, toujours plus consommer et toujours moins cher. Là, dans l'évolution, il y a tout un travail sur les réductions des transports inutiles ou superflus. A chaque réunion, on nous parle des crevettes pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc, reconsommées au Danemark. Dans une autre réunion, on nous a parlé d'une usine de Pastis de Marseille à Marseille. Le bar est à 100 mètres de l'usine. Les bouteilles montent jusqu'à Paris et redescendent jusqu'à Marseille. Au lieu de faire 100 mètres à pied, la bouteille fait 1 800 kilomètres dans le camion. Il y a peut-être des choses à faire évoluer. Certains parlent d'une rupture. A ce moment-là, c'est un changement de modèle économique qu'il faut revoir avec des thèmes que vous connaissez déjà.

Voilà très rapidement les différents enseignements que nous avons recueillis pour l'instant. Vous avez pu voir qu'au fur et à mesure des réunions, il y a de plus en plus de cahiers d'acteurs. On ne les a pas forcément tous analysés. Pour l'instant, c'est ce qu'il ressort de ce que nous avons entendu dans les réunions thématiques. Je vous propose d'écouter les représentants de l'Etat sur les attentes de l'Etat, et pour savoir quel type de synthèse ils font des réunions thématiques.

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

Je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable dans l'animation du Comité de pilotage qui a été constitué pour représenter l'Etat dans ce travail. Je fais cela avec Jean-Didier Blanchet qui représente le ministère de l'Equipeement et des Transports et qui s'exprimera tout à l'heure.

### **1. Le débat public**

Je vais rapidement vous dire où on en est dans les questions posées par l'Etat par rapport à celles qui étaient posées au début, et la façon dont elles ont évolué au cours de ces réunions qui se sont déroulées jusqu'ici.

Les questions que nous posions au départ, et qui sont dans le dossier support qui est distribué à l'entrée de la salle, sont résumées sur ce transparent. C'est ce qu'on a baptisé le ciseau entre une augmentation prévue des déplacements et des transports, d'environ 40 % à l'horizon de 20 ans - je vais y revenir dans un instant - et une augmentation liée, un peu plus faible du fait du progrès technologique, mais tout de même significative de 10 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre dans la même période.

La question que nous posions dans le dossier était de dire : comment fait-on pour résoudre ce double problème, sachant que l'augmentation des gaz à effet de serre de 10 à 30 %, c'est en contradiction en tendance par rapport à l'objectif facteur 4 à échéance de 50 ans ?

Le but du débat est de voir si on peut et comment on peut sortir de cette contradiction.

Dans le débat, la façon de poser le problème n'a pas été contestée, sauf sur un point précis qui est ressorti souvent dans les réunions, qui était la question de la prévision de l'augmentation des déplacements de 40 % à l'horizon de 20 ans. On nous a dit : « D'une part, vous n'intégrez pas assez les hausses possibles ou probables des cours du pétrole. Deuxièmement, écrire ça, ça veut dire que vous l'acceptez. »

Par ailleurs, une autre critique a été faite... J'y repense parce qu'elle nous a été refaite hier par Monsieur Leras qui est dans la salle, Président de la Commission transport du Conseil régional de Rhône-Alpes. Il nous a dit : « Vous mélangez des choses qui ne sont pas de même nature entre les transports de marchandises et les transports de voyageurs. Cela ne répond pas aux mêmes logiques. Il faut raisonner de façon distincte. » Je vous dis tout de suite que sur cette dernière remarque, on est tout à fait d'accord. On l'intègre.

Par contre, sur la précédente, on redit que c'est une prévision. Il y a une différence entre une prévision et une politique. Le but de débat est de définir après une politique. Par contre, il faut bien parler de prévisions. Celles-ci sont relativement centrales par rapport à tout ce qui a été écrit sur le sujet depuis longtemps.

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

Il y a trois thèmes d'orientation principaux. Je n'insiste pas. Cela a été dit par Noël Lebel et Philippe Marzolf. Il y a trois sujets qui nous semblent être sortis plus que d'autres dans le débat.

Tout d'abord, il y a le report modal de la route vers les autres modes. Ensuite, il y a les infrastructures routières, et ce qu'on appelle la mobilité soutenable, c'est-à-dire toutes les conditions pour que la mobilité ne s'accompagne pas d'une dégradation du bilan environnemental, ou même qu'elle s'accompagne, parce que c'est l'objectif, d'une nette amélioration à échéance de 50 ans.

Je reprends rapidement chacun de ces trois thèmes en disant où on en est des questions posées.

*a. Le report modal*

C'est une orientation consensuelle. Personne n'a jamais dit qu'il ne fallait pas faire de report modal. C'est très clair. En revanche, il y a des choses un peu plus précises qui ont été dites sur ce qui était jugé possible en capacité de report. Sur le fret, on nous a dit qu'on pouvait transférer l'équivalent de la totalité de l'accroissement fret de la route vers le fer, mais sous certaines conditions qui devaient être précisées. C'est l'une des questions qu'on souhaite développer au cours de ces réunions territoriales puisque ces conditions sont souvent locales. Sur les transports de voyageurs, les chiffres sont à prendre avec prudence. Ce n'est pas leur degré de précision qui est important ici. On nous a dit qu'on ne pouvait reporter qu'une partie relativement faible (10 à 30 %) de l'accroissement du trafic routier de voyageurs vers le rail principalement. Là aussi, c'est soumis à un certain nombre de conditions qu'on souhaite voir préciser un peu plus dans ces réunions territoriales.

*b. Les infrastructures routières*

Sur les infrastructures routières... Je disais à propos du point précédent qu'il était consensuel. Je pense que ce n'est pas la peine d'insister lourdement à Valence sur le fait que ce sujet est au contraire controversé. Il est bien controversé. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui sont farouchement opposés à toute augmentation de capacité des infrastructures, en particulier autoroutières. Dans certaines réunions territoriales - je cite Alès, Mende et Privas parce que c'est là où on a le plus discuté de ces sujets - on a entendu des demandes de dessertes au titre de préoccupations de l'aménagement du territoire qui étaient exprimées. On a entendu des acteurs socio-économiques ou des gestionnaires d'infrastructures qui exprimaient des points de vue différents. Je ne vous apprends rien là-dessus. Ce qui nous semble utile, c'est que dans les réunions territoriales - en suivant la remarque que j'ai citée tout à l'heure de Monsieur Leras - on regarde mieux comment se pose localement ce problème de contradiction et de controverse puisque c'est le terme qui convient.

*c. La mobilité soutenable*

Sur la mobilité soutenable, il y a deux groupes de mesures. Un premier sur le progrès technologique : c'est-à-dire principalement les mesures concernant l'amélioration des carburants et des moteurs. On y reviendra plus en détail tout à l'heure sur les propositions, sur les mesures possibles. Par contre, ce qui a été dit et qui est important pour la suite, c'est qu'avec tout ça, on peut espérer, d'après les conclusions actuelles des rapports d'experts, diviser par 2 ou 2,5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, mais pas par 4. Comme on a vu avant qu'avec le report modal, on ne vient pas mordre sur les trafics actuels, cela veut dire qu'on n'est pas dans les clous par rapport au facteur 4.

Cela veut dire que le dernier bloc de mesures... C'est le dernier dans cet ordre de présentation, mais on le reprendra en premier tout à l'heure, parce que c'est à nos yeux le plus important : ce sont les actions sur la demande de mobilité. Si on veut atteindre ce facteur 4, c'est là-dedans qu'il faut aller.

Sinon, cela voudrait dire qu'on accepte d'avance que nos efforts de maîtrise concernant les phénomènes de changement climatique sont perdus d'avance.

Maîtrise de la demande mobilité, ce sont des actions très diverses qui sont à développer dans ces réunions territoriales sur les transports urbains, la fiscalité, l'urbanisme, l'organisation commerciale. On y reviendra en détail tout à l'heure.

Je voudrais ajouter un mot nouveau par rapport aux réunions précédentes sur ce dernier point. C'est de l'actualité toute fraîche et publique depuis le 3 juillet, c'est-à-dire avant-hier. Le rapport encore provisoire du groupe dit facteur 4 qui avait été constitué à la demande du gouvernement et à la suite de la stratégie nationale de développement durable sur les moyens d'atteindre le facteur 4 en 2050... J'ai lu ce rapport dans le train en venant. Je ne peux que recommander à tout le monde de le lire. Il est extrêmement intéressant. Il est public. Le groupe comprenait des représentants de la société de façon large. Il était présidé par Monsieur de Boissieu qui est le Président du Conseil d'analyse économique auprès du Premier ministre. Il y avait une forte représentation du monde associatif, avec le WWF, Greenpeace, le Réseau Action Climat, et peut-être d'autres que j'oublie. Il y avait deux parlementaires : Madame Kosciusko-Morizet et Monsieur Revol qui est sénateur. Il y avait un certain nombre de représentants de l'ADEME, EDF, etc. C'était un groupe qui, *a priori*, était représentatif de tendances diverses.

Dans ce rapport, sans le détailler, on retrouve très clairement la distinction qu'on avait prise nous aussi entre le progrès technologique d'une part et les mesures de changement de comportement. C'est le même thème qui est utilisé. Derrière, il y a toute une série de propositions dont une - je le signale au vice-président de la CNDP ici présent, mais il le sait sans doute déjà - qui est la proposition d'organiser un débat public sur ce thème précis dans le proche avenir. On pourra y revenir plus en détail dans le débat, si vous voulez. Je crois que c'est un élément important à ce stade de nos réflexions.

Je m'arrêterai ici pour rester en deçà du temps de parole.

## **II. Echanges avec le public**

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

Merci Monsieur Badré. Je vous propose une trentaine de minutes d'échanges sur les enseignements qu'on vient de vous présenter, les questions qui restent, les trois grandes orientations : la mobilité soutenable, le report modal et les infrastructures routières. Avez-vous des réactions par rapport à ce qu'on vient de vous présenter ?

### **Olivier SEITE, directeur des achats EMIN LEYDIER**

C'est un groupe qui fabrique du papier à base de fibres recyclées. Nous consommons à peu près 800 000 tonnes de vieux papiers que vous récupérez tous pour fabriquer à peu près 700 000 tonnes de papiers. Nous avons deux usines : Saint-Vallier et Nogent-sur-Seine. Nous sommes donc consommateurs de transport. Nous consommons 60 000 camions par an pour transporter ces 1,5 million tonnes.

Nous avons posé une question qui n'a pas reçu de réponse. Ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable que nous puissions augmenter le poids total en charge de 40 tonnes à 44 tonnes ? En ce qui nous concerne, cela réduirait notre propre consommation de camions de l'ordre de 10 000 camions par an. Nous avons posé cette question au gouvernement. Nous n'avons jamais reçu de réponse. Si vous pouvez prendre cette question en compte, et me répondre éventuellement, ce serait très bien.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Parfait. Les représentants de l'Etat sont là. Ils vont peut-être vous faire une première réponse en attendant d'avoir une réponse par écrit puisque vous avez posé une question par écrit.

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

Il est évident que plus les camions sont lourds, plus ils sont agressifs pour l'infrastructure routière. A un moment, il y a eu une taxe à l'essieu qui était très controversée. Par ailleurs, il est bien évident que plus un camion est lourd, plus il peut apparaître dangereux pour son voisinage. Il n'y a pas que des éléments positifs. Il faut cependant dire que pour favoriser le transport combiné, c'est-à-dire le transport qui concerne un segment ferroviaire, fluvial ou maritime, avec deux extrémités qui sont forcément routières pour aller dans les cours d'usine, il est possible d'avoir un chargement de 44 tonnes. C'est le seul cas qui existe. Il est vrai qu'en Europe, il y a des endroits où le 44 tonnes est admis couramment sur l'ensemble du territoire. Actuellement, ce n'est pas le cas en France.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pour avoir une réponse plus détaillée, je vous conseille de poser la question par écrit et vous aurez certainement une réponse plus détaillée.

**Robert PENELON, Mouvement national de lutte pour l'environnement Drôme-Ardèche**

Je suis très intéressé par le report modal dont on a parlé dans le rapport précédent. Effectivement, l'alternative ferroviaire mérite toute notre attention. J'ai constaté que l'atelier citoyen composé de 16 personnes âgées de 24 à 73 ans qui a mené une réflexion indépendante pendant plusieurs week-ends nous livre les propositions suivantes dans leurs beaux cahiers d'acteurs : amélioration des structures fer en préservant et adaptant les sillons de la rive droite Rhône pour le fret ; prolonger la ligne grande vitesse de Nîmes à Perpignan. C'est nettement insuffisant.

Quand on regarde le cahier SNCF, je cite : « *En faisant l'hypothèse qu'un maximum de conditions favorables au report modal sont réunies, alors la SCNF pourrait - conditionnel - accéder à de nouveaux marchés et proposer de nouveaux services. Les conditions propres à la SNCF : former des trains plus lourds et plus longs pour le fret, mettre en œuvre de nouvelles technologies* ». Argument repris par la Chambre de Commerce du Vaucluse qui dit dans son cahier d'acteur : « *Augmenter la longueur des trains de fret à 1 000 mètres ; réaliser l'interconnexion des deux gares SNCF d'Avignon, appelée la virgule.* » La CCI de Montpellier, à propos du ferroviaire : « *L'augmentation de la longueur des trains de 750 à 1 000 mètres permet de gagner 20 à 25 % de*

*productivité sans nécessiter de lourds investissements. Ce gain rendrait le fer aussi attractif que la route, économiquement parlant. »*

Question : pourquoi dans la problématique dans laquelle on nous a confinés, enfermés depuis quatre mois (février en Avignon), ne se pose jamais la question des moyens financiers nécessaires à un équipement vraiment efficace ? Oui, il faut investir suffisamment. C'est la priorité des problèmes posés au fer, et on n'en entend jamais parlé. Avec notre mouvement, nous sommes très inquiets parce que cela nous conduit à dire : « Oui, c'est bien, mais on ne peut pas. »

Je terminerai par une revue que j'ai reçue hier, qui est éditée par le Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon/Turin, numéro 19 du mois de juin, avec comme dossier « L'autoroute ferroviaire transalpine à l'heure des choix ». L'interview est faite d'un grand dirigeant de la mobilité du gouvernement espagnol de Catalogne. Quand cette éminente personnalité déclare : « *La décongestion du système ferroviaire du corridor Languedoc-Roussillon et la connexion de Lyon à Turin est fondamentale. La Catalogne souligne qu'une partie des marchandises asiatiques transitent par le port de Barcelone pour être ensuite distribuées dans le reste de l'Europe.* » Autrement dit, nous sommes dans une logique de tuyau et non pas, comme nous anciens l'ont fait il y a 40 ou 50 ans, en particulier Monsieur Guichard, éminente personnalité gaulliste qui parlait de l'aménagement du territoire... Il n'est pas question d'aménagement du territoire. Vous ne nous avez jamais donné dans la problématique cette idée qu'on était dépendant de ce que la Catalogne demande. Elle a le droit de le demander, comme elle a le droit de demander que nous soyons envahis par des produits qui doivent ensuite être dispatchés dans toute l'Europe.

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

Merci pour votre question. Des réactions par rapport au financement possible du ferroviaire et par rapport à cette question que cette Vallée du Rhône et l'arc languedocien sont utilisés comme tuyau pour les Espagnols ?

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

Il y a beaucoup de questions posées dans votre question. Je vais me borner à ce stade, de ne vous répondre que sur la partie financement. Nous aurons l'occasion de revenir un peu plus tard sur les autres points.

Sur le financement, je crois qu'il faut d'abord mentionner ce qu'on appelle le plan fret de la SNCF qui consiste à redresser l'activité fret de la SNCF. Il s'est accompagné d'une importante subvention de l'Etat de 800 millions d'euros qui s'est étalée sur 2005, 2006 et 2007, et d'un effort de la SNCF elle-même de 700 millions. Autrement dit, 1,5 milliard d'euros ont été injectés dans l'activité fret de la SNCF pour précisément redresser son économie et pour déboucher sur de nouveaux progrès en trafic. Ceci n'est pas négligeable. Cela a justifié qu'on en parle à Bruxelles, car on ne peut pas faire ça - c'est une subvention pure et simple - sans obtenir l'autorisation de la Commission européenne. Celle-ci a été obtenue à condition de respecter un certain nombre de conditions, dont notamment l'ouverture à la concurrence, le 1<sup>er</sup> avril 2006, alors que c'était prévu plus tard. La conséquence qu'a dû payer la SNCF, c'est de laisser les opérateurs ferroviaires opérer eux-mêmes du fret à l'intérieur de la France. Ceci est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril. Il y a déjà sept opérateurs qui ont obtenu des licences. Par conséquent, on débouche d'ores et déjà sur des appels d'offres et

des trafics qui sont entièrement passés à la concurrence. Cela va commencer dans quelques semaines. Ceci est un premier point. Ce n'est pas négligeable d'un point de vue financement.

Autre élément, l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano qui est subventionnée à 60 % par l'Etat pour permettre son exploitation. Ceci représente un certain nombre de millions d'euros.

Autre élément, mais qui ne débouche pas sur un financement de l'Etat, ce qui n'est pas plus mal, c'est le projet pour 2007 de faire une autoroute ferroviaire entre Perpignan/Luxembourg. Ceci va dans le sens d'une amélioration du report modal.

Premièrement, j'ai traité sur le fret ferroviaire pur. J'ai dit un mot sur l'autoroute ferroviaire, sachant qu'à ce stade, l'opération sur le Luxembourg est limitée en volume puisqu'il s'agit d'un service par jour. Pour que ce soit une véritable autoroute, il faudrait qu'il y en ait dix, mais c'est la capacité actuelle de la ligne qui va de Lorraine à Perpignan. Par conséquent, on peut penser que d'ici quelque temps, si ceci se révèle être un succès, ça pourra se prolonger par des services à raison de dix par jour.

A ce stade, il faut dire pourquoi on est limité à dix. C'est parce qu'il y a le problème lyonnais. Vous savez sans doute que tous les trains de marchandises qui vont de Lorraine en Espagne passent par la gare de la Part-Dieu à Lyon. Il y a là un goulot d'étranglement qui justifie ce qu'on appelle le contournement ferroviaire est de Lyon, qui a fait l'objet d'un débat public il y a déjà quelque temps et qui devrait déboucher dans les quelques années à venir. Disons que ce ne sera pas réalisé avant quatre ou cinq ans. Il y aura forcément des subventions de l'Etat parce qu'il n'y a pas de miracle. Ce genre d'opération ne sera pas rentable à elle seule. Tout ceci fait un faisceau d'une politique qui consiste à favoriser le report modal. Les financements du contribuable ne sont pas négligeables.

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

Peut-être que vous pouvez rajouter quelques mots sur l'AFIT, et sur la taxe carbone qui est une des mesures proposées par l'Etat pour pouvoir financer ce report modal.

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

C'est déjà un autre sujet. Effectivement, j'ai dit que c'était l'Etat dans le cas des infrastructures. En fait, c'est par l'intermédiaire de l'AFITF qui est une agence de financement des infrastructures françaises de transport et qui reçoit ses ressources... C'est le produit des privatisations des autoroutes qui a fait l'objet d'une dotation de 4 milliards d'euros qui sert à financer des opérations comme celles que j'ai décrites du contournement ferroviaire est de Lyon, mais aussi de TGV Rhin/Rhône. Ceci est un autre sujet, ce n'est pas du report modal. C'est du report modal de voyageurs. Tout est dans tout, mais bornons-nous aux marchandises à ce stade.

Je reviendrai plus tard sur la taxe carbone. C'est du plus long terme. C'est pour obliger les comportements, ce n'est pas pour faire du report modal.



**Jacques ESTOUR, Office des transports du sud-est**

Effectivement, les propos que je tiendrai à nouveau sont ceux qui sont présentés par les entreprises de ce département, et en général du grand sud-est. Dans la Drôme, ce sont 17 000 entreprises industrielles et commerciales. Le transport est un facteur essentiel de la vie économique de nos entreprises, donc de nos régions. Il y a donc un lien évident entre le transport, les activités économiques, quelles soient agricoles, industrielles ou commerciales, et l'emploi.

Le problème actuel est évident. On va en parler pendant 20 ans, mais on sait que dès aujourd'hui, il y a des phénomènes de congestion dans notre vallée, soit parce que les moyens de transport existants ne sont pas suffisamment adaptés aux besoins - je pense à la rive droite du Rhône au point de vue ferroviaire - soit parce que le transport des véhicules légers, qui font 83 % du trafic de nos autoroutes arrive à des pointes de saturation. On le sait, c'est 120 000 l'été sur notre couloir, 76 000 en moyenne dans l'année. On est déjà au-delà des limites normales de capacité.

Le problème qui est posé doit répondre à deux questions. La première : est-ce qu'on va dans les 20 ans qui viennent vers une augmentation ou pas des trafics ? Pour ce qui est des citoyens, je me garderai bien de juger. Apparemment, l'augmentation des déplacements des citoyens, dans notre région, comme en France, comme en Europe, est quelque chose de prévisible. L'augmentation du transfert des marchandises est encore plus certaine. Les statistiques et les élaborations prévues donnent un taux d'augmentation des marchandises plus important encore que celui des citoyens. Le 40 % qui a été mis dans le rapport, qu'on dit « rapport Blanchet », mais qui ne sort pas que de ce rapport qu'on voit partout...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est le rapport Blanchet-Badré maintenant. C'est le rapport de l'Etat.

**Jacques ESTOUR, Office des transports du sud-est**

Excusez-moi. Le rapport de la Commission...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Non. C'est le rapport de l'Etat. C'est le dossier du débat de l'Etat qui a été élaboré par un Comité de pilotage coprésidé par Monsieur Blanchet et Monsieur Badré.

**Jacques ESTOUR, Office des transports du sud-est**

J'ai tendance à penser que l'Etat dit des choses intelligentes, et j'ai tendance à penser au nom des entreprises que cette prévision à 40 % nous paraît à nous tout à fait certaine.

Après, il reste les moyens. Nous, milieu économique, on a à la fois les chargeurs et les transporteurs. Nous sommes opposés à ce que je lis dans les journaux, mais d'une façon déformée, « tout autoroute ». Il est hors de question de dire « tout autoroute ». Nous sommes pour le report modal. Vous le savez, nous l'avons dit au cours des réunions. Nous avons fait des prévisions en essayant de savoir ce qui était possible. Le doublement du transport fret marchandises du chemin de

fer, le triplement ou le quadruplement du transport fret de la voie d'eau, nous paraissent une bonne chose à rechercher. Malgré cela, une fois que ces deux objectifs seront atteints, et on espère qu'ils le seront pour le fret ferroviaire, on va vers une augmentation de 30 % du trafic routier.

On rappelle que ce trafic n'est pas qu'un trafic qui vante l'Espagne et l'Europe. Dans notre vallée, 75 à 80 % du trafic sont du trafic local ou régional. Nous disons : attention aux réflexions qui sont données. Oui, au report modal, tout ce qui est possible en pertinence vers le fer et vers la voie d'eau. Je viens de vous donner les pourcentages. Il faut prévoir quand même une augmentation de 30 % de transports routiers. Donner un blocage, comme je l'ai entendu dire, à tous les investissements routiers serait quelque chose d'extrêmement grave pour notre département, pour notre région et pour la France, car si nous avons cette politique malthusienne, nous savons que nos voisins qui sont espagnols, italiens, suisses, allemands, autrichiens, n'ont pas du tout la même politique. Au contraire, ils renforcent les équipements qu'ils soient ferroviaires, routiers ou fluviaux. Il faut admettre qu'on aura besoin d'augmentation de capacité routière, soit pour l'écoulement des flux dans notre couloir, soit pour la desserte de nos pays. N'oublions pas que par exemple les Cévennes ont aussi droit à quelque chose.

Enfin, rappelons-nous que les projets dont on nous parle devaient soulager la Vallée : l'A75 et l'A51. L'A75 est réalisée. On l'a vu cet été. Cela n'a pas soulagé la fréquentation de la Vallée du Rhône. Quant à l'A51 Grenoble/Sisteron, de report en report, on en est à l'est de Gap et 2022. D'ici là, il y a longtemps que les problèmes auront été fermes.

Dernier point, dans les mesures de régulation qui sont possibles pour aider à l'écoulement du trafic, ralentir les vitesses de temps en temps. Ça a commencé. C'est une bonne mesure. Sur certaines sections, éviter le dépassement des poids lourds entre eux. C'est une bonne mesure. Par contre, attention, fermeture d'échangeur Drôme/Ardèche, ne faites pas ça, ce serait dramatique. Interdiction de l'accès des autoroutes ou retenue préalable, comme on prend un ticket de TGV, on prend un ticket pour entrer sur l'autoroute. Là, vous cassez l'économie, et les conséquences seraient redoutables. Prévoyons l'avenir. Utilisons tous les modes de transport, mais par pitié, ne faisons pas de guerre entre modes de transport. Ce sont les trois modes de transport réunis qui doivent desservir notre région.

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

J'ai juste une question. Vous ne parlez jamais des impacts environnementaux préoccupants qui sont ressentis dans la plupart des réunions. Le réchauffement climatique, vous n'en parlez jamais dans vos interventions.

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

Le débat est tellement organisé que ça occupe les quatre cinquièmes du débat. Nous pensons qu'il faut aussi parler des autres problèmes.

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

C'est l'organisation du débat.

**Jacques ESTOUR, Office des transports du sud-est**

Deuxièmement, je vais vous donner des points. Quand on mettra des trains de 1 000 mètres toutes les 4 minutes sur la rive droite du Rhône, je vous garantis qu'au niveau environnement, bruit notamment, ça posera d'autres problèmes. Les gens que j'ai vus se promener avec des pancartes contre le TGV sur la rive gauche, on les reverra sur la rive droite contre la fréquence si importante des voies ferrées.

Pour ce qui est du facteur 4, oui, il faut en parler. Vous avez raison. Il n'y a qu'une chose que l'on oublie. Le progrès scientifique connu aujourd'hui en 2006 n'est pas celui qu'on connaîtra en 2050. Admettre que les chercheurs, que les sciences, dans tous les domaines (motorisation, carburant, nouvelle forme d'énergie), vont pouvoir nous donner des réponses complémentaires d'ici 2050, ce n'est pas une injure à la science, mais au contraire une croyance dans ses capacités.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci.

**Jacques SARTRE, citoyen**

J'entends beaucoup parler de report modal des transports. Je suis étonné de ne pas entendre d'alternatives aux transports dans le débat. Pourtant, les systèmes d'informations se sont considérablement améliorés au cours des quinze dernières années. On pourrait avoir des alternatives aux transports pour les passagers, avec le télétravail sous différentes formes. On pourrait également avoir des alternatives ou du moins une optimisation du transport par d'autres moyens. Actuellement, les consommateurs sur Internet sont tout à fait capables, au moyen d'outils qui sont à la disposition de tout le monde, de trouver le meilleur prix pour un produit précis, quitte à aller le chercher à des milliers de kilomètres. Pourquoi des outils semblables ne seraient-ils pas développés pour limiter les distances, les déplacements ? Autant, je ne partage pas du tout l'optimisme de Monsieur Estour dans l'amélioration de la motorisation, autant je crois que les systèmes d'informations continueront à ce développer, surtout s'il y a une volonté des pouvoirs publics de les améliorer.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est plutôt l'action sur la demande et la mobilité soutenable.

**Jacques SARTRE, citoyen**

Ce n'est pas uniquement une action sur la demande. C'est le développement d'outils qui permet d'aller chercher à proximité les produits quand ils y sont, plutôt que d'aller des chercher des produits très loin, en prenant en compte non seulement le facteur prix, conséquence environnementale, coût en énergie, etc.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a eu des propositions faites dans les débats par des participants de mettre sur les produits le nombre de kilomètres que le produit aura parcourus et le gramme de CO<sub>2</sub> pour faire progressivement de la pédagogie. C'est un peu ce que vous venez de dire.

**Henri FAUQUE, maire de Saulce-sur-Rhône et Président de l'Association des élus pour une politique des transports dans la Vallée du Rhône.**

Je suis toujours navré d'être toujours obligé de répondre à Monsieur Estour sur les contre-vérités qu'il énonce. La première est très simple. Monsieur Estour, vous êtes au sein d'une CCI. La CCI de Paris a demandé un rapport sur l'énergie et les transports à quelqu'un qui n'est pas innocent en la matière, puisque c'est tout simplement le Président de la chaîne France. Lequel a conclu qu'il fallait, pour résoudre des problèmes d'énergie dans les transports, réduire de 15 % le trafic de poids lourds et de 30 % le trafic de voitures légères dans les années à venir, à l'échéance de 10 à 15 ans.

Deuxièmement, et je suis sûr que vous lisez la presse... Je rentre de l'étranger hier soir, mais j'ai lu la presse à l'étranger. J'ai lu un rapport qui est paru dans *Le Monde* il y a quatre jours, de la Fédération Française des Automobiles Clubs. Tout à l'heure, vous avez dit votre ignorance sur les déplacements des personnes. Le rapport est intitulé « C'est la fin d'une époque ». Oui, Messieurs les ingénieurs des Ponts, les faits sont là. Ils sont têtus. Depuis quatre ans, avec 398 milliards de kilomètres parcourus, la circulation routière n'augmente pas plus pour les voitures légères. « L'inflexion n'est pas nouvelle - ajoute le rapport - elle se confirme. Le chiffre est stable et va rester stable. » Ce n'est pas moi que le dit, c'est Madame Josiane Gorgibus, déléguée générale de la Fédération Française des Automobiles Clubs. On ne peut pas les soupçonner d'être allergiques à l'automobile.

En conséquence, je me permettrai de vous faire quatre remarques. Dès lors que la consommation ou la circulation globale routière n'augmente plus, pourquoi faut-il de nouvelles voies et où ? J'entends bien - j'ai travaillé à la DATAR pendant quatre ou cinq ans - que pour un meilleur aménagement du territoire, il faut qu'il y ait des petites routes adaptées afin que des véhicules, eux aussi adaptés, finissent ce que le fleuve permet de desservir, ce que le chemin de fer permet de desservir, à moindre gramme d'équivalent pétrole par tonne transportée. Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut faire face à des pointes ponctuelles de circulation, mais pour cela, nous savons qu'il existe beaucoup d'autres solutions que la construction de routes ou d'autoroutes. Il y a des alternatives modales. Il y a de la régulation au sens large du trafic, une tarification adaptée. Pour cela, il y a des tas de solutions.

Je réserve ma dernière observation aux industriels. Je voudrais que l'on ne confonde pas deux choses : le progrès et la croissance économique. Je voudrais que l'on défasse l'élasticité entre la consommation d'énergie et les transports, comme on l'a fait - je me permets de vous le dire - entre l'énergie et la production économique il y a un certain nombre d'années. Pour cela, il faut regarder les choses en face, Messieurs les industriels. Voulez-vous toujours faire de la logistique sur des camions qui roulent sur les routes au mépris à la fois des règles élémentaires d'économie, de la protection de l'environnement et de la sûreté des véhicules et des personnes ?

Pour répondre - je suis navré d'établir un certain dialogue - au représentant de chez Eymin Leydier, s'il pense que la rentabilité de son entreprise passe par la massification des transports, il ne faut pas passer de 38 à 44 tonnes, il faut passer de 38 tonnes à 2 000 ou 3 000 tonnes en utilisant la voie

ferrée. Pour cela, il faut deux choses : des investissements certes, mais il faut aussi une autre gestion de la SNCF et la volonté que cette entreprise assure son rôle majeur qui est de transporter les marchandises avec la même qualité, la même efficacité, la même efficacité qu'elle l'a fait pour les personnes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Auverlot, de la Direction des routes va certainement vous répondre sur les chiffres de trafic.

**Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes**

Bonjour. Je voudrais simplement vous donner deux éléments factuels, et ensuite vous donner un élément de réflexion plus général.

Le premier élément concerne la comparaison entre l'augmentation du trafic routier sur le réseau concédé l'année dernière et le PIB. Le deuxième élément concerne les chiffres qui sont contenus aujourd'hui dans la révision du Livre blanc sur les transports, qui est un Livre blanc produit par Bruxelles, et qui n'est donc pas produit par le ministère de l'Équipement.

L'année dernière, le PIB a augmenté de 1,2 % révisé il y a quelques semaines à 1,1 %. L'augmentation du trafic constaté sur les autoroutes concédées l'année dernière a été de 1,1 %, donc équivalence PIB égale augmentation sur les autoroutes concédées. C'est à peu près le chiffre.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Sur les routes nationales ?

**Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes**

Sur les autoroutes nationales, nous devons être à peu près à 0 %. Par contre, sur les autoroutes concédées, il y a eu augmentation. Je crois qu'il faut retenir ceci.

Quand on regarde la révision du Livre blanc sur les transports qui est paru il y a quelques jours, l'Europe indique que d'ici à 2020, le chiffre sur les déplacements de personnes devra être augmenté de 35 %, ce qui fait d'ici 2025 un peu plus de 40 %. Pour les marchandises, le chiffre de Bruxelles diffère des perspectives du ministère de l'Équipement. D'ici à 2020, Bruxelles indique une augmentation du transport de marchandises de 50 %, ce qui est un peu supérieur au chiffre que nous indiquons.

Je crois que ne pas envisager ces chiffres conduiraient à ne pas réfléchir sur une partie des mesures que nous proposons dans le débat, qui sont toutes les mesures sur le changement de comportement, toutes les mesures fiscales et réglementaires. Si nous cherchons à nier cette augmentation du trafic, nous ne pourrions pas aborder ces mesures. Ce serait dommage de ne pas le faire dans ce débat.

**Patrick PONSON, citoyen**

Je suis un simple citoyen qui trouve que le changement de comportement, ce n'est pas gagné. J'aime bien Monsieur Estour parce qu'on n'est pas obligé de partager son avis, mais il défend son « beefsteak ». Vis-à-vis du changement de comportement, je vous garantis que si la mesure d'élargissement de l'autoroute A7 n'est pas purement et simplement retirée, il n'y aura aucun aménagement de comportement possible. A mon avis, le gouvernement, ce sont les lumières, les gens instruits, les gens compétents. Je suis un peu étonné qu'on nous demande, à nous, simples citoyens, si on doit élargir l'autoroute, parce que la première réponse est oui. A une époque, ils étaient contents d'avoir de jolies statues sur l'Ile de Pâques qui y sont toujours. Pour le sang contaminé, je pense qu'ils n'ont pas eu de scrupule de s'en mettre plein les poches avec du sang qui était quand même douteux à l'époque. On a des exemples à foison. Quand on est cycliste, on se dope pour gagner les épreuves. Moi, on me met une autoroute où je peux rouler tranquillement à 130, je roule tranquillement à 130. Si on me dit 150, je roulerai à 150 avec tous les risques que cela comporte.

Je suis étonné que le gouvernement n'ait pas retiré en fin de débat... Qu'il mette la mesure au départ d'accord, mais l'élargissement, je vous garantis que cela inhibe toutes les autres mesures.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Une réaction du représentant de l'Etat ?

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

Un ou deux points, et j'en profiterai pour une réaction sur ce qu'a dit Monsieur Estour. Ici, nous sommes des représentants de deux ministères, celui de l'Equipement et des Transports, celui de l'Ecologie et du Développement durable. Nous ne sommes pas le gouvernement.

Le principe du débat est qu'il se déroule. Ensuite, la CPDP et la CNDP remettent leurs conclusions. Ensuite, le gouvernement, cette fois-ci c'est une décision politique, dira ce qu'il retire de ce débat. C'est normal qu'il attende que le débat soit fini et que tout ce système ce soit déroulé pour dire ce qu'il en pense, et de ne pas le dire en cours de route. C'est une remarque de méthode.

Sur le fond, n'étant pas ingénieur des Ponts et Chaussées, je voudrais défendre mes collègues. Je trouve que l'allusion au sang contaminé est un peu limite dans un débat comme celui-ci. Cela s'appelle un amalgame en bon français. Je trouve que ce n'est pas très correct. Ce n'est pas de ça qu'on parle.

Concernant Monsieur Estour, ça fait plusieurs fois que vous dites, Monsieur, et je me suis retenu de ne pas vous répondre toutes les fois précédentes à propos du progrès technologique... On ne peut pas dire, on n'a pas le droit de dire, face à la situation du changement climatique, qu'on fait confiance à un progrès technologique dont on ne sait pas ce qu'il sera pour répondre à quelque chose qui n'est pas un risque, mais une certitude. Monsieur Marzolf l'a rappelé tout à l'heure. L'an dernier, il y a eu de longs débats pour l'introduction dans la constitution du principe de précaution. Le principe de précaution consiste, face à un risque non connu, de dire qu'on doit utiliser toutes les techniques connues et tous les moyens connus, raisonnables, pour faire face à ce risque non connu. Ici, on est dans la situation inverse, si je peux me permettre. On est dans celle d'une situation

connue. Le changement climatique n'est plus un risque inconnu, c'est une situation connue. Bien sûr, il y a des incertitudes sur son intensité, son degré, ses modalités locales, mais le phénomène est très bien connu. On ne peut pas dire, on n'a pas le droit de dire, quand on exerce une responsabilité, qu'on fait confiance à des techniques inconnues pour résoudre cette difficulté. Je ne peux pas me retenir de vous le dire ici, parce que je pense que c'est un discours dangereux collectivement.

Là aussi, je vous renverrai au préambule du rapport du groupe facteur 4 que je citais tout à l'heure, qui dit que l'on travaille pour nos enfants et pour nos petits-enfants. On est là en train de travailler pour l'avenir. On peut échanger des arguments, ça fait du bien. On aime tous bien ça dans ce genre de débat. Mais il faut se rappeler qu'on est en train de travailler pour une perspective à 30 ou 50 ans. Là-dessus, il y a des choses qu'on doit prendre en compte de façon aussi solide que possible.

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

Un droit de réponse de Monsieur Estour assez rapide.

*Protestation de la salle.*

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

Je pense que votre intervention est très pertinente. Effectivement, vous l'avez dit, avec les éléments scientifiques que l'on connaît aujourd'hui, on peut prévoir une diminution par 2,3, 2,5 des éléments d'environnement que l'on cherche à réduire à 4 et non pas à 2,5.

Je vous pose une question. Il y a 40 ans, auriez-vous pensé à l'évolution de la télématique, de l'informatique, des techniques nouvelles que l'on met en route ? Je pense que le volontarisme... Je m'occupe d'une école d'ingénieurs. Il y a des laboratoires de recherche. On a missionné des gens pour chercher à améliorer ces éléments-là. Je dis oui, le 2,5 est insuffisant. Je suis d'accord avec vous. Par contre, je pense qu'il est tout à fait du rôle de l'Etat, du rôle de nos scientifiques, de continuer en France comme ailleurs, parce que ce n'est pas uniquement national, les recherches pour faire aboutir une évolution vers le facteur 4 que nous souhaitons tous.

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

Je vous propose de passer à la deuxième partie plus sur les enjeux de votre territoire, sur l'acceptabilité de ces différentes mesures qui, après, permettront de construire sa politique des transports.

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

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

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

On revient un petit peu sur des réalités incontournables. Vous l'avez senti au début du débat. La Vallée du Rhône et l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et l'un des plus chargés d'Europe en voyageurs et en marchandises.

La croissance des populations et des emplois dans les trois régions due à une attractivité est nettement supérieure à la moyenne nationale.

Les trois régions, surtout les deux régions PACA et Languedoc-Roussillon, ont une vocation touristique importante, majeure, qui entraîne des surcharges de 60 à 80 % en période surtout estivale.

Il y a des contradictions. Vous l'avez senti. Est-ce que les avis divergent entre les experts et une partie du public sur l'augmentation de la mobilité de 40 % ou pas ? Y aura-t-il une inflexion ou pas ? C'est la question toujours dans les perspectives et des questions toujours difficiles à résoudre.

Il y a une volonté du report modal qui s'exprime en stigmatisant plus sur les marchandises, et plus difficile sur le report modal voyageur et sur les changements de comportement. On a parlé dans d'autres réunions d'utiliser beaucoup le vélo en ville par exemple. C'est difficile de voir sur ces modifications acceptables comment on peut avancer et sur ce que vous êtes prêts, vous, citoyens, à faire.

Il y a toujours les trois orientations : mobilités soutenables - c'est ce qui va structurer la deuxième partie du débat - reports modaux et requalification, amélioration des infrastructures. Tout ceci, c'est pour définir une politique des transports par l'Etat. Ce que nous avons besoin, nous, Commission, pour que notre compte-rendu soit le plus réaliste par rapport à ce que vous dites, c'est de savoir quelles sont les mesures qui sont prioritaires pour vous, qui sont acceptables par chacun des territoires, en relevant le court terme, le moyen terme et le long terme parce que certaines mesures ne se mettent pas en place tout de suite. Il faut essayer de veiller à cette cohérence proposée au regard de l'aménagement du territoire. Les projets de territoires sont vraiment importants. On a parlé de la coordination au niveau des acteurs. C'est important de voir comment cela pourrait se mettre en place. Il ne faut pas oublier les sujets qui fâchent souvent en France, les sources de financement envisageables et durables pour arriver justement à développer cette politique des transports durables. Voilà sur l'acceptabilité.

Je vous propose de réécouter l'Etat qui maintenant va vous proposer et vous présenter les différentes mesures qui sont proposées par l'Etat que vous avez dans le tableau à l'entrée, ainsi qu'une analyse faite par l'Etat au niveau des enjeux du territoire.



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

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

Comme vous l'avez vu, nous avons regroupé les 44 mesures qui figurent dans le dossier en trois orientations principales. La première étant celle de la mobilité soutenable, la seconde celle du report modal, une fois de plus, mais aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs, et la troisième, l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.

#### **1. La mobilité soutenable**

Qu'est-ce que veut dire la mobilité soutenable ? Cela veut dire qu'il faut d'abord chercher à faire en sorte que la mobilité qui subsiste soit aussi peu agressive que possible pour l'environnement. La première à faire, c'est de réduire les émissions des véhicules de transport. On peut agir sur les carburants et sur les véhicules. En ce qui concerne les carburants, on a tout ce qui concerne les biocarburants. C'est quelque chose qui est relativement à court terme puisque vous savez qu'il y a des directives européennes qui imposent un pourcentage de 5,75 % en 2010 de biocarburant sur l'ensemble des carburants consommés. Cette directive a été traduite en France par une directive plus sévère, puisque ce pourcentage doit être atteint dès 2008. On devrait atteindre 7 % en 2010. C'est relativement du court terme.

Ensuite, il y a ce qui concerne la biomasse. C'est plus lointain dans la mesure où c'est plus difficile à réaliser. Pour passer de la paille ou de bois à du carburant liquide utilisable par les automobiles, il faut passer par une phase gazeuse, ce qui impose d'utiliser principalement de l'électricité pour se faire. Si c'est de l'électricité nucléaire, il est bien évident qu'on arrive au but recherché, c'est-à-dire qu'on émet moins de gaz à effet de serre avec le nouveau carburant.

Enfin, il y a l'hydrogène. Tout le monde s'accorde à dire que c'est une voie de recherche tout à fait intéressante, mais qu'on ne peut pas espérer grand-chose avant 2050 car les progrès sont importants et on ne sait pas encore maîtriser ça à des prix convenables.

Sur l'ensemble, il est important qu'on définisse des normes et des objectifs dans ces domaines, de manière à ce que les progrès dont on parlait tout à l'heure se fassent effectivement. Pour ça, il y a les encouragements à la recherche, mais aussi des objectifs en matière de normes qui sont indispensables.

C'est la même chose pour les véhicules eux-mêmes. On peut d'ores et déjà obtenir - c'est le projet de PSA - un véhicule hybride - c'est-à-dire fonctionnant à la fois avec des carburants classiques et de l'électricité - en 2010 qui n'aurait plus que 3,4 litres de consommation aux 100 kilomètres. Les progrès sont possibles à condition de se fixer des objectifs. Je passe sur ce point.

Un autre chapitre fort important pour que cette mobilité soit plus soutenable, c'est à la limite de la supprimer. C'est-à-dire de réduire la mobilité, aussi bien pour les transports de marchandises, que pour les transports de voyageurs.

On a classé dans un les différentes mesures de la plus difficile à la moins difficile.

On a dit un mot tout à l'heure sur la taxe carbone. Il s'agit d'ajouter au prix actuel du carburant, une taxe supplémentaire qui pourrait atteindre un niveau équivalent à 60 dollars le baril. C'est-à-dire le prix de la ressource proprement dite, soit une augmentation très importante qui ne pourrait être faite que progressivement, et qui permettrait de conduire à des changements de comportement. Si on renchérit le prix du carburant, il est bien évident qu'aussi bien les personnes, que les transporteurs qui optimisent sans arrêt leur logistique en fonction des besoins et des prix, modifieront l'organisation de leur logistique. Cette taxe carbone peut être accompagnée de quotas d'émission. Indépendamment du prix, il y a aussi le rationnement. De même que cela se pratique déjà dans le domaine industriel, on pourrait imaginer, cela a été proposé par des experts anglo-saxons, l'application de tels quotas d'émission aux particuliers qui pourraient en bénéficier. Eventuellement, s'il y en a trop, le revendre ou s'il n'y en pas assez, l'acheter. Il y a donc un marché des quotas de CO<sub>2</sub>.

On a dit un mot sur le changement des systèmes de production/consommation. C'est quelque chose qui était souhaité, qui a été exprimé à plusieurs reprises depuis le début de ce débat. C'est notamment par la taxe carbone que l'on peut obtenir ce type de changement en modifiant... Répondant tout à l'heure à une intervention, je voudrais dire que les entreprises optimisent par des moyens informatiques très puissants leur logistique. Tout transport de marchandises est entré dans un ordinateur qui calcule le meilleur moyen de les transporter au meilleur prix et surtout à l'instant donné. Là, on rejoint une autre idée qui a été exprimée, qui est celle de la nécessité pour le transport ferroviaire de s'adapter à cette nécessité du juste à temps qui est apportée par le transport routier.

Je passe maintenant à ce qui concerne les transports de voyageurs. Ce sont d'eux qu'il faut aussi se soucier, car ils présentent tout de même 80 % de la circulation routière. Il faut chercher à éviter la mobilité. Une des actions à plus long terme à laquelle on peut penser, c'est l'aménagement du territoire et l'urbanisme. A cet égard, l'idée est de redensifier les centres-villes pour obtenir la réduction des déplacements, que ce soit domicile/travail ou pour les achats, est quelque chose qu'il faut envisager. Mais il est bien évident que l'action sur la mobilité sera lente compte tenu des délais qu'il faut pour faire évoluer les choses. Mais il faut commencer pour entreprendre.

Ensuite, il y a l'étalement des migrations. Là, on demande des mesures plus ponctuelles que les précédentes. L'étalement des migrations touristiques dans des zones touristiques comme la vôtre en particulier... Je pense aux Alpes. L'idée que tout le monde prend sa location le samedi et que la migration du samedi est terrible pour les routes de cette région. On pourrait veiller à ce que les migrations se fassent de manière un peu plus étalée.

Ensuite, il y a tout ce qui concerne les transports urbains. Cela représente 60 % des déplacements - c'est donc très important - notamment en ville. Là, priorité aux transports en commun.

La réduction des vitesses. Cela a été aussi évoqué. Si on réduit la vitesse de 130 à 110, on économise 20 % de carburant, donc 20 % de l'émission des gaz à effet de serre. C'est une mesure naturelle qui est d'ailleurs proposée par le groupe dont parlait Michel Badré tout à l'heure, pour 120 kilomètres/heure au lieu de 130.

Les réservations d'accès aux autoroutes. Cela ne plaît pas à tout le monde. S'agissant des migrations touristiques, ce n'est peut-être pas inutile de penser que, de même qu'on réserve sa place dans un TGV ou dans un avion, on pourrait réserver un passage sur l'autoroute où on veut se présenter en période de pointe... Il est bien évident que la nuit ou en dehors de la saison touristique, ce n'est pas un problème.

Incitation au covoiturage et à l'autopartage. Cela se comprend tout seul. C'est tout ce qui concerne l'utilisation des véhicules par plusieurs personnes ou l'utilisation des véhicules comme on utilise des vélos à Lyon. Vous en avez un exemple pas loin.

Enfin, l'essor du télétravail. Cela a été proposé tout à l'heure par un des intervenants. Il est bien évident qu'utiliser l'ordinateur et Internet au lieu de se déplacer, ça économise des gaz à effet de serre.

## 2. Le report modal

Pour que les modes fluviaux et maritimes soient attractifs, il faut qu'ils soient mieux gérés et exploités. C'est tout ce qui concerne les opérations fluviales sur le Rhône. Il faut aussi développer les ports et le transfert, notamment entre les navires maritimes et les bateaux fluviaux à Marseille, pour multiplier les navettes fluviales de conteneurs. C'est la même chose sur la mer avec les autoroutes de la mer pour charger des camions.

Sachez qu'il y a des études qui reprennent l'idée de lier le bassin Rhône-Saône avec le Rhin par l'intermédiaire de la Moselle au lieu du seuil du Doubs.

Je poursuis par le ferroviaire. Il faut améliorer le ferroviaire. On retrouve à la fois les améliorations de l'utilisation des infrastructures avec le cadencement des circulations ferroviaires, avec là aussi des progrès technologiques :

- l'utilisation de trains de grande longueur, comme ça a été dit tout à l'heure ;
- une meilleure information et l'organisation ;
- l'intensification de l'offre des TGV et des TER ;
- le fret ferroviaire : augmentation de la longueur des trains ;
- le développement du transport combiné rail-route ;
- la mise en place de l'autoroute ferroviaire ;
- les franchissements alpins ferroviaires. Dans le dossier, on a fait l'hypothèse que toutes les mesures qui avaient été décidées au CIADT de 2003 étaient réalisées et qu'on se plaçait au-delà de ces mesures. Par conséquent, Lyon/Turin est supposé être réalisé dans ce dossier. Ce sont d'autres franchissements qui sont évoqués, d'où la proposition de la région PACA pour faire quelque chose au Montgenèvre ;
- en ce qui concerne les LGV, tout ce qui est au CIADT est supposé être acquis. Ça concerne les liaisons PACA, la liaison de Marseille/Toulon/Nice. En revanche, comme Montpellier/Perpignan n'y est pas, on l'a repris ici, et elle a été fortement demandée par la région Languedoc-Roussillon.

Attirer vers les modes propres ne suffit pas. Il faut aussi dissuader l'utilisation de la route, d'où la généralisation du péage des poids lourds sur les routes nationales et les autoroutes urbaines gratuites, allant au-delà de ce qu'il se pratique aujourd'hui sur les autoroutes concédées. Organiser,

à l'instar de ce que font l'Allemagne et la Suisse, un péage électronique sur les routes nationales et les autoroutes urbaines de manière à ce que les poids lourds payent effectivement non seulement les coûts d'utilisation du réseau d'infrastructure, mais aussi les coûts externes. Là, on retrouve la taxe carbone et les quotas d'émission. On retrouve le péage urbain pour dissuader l'entrée des véhicules dans les centres-villes, avec toutes les mesures qui l'accompagnent, que ce soit les routes piétonnières, etc. Il devrait y avoir quelque chose sur les modes doux et sur le vélo qui est incontestablement une insuffisance de notre dossier.

### **3. Les infrastructures routières**

Il y a des mesures d'exploitation avec :

- la régulation de la vitesse ;
- l'interdiction de doubler les poids lourds ;
- la régulation des accès à l'autoroute, le cas échéant ;
- la modulation des péages en particulier la nuit pour favoriser l'utilisation de ces infrastructures qui ne sont pas toujours très utilisées la nuit ;
- une meilleure information aux usagers.

En matière d'infrastructures, on a évoqué les projets de l'élargissement à quatre ou à cinq voies des autoroutes A7 et A9. Sur l'autoroute du Piémont cévenol, je voudrais revenir sur ce qui a été dit jusqu'à présent. Le Conseil régional Rhône-Alpes a clairement indiqué qu'il souhaitait - demande des Ardéchois - qu'un axe structurant soit fait sur le tracé de la nationale 304 et de la nationale 102. C'est-à-dire sur un axe Valence/Privas/Aubenas rejoignant ensuite la Vallée du Rhône pour rejoindre Montélimar. Du côté d'Alès, on demande que la liaison soit faite jusqu'à Alès à travers l'Ardèche. Il faut être clair. La région Languedoc-Roussillon s'intéresse à l'axe routier en question. On l'appelle axe routier puisque l'autoroute est refusée.

L'aménagement des routes nationales parallèles, c'est quelque chose qui serait utile dans bien des cas.

Voilà l'ensemble des mesures récapitulées telles qu'elles figurent dans ce dossier. Sachez qu'il s'agit de recueillir votre avis sur tout cela et de manière, après une concertation avec les collectivités locales, que l'Etat puisse bâtir une politique des transports qui soit à la fois nationale, régionale et appliquée à cet axe Lyon/Perpignan qui nous occupe aujourd'hui.

Je passe la parole à Monsieur Hubert Goetz qui va vous parler des enjeux plus spécifiquement régionaux.

#### **Hubert GOETZ, Directeur de la DDE de la Drôme**

Cette présentation est faite au nom de l'ensemble des services de l'Etat représentés en Drôme et en Ardèche, donc les deux DDE, mais aussi la DIREN et la DRE. Tous ces services sont représentés et pourront éventuellement répondre aux questions qui viendront.

La présentation est en trois points :

- les enjeux environnementaux industriels et les risques ;

- les enjeux touchant à l'économie et au développement urbain et aux déplacements ;
- une évocation des projets à court terme ou à long terme qui concerne les diverses infrastructures.

En matière d'environnement, nous sommes dans deux départements, à la frontière entre le Massif Central et les Préalpes, séparés par le Rhône sur environ 140 kilomètres, qui présentent des territoires situés essentiellement en secteur montagneux difficile d'accès. La Vallée du Rhône, plus ou moins large suivant les secteurs, concentre quant à elle une part importante des activités humaines, mais des infrastructures de transport. Nous le verrons par la suite.

Nos territoires sont caractérisés, notamment par l'existence de sites de grande qualité, de renommée mondiale - quelques-uns sont illustrés ici - mais aussi par l'existence de paysages peu altérés et donc vulnérables, et par l'émergence nouvelle de paysages en Vallée du Rhône tels que ceux marqués par le développement de l'éolien. Ces territoires sont soumis à une forte pression touristique, foncière. Ils doivent être préservés et valorisés. Ils subissent les conséquences de l'existence d'infrastructures.

Les territoires sont aussi caractérisés au plan hydrographique par un réseau important, dont les principaux cours sont représentés ici, dont le Rhône, mais aussi dans le centre de ses affluents. L'existence de ce réseau implique des risques naturels importants, des enjeux patrimoniaux importants. Les risques naturels, nous les connaissons tous. Du fait du climat local, les crues sont fréquentes et sont de natures diverses. Malheureusement, ces inondations sont d'une activité relativement récente. Je rappellerai les crues répétées du Rhône en 2002 et 2003. L'existence de ce risque génère l'élaboration de plans de prévention du risque inondation qui vient compléter des documents déjà existants, notamment le long de Rhône avec le PSS. On notera également en matière d'enjeu environnemental que nos départements sont couverts en grande partie par la forêt, d'où des enjeux importants.

L'eau elle-même génère des risques en matière d'inondation. Mais elle est aussi soumise à des étiages malheureusement très sévères. Nos départements connaissent aussi l'existence de nappes phréatiques patrimoniales qui malheureusement sont concernées pour certaines d'entre elles par la pollution des nitrates, notamment dans la plaine de Valence. On relèvera, notamment dans le Rhône, qu'il y a des corridors biologiques d'une grande diversité, d'une richesse remarquable. Il y a aussi des milieux aquatiques très intéressants.

Face à ces enjeux, l'Etat a engagé diverses actions. Je citerai uniquement l'élaboration d'un plan Rhône, élaboré conjointement entre l'Etat et les collectivités territoriales sur la base de principes approuvés en CIADT en juillet 2005, qui doit concerner l'ensemble des problématiques liées au Rhône. Certaines d'entre elles sont directement liées au sujet qui nous intéresse aujourd'hui, puisqu'il s'agit notamment de concilier prévention des inondations, et prévention du développement urbain avec les activités humaines en zones vulnérables, et de gérer la demande exponentielle de déplacements dans la Vallée du Rhône en assurant un meilleur équilibre et une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports en valorisant notamment le transport fluvial. C'est une citation.

Le bruit et l'air sont évoqués dans l'image qui reste à l'écran. Les nuisances sonores sont concentrées essentiellement en Vallée du Rhône. Pour l'air, certes des vents fréquents exercent un balayage atmosphérique favorable à la dispersion des polluants dans la Vallée du Rhône. Par contre, les émissions dues au trafic affectent de manière significative les teneurs en polluant. On

notera qu'il y a des mesures d'urgence qui sont prévues et qui sont encadrées en cas d'épisode de pollution atmosphérique par un arrêté interpréfectoral Drôme-Ardèche.

Le bruit est très présent dans notre région avec l'existence de l'autoroute A7, de la RN7, de la RD86 côté Ardèche (ex RN86), ainsi que l'existence de voies ferrées : rive droite dédiée au fret, rive gauche du Rhône, sans oublier la ligne LGV qui fait l'objet de mesures de protections phoniques complémentaires qui vont bientôt débiter. L'ensemble de ces infrastructures est classé au sens de la loi bruit. C'est-à-dire que leur classement permettra d'arrêter des mesures visant à éviter l'augmentation d'exposition de la population aux nuisances sonores dans une bande de 250 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

Un autre type de risque est illustré dans cette image, où nous avons représenté de façon schématique la multiplicité et la dispersion des risques nucléaires, mais aussi des risques technologiques. Pour les plus près d'entre nous, je citerai notamment les dépôts pétroliers de Loriol, Portes-Lès-Valence, Valence.

En matière de risque, il y a un risque permanent et mobile qui est lié au transport de matières dangereuses par voie routière, fluviale, mais aussi ferroviaire, puisque ces trois modes de transport sont eux-mêmes exposés, ainsi que le montre l'accident relativement récent sur le Rhône, à des tas de risques.

Un mot sur l'éolien qui apparaît avec quelques éoliennes, qui ne représentent ici non pas l'ensemble des projets, mais l'ensemble des sites existants. La Drôme et l'Ardèche, du fait d'un régime éolien favorable sont des territoires qui permettent de satisfaire une partie des besoins et des engagements nationaux en matière de diversification de la production d'électricité grâce à des vents forts et réguliers. Il existe déjà quelques réalisations qui sont représentées ici. Mais ceux qu'on peut qualifier d'un véritable foisonnement de projets, plus ou moins crédibles et plus ou moins avancés en raison des impacts environnementaux, ce sont des projets qui suscitent de nombreux débats, voire des polémiques et des contentieux. Ces discussions pourront s'appuyer à l'avenir sur un schéma déjà existant en Ardèche, mais aussi un schéma éolien - qui est cours d'élaboration dans la Drôme, en cofinancement avec le Conseil général - par les délimitations de ZDE (zone de développement en éolien) qui correspondent à un nouveau dispositif législatif et qui permettront de mieux gérer cette problématique du développement de l'éolien.

Cette image veut représenter de façon très colorée l'existence de nombreux centres urbains plus ou moins étalés en Drôme, en Ardèche et au-delà. Il illustre la concentration des activités et de la présence humaine le long des axes de transport, singulièrement dans la Vallée du Rhône. En jaune, ce sont les espaces à dominante urbaine, en vert, les pôles urbains au sens de définition de l'INSEE. Mais cela illustre les caractères urbains plus ou moins forts de ces secteurs. Ces secteurs génèrent des besoins en équipement et de développements complémentaires importants, qui eux-mêmes suscitent des conflits d'usage et des arbitrages qui ont vocation, pour une partie d'entre eux, à être gérés dans le cadre de démarches intercommunales, et singulièrement dans le cadre d'outils de planifications, tels que les SCOT. Ici, nous en avons mentionné deux : le SCOT de la plaine de Valence qui est délimité dans l'élaboration qu'on va s'engager, et le SCOT de Montélimar qui est en pointillé puisque c'est une idée qui ne s'est pas concrétisée.

L'image suivante illustre le fait que ces centres urbains génèrent aussi des besoins importants de déplacements des personnes et des marchandises, entre lieu de résidence et lieu de travail. Dans nos départements, ces déplacements nécessitent souvent d'emprunter le couloir rhodanien puisque pour aller du nord Ardèche au sud Ardèche ou pour aller du nord Drôme ou sud Drôme, le plus rapide

n'est pas nécessairement le plus court puisque c'est de rejoindre la Vallée du Rhône, de faire son trajet en Vallée du Rhône, et de repiquer ensuite vers l'intérieur des terres, donc importance en Drôme et Ardèche de la Vallée du Rhône en termes d'outils de communication et de déplacements. Ces déplacements sont pénalisés par le nombre réduit de franchissements du fleuve Rhône et par la cohabitation avec du trafic de transit.

Concernant l'Ardèche, on relèvera que la route est le seul moyen de transport encore actif dans ce département, à l'exception des voies ferrées de marchandises. Par contre, ce département est le douzième le plus mal desservi en matière d'infrastructures routières au regard d'une récente étude de la DATAR.

Ces déplacements se font en grande partie par la route. Le ferroviaire en assure une part qui est relativement marginale et qui pourrait croître en fonction des conclusions d'une étude qui est engagée sur le passage d'un trafic passager sur la rive droite du Rhône. Cela ne pourra se faire qu'à condition d'une cohabitation possible avec le fret, et en fonction des mesures qui pourraient être retenues dans le cadre d'un schéma de transport régional, dont la Région a engagé l'élaboration.

Sur ce thème, on peut considérer que des démarches relatives à l'organisation et à la gestion des transports collectifs devraient améliorer la place des transports en commun dans ces déplacements qui se font en grande partie de façon individuelle.

Les projets. Cette carte illustre des infrastructures existantes en matière ferroviaire et fluviale. Elle se passe de commentaires. Vous retrouvez l'essentiel des infrastructures existantes. On a mentionné la présence du port de commerce géré par la CCI sur le Rhône. Ces infrastructures font l'objet de projets immédiats ou à court terme. Il y a notamment l'aménagement du sillon alpin sud, qui est un projet important de 330 millions d'euros et qui vient de faire l'objet d'une convention signée récemment et qui va permettre l'électrification de cette voie ferrée et le raccordement de la ligne Grenoble/Valence sur la ligne TGV.

Plus au sud, est mentionné le projet de gare d'Allan qui s'inscrit dans le cadre d'une approche plus globale sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du bassin de Montélimar, qui fait l'objet d'une étude qui est quasiment finie et qui prend en compte plusieurs scénarios d'offres contrastées, ainsi que l'évolution des trafics et des mises en service de lignes prévisibles à moyen terme pour envisager plusieurs familles de solutions. Ceci a fait l'objet d'une première présentation début juin.

On mentionnera également que sur la ligne TGV, des travaux de protection complémentaires vont être réalisés.

Passons maintenant aux routes. Là aussi, c'est une présentation des infrastructures existantes et un récapitulatif des projets engagés à court terme. Sur l'autoroute A7, il a été dit tout à l'heure l'inconvénient que présentait pour le trafic local d'éventuelles mesures de limitation des accès, mais d'ores et déjà, des mesures de régulation ont été mises en œuvre puisque depuis l'année dernière, et avec un certain succès, il y a des mesures de régulation de vitesse qui consistent à limiter la vitesse quand le trafic est important, avec pour effet positif constaté d'améliorer la capacité d'écoulement du trafic et de limiter les bouchons.

Sur la RN7, il y a quelques aménagements en cours, mais qui sont assez peu nombreux. On va commencer en fin d'année, mais plutôt début 2007, la déviation de Loriol. Pour l'instant, la déviation de la RN86, au nord du Teuil, fait l'objet d'un programme de travaux qui devraient commencer début 2007. La déviation de la RN102 du Teuil par le nord fait l'objet d'une décision

ministérielle. Plus généralement, il y a étude qui vient d'être engagée sur la liaison entre le bassin d'Aubenas et l'autoroute A7 suite à une commande de Monsieur le ministre. Cette étude a fait l'objet d'une réunion de lancement en mai 2006. On mentionnera, plus à l'est, le projet d'aménagement de la liaison Grenoble/Sisteron avec la décision ministérielle prise en mars 2006 qui consiste à retenir la variante est.

Dernière image, des projets, des idées ou des options routières qui sont envisagés à plus long terme. On a évoqué l'essentiel d'entre elles tout à l'heure. Je vais les mentionner en donnant quelques chiffres. A titre d'exemple, sachez que le deuxième pont sur le Rhône, le pont des Lônes, qui a été mis en service récemment, a coûté 50 millions d'euros.

Ces mesures concernent éventuellement le raccordement entre l'autoroute A49, qui vient de Grenoble, et l'autoroute A7. A une autre époque, il avait été envisagé un contournement autoroutier complet qui aurait rejoint l'autoroute A7 au nord. Ces aménagements sont liés à une éventuelle reconquête par la ville de Valence des berges du Rhône.

On a évoqué des options d'aménagement pour l'autoroute A7. L'élargissement de l'autoroute, sous une forme dite coaxiale, il s'agirait de réaliser deux voies supplémentaires de chaque côté pour permettre le passage des poids lourds qui coûteraient 1,7 milliard d'euros. Cela fait *grosso modo* 30 fois le deuxième pont. Le passage de 2x3 voies à 2x4 voies de l'A7 entre Valence et Orange, et de l'A9 entre Nîmes et Narbonne coûterait 1 milliard d'euros. On a évoqué l'autoroute du Piémont, estimation d'une voie autoroutière : 3,4 milliards d'euros. Pour revenir sur Valence, je mentionne qu'il est parfois évoqué l'idée d'un troisième pont sur lequel il n'y a pour l'instant pas de candidature au maître d'ouvrage déclarée et encore moins de candidat au financement déclaré.

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

Merci pour cette présentation complète des enjeux et des projets au niveau des territoires. Je vais prendre quelques questions.

### **Danielle PERSICO, Conseil municipal de Valence, les Verts**

J'ai plusieurs casquettes. Je fais partie des Verts de la Drôme. Je suis conseillère municipale à Valence. J'ai plusieurs questions au fil du débat.

Je voudrais vous demander quelles sont les études qui démontrent que les zones traversées par les autoroutes ont un meilleur développement économique ? Je prends l'exemple de la Drôme qui est longée par l'A7. Je crois que le taux de chômage n'est pas parmi les plus bas au plan national. Quand vous dites que les entreprises optimisent les transports, pourquoi de nombreux camions roulent à vide ? Il devrait y avoir une réglementation interdisant qu'un camion roule à vide. Il faut s'arranger pour qu'il y ait des allers-retours avec des camions pleins.

Je fais aussi partie d'une association qui s'appelle Roulons en ville à vélo. Il y a eu un gros effort de la part de la Région pour que dans tous les trains, les TER, on puisse mettre nos vélos. Je suis une adepte du train/vélo. Par contre, quand on veut aller à Paris, on va éventuellement à Lyon... On ne peut pas mettre les vélos dans le TGV. Ce serait une décision de la SNCF assez facile de pouvoir mettre des vélos dans un train si on veut faciliter le report modal. Devant toutes les gares de villes, moyennes ou grandes, il faudrait qu'il y ait la possibilité de stationnement et de location de vélos.



Sur Valence, l'association Roulons en ville à vélo milite depuis au moins cinq ans pour qu'il y ait une station à vélo devant la gare. La SNCF nous prêtait un local. Ça n'a pas pu se faire. C'est vraiment regrettable.

Je me place au niveau de la santé parce que je suis pédiatre. Il y a de nombreuses études qui montrent le parallélisme entre la pollution atmosphérique et les hospitalisations pour bronchiolite ou par asthme chez les petits enfants. Plus on va faire des autoroutes, plus ça va polluer. Les Verts ont le souci des générations futures. Je crois qu'il faut vraiment diminuer nos transports.

On a aussi un souci d'équilibre entre le nord et le sud. Si tout le monde vivait comme un Français, il faudrait deux planètes. On a envie que les enfants qui vivent en Chine ou en Inde se développent aussi. Combien faudra-t-il de planètes si on continue à se transporter et à développer nos autoroutes et nos transports qui polluent ?

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

Merci pour ces questions. Quelles sont les études qui prouvent que le développement des infrastructures fait du développement économique ? La question du vélo et la santé.

### **Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes**

Je chercherai à répondre sur la logistique et sur le développement économique. Vous avez posé la question de savoir si on pouvait associer le développement économique d'un territoire à la réalisation d'une autoroute. Je crois que la réponse que l'on peut effectuer est négative. Il n'y a pas corrélation directe entre la réalisation d'une autoroute nouvelle d'aménagement du territoire et le développement. Par contre, suivant l'implication des acteurs, des forces économiques pour le développement d'un territoire, il peut y avoir développement d'une ville ou d'un village à côté de l'autoroute, et de l'autre côté de l'autoroute, le même village peut ne pas se développer. Ça dépend vraiment des acteurs socio-économiques présents sur le territoire. C'était le cas d'une autoroute d'aménagement du territoire.

Par contre, je ne crois pas que l'on puisse dire qu'un pays peut être performant sur le plan économique s'il n'a pas des transports performants permettant d'assurer l'ensemble des transports nécessaires à la richesse économique du pays. C'est là où il faut que nous ayons des systèmes de transports performants et efficaces, que ce soit en matière ferroviaire, fluviale ou routière. Si vous voulez, j'essaie de bien distinguer une autoroute nouvelle d'aménagement du territoire qui n'amène pas forcément la richesse, mais le besoin d'un réseau d'infrastructures structurantes dans les trois modes de transport permettant effectivement le développement économique global du pays.

Pour ce qui est de la logistique, il faut éviter les allers-retours de camions pleins dans un sens et vides dans l'autre sens et développer au maximum tous les systèmes de transports intelligents qui permettent au camion d'être prévenu de nouveaux chargements qu'il doit effectuer. Il faut vraiment aller dans ce sens-là.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Y a-t-il des chiffres précis pour ce taux de remplissage des camions suivant les enquêtes que la DDE fait par exemple ? Y a-t-il des contrôles de charge ? Est-ce quelqu'un connaît le taux de remplissage ? C'est une question.

**Dominique AUVERLOT, Direction générale des routes**

Il n'y a pas de contrôle parce que nous ne cherchons pas à en faire. Aujourd'hui, les camions vides ne sont pas interdits. Par contre, il est certain que l'exemple suisse doit nous faire méditer. L'exemple suisse a permis de réduire le nombre des poids lourds, un peu par la RPLP et aussi et surtout parce que les Suisses ont autorisé les camions avec un poids plus important à circuler. En 2002, ils étaient à 18 tonnes. En 2005, ils sont passés à 38 ou 40 tonnes. Cette simple autorisation de l'augmentation du poids total autorisé en charge a permis une réduction très importante du nombre de poids lourds constaté sur les routes suisses.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est une solution. Une autre intervention ? Hier à Grenoble, il y a déjà eu des questions relatives aux vélos dans les trains. Pourquoi la mise à disposition de vélos n'est pas plus développée, comme par exemple de Lyon ? Vous avez un plan sur le sujet ? Vous voulez développer ce genre de service ?

**Un représentant de la SNCF**

Je crois que la demande est très récurrente de mettre des vélos dans les trains. Il y en a dans les trains Corail. On a beaucoup aménagé ces dispositifs. Toutes les gares nouvelles sont faites maintenant avec des plans vélos. Quant à faire du matériel TGV, on a encore beaucoup d'argent à mettre. On a des plans de développement sur d'autres secteurs qu'il faudra faire avant. Le Président Galois s'est exprimé il n'y a pas très longtemps sur le développement pour les personnes à mobilité réduite. Je crois qu'il faut faire les choses dans l'ordre qu'elles viennent. On a pris en note la demande vélo. Je pense qu'on la fera. Je pense que Monsieur Leras va s'exprimer pour le Conseil régional. Je crois qu'il l'a fait hier, il va donc le faire aujourd'hui. Le plan vélo fait partie des préoccupations de ceux qui nous aident à financer les matériels, notamment dans les TER. Dans les TGV, il est vrai qu'il y a encore une demande qui n'est pas faite.

**Danielle PERSICO, Conseil municipal de Valence, les Verts**

On peut partager les vélos avec les personnes à mobilité réduite. Par définition, on a une mobilité réduite en tant que vélo. On ne va pas vite.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Peut-être que pour les TGV, c'est peut-être mieux d'avoir des vélos à l'arrivée et au départ ?

**Danielle PERSICO, Conseil municipal de Valence, les Verts**

Tout à l'heure, j'ai oublié le pont des Lônes à Valence. C'est assez typique. On n'avait qu'un pont à Valence. J'ai oublié les chiffres parce que je ne les sais pas par cœur. On n'avait qu'un pont. Il n'y avait qu'un nombre de voitures qui arrivaient sur Valence. On fait le pont des Lônes en disant qu'on allait diminuer la circulation sur Valence. C'est exactement le contraire de ce qu'il s'est passé. Maintenant, avec l'autre pont, la circulation étant plus facile, ils prennent la voiture. Au total, il y a plus de voitures qui viennent sur Valence. Si on fait le troisième pont, ça va encore être la même chose.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci.

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

Sur le nord-sud, il ne faut pas oublier que le facteur 4 est basé sur le fait que l'on vise un facteur 2 sur l'ensemble des émissions mondiales. Ça suppose un doublement pour les pays émergents. C'est pour ça qu'il nous faut faire un effort supplémentaire et qu'on descende au facteur 4.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vous propose d'écouter Monsieur Hervé Mariton, Député-maire de la Drôme sur ces questions, notamment la taxe carbone ou sur certaines mesures qui ont été présentées par les représentants de l'Etat.

**Hervé MARITON, Député-maire de la Drôme**

Vous choisissez les sujets les plus séduisants. Dans ce que j'ai entendu des débats ce soir, sur les grandes lignes stratégiques qui ont été évoquées, il y a toute la question liée au comportement. Sur les comportements, je crois qu'il y a une première incertitude qui est celle de l'évolution naturelle. Il y a un certain nombre de chiffres qui ont été énoncés sur l'évolution de la circulation, qui n'est pas la même selon qu'on est sur le réseau autoroutier ou sur d'autres réseaux routiers. Il y a un certain nombre d'incertitudes d'évolution de la circulation liée à l'évolution du prix du pétrole par exemple. C'est une première incertitude.

Dans l'analyse des comportements, y compris sur ce que peuvent être les choix locaux ou les conséquences locales, je pense qu'il y a une grande incertitude sur la marge d'alternatives et sur la nature des alternatives plus ou moins involontaires qu'on peut souhaiter ou qu'on peut choisir.

Vous évoquez la taxe carbone. C'est une formulation qui avait le mérite de la clarté et de la rudesse. On peut imaginer différents types de choix fiscaux ou de choix tarifaires qui ont des conséquences sur la mobilité, faire en sorte qu'il y ait des développements plus soutenables, plus durables. Je dis tout de même assez clairement - c'est un débat qu'on avait eu l'autre jour à Montélimar - que sur l'influence des comportements, il faut chercher à avoir une influence sur l'évolution des comportements. C'est souhaitable. C'est probablement nécessaire. C'est même

sûrement nécessaire. Mais il faut arriver à trouver une frontière qui n'est pas facile, qui est probablement mobile, mais qui moralement et politiquement existe entre l'influence qu'on peut souhaiter avoir sur les comportements et sur les révolutions, et sur la police des comportements.

Si je veux être tout à fait caricatural, dans les quotas qui étaient évoqués tout à l'heure, on peut se retrouver à un moment dans une idée de quota de déplacement. Quand on parle de quota de déplacement de marchandises, *a priori* cela ne fâche pas grand monde. Si on doit parler de quota de déplacement particulier, ça commence à être un peu plus troublant pour l'esprit et pour la liberté, même si l'on a bien à l'esprit que l'évolution des techniques peut probablement faire que des échanges qui se font aujourd'hui de manière physique peuvent demain ne pas se faire de manière physique. Quelle est la part de liberté des individus ? Quelle est la part de liberté des acteurs dans leur vie privée ou dans leur vie sociale et économique ? Quelle est la part de contrainte que la société est légitime à appliquer ? Je pense qu'il n'y a pas de réponse en blanc et noir, en tout ou rien, mais ce sont tout de même des questions dont il ne faut pas oublier la difficulté, la finesse et l'importance. Oui, on doit chercher à avoir à l'échelle globale, comme à l'échelle locale, un impact sur l'évolution des comportements, et en même temps, il faut peut-être avoir l'humilité en tant que responsable public, la sagesse de ne pas rechercher une police des comportements.

La mobilité, c'est une contrainte. Ça a des effets sur l'environnement qu'il faut gérer et qu'il faut optimiser. La mobilité, c'est aussi une liberté. Une réunion de famille, raisonnablement, on peut préférer qu'elle soit physique plutôt que virtuelle. Dans un monde où les familles sont plus éclatées qu'hier, on peut souhaiter que les familles soient moins éclatées et qu'elles vivent davantage au même endroit, mais aussi prendre acte d'une société où les familles sont dans l'organisation qu'on connaît, et où une réunion de famille, c'est générateur de déplacement.

Ces incertitudes sur à la fois l'évolution naturelle des comportements et sur la part d'influence et de police qu'on peut ou ne peut pas avoir sur les comportements en termes de transport, m'amène avoir un raisonnement simple et clair sur les choix qu'on peut souhaiter au niveau national, comme au niveau local dans notre département, en termes de politique des transports. Je crois qu'il faut distinguer soigneusement, c'est précautionneux pour l'avenir et c'est modeste dans l'analyse, ce qui est réversible et ce qui ne l'est pas. Ce qui ne serait pas réversible, ce serait la réalisation de nouvelles infrastructures. Il est clair - vous l'avez rappelé tout à l'heure - qu'il y a un rejet, en particulier dans un territoire comme le nôtre qui est très marqué par la réalisation successive d'infrastructures. Il est clair qu'il y a un refus très large, que je partage, de réalisation d'infrastructures nouvelles. J'ajoute qu'une infrastructure, par définition, ça n'est pas ou c'est en tout cas très peu réversible. Lorsqu'on réalise une infrastructure, on recule d'autant et on se donne d'autant moins de chances de réaliser les changements de comportement, les changements de mode de gestion, et la réalisation d'alternatives modales qui, avec une réalisation d'une infrastructure routière nouvelle, ne sont alors jamais testés.

Je pense que le bon choix d'une politique de transport, ce n'est pas de faire un choix d'infrastructures par définition pas ou peu réversibles, mais c'est de privilégier des choix qui n'ont jamais été testés suffisamment jusqu'à présent : le choix du basculement modal, le choix de l'influence sur les comportements, et le choix des mesures de gestion. Si on veut se donner la possibilité de tester réellement l'efficacité des mesures de basculement modal et l'efficacité des mesures de gestion, par exemple sur l'interdiction de doubler les poids lourds à un certain moment, par exemple sur les politiques tarifaires, par exemple sur les politiques fiscales qui encouragent d'autres types de transport de marchandises que la route, il faut faire ce choix de manière très volontariste parce que si on faisait demain un choix d'infrastructures routières, ce serait quelque

part un choix de facilité politique, pas pour nous en tant que riverains ou en tant que gens habitant sur le terrain, qui ferait que jamais les choix de basculement modal vers le fleuve et vers le rail, et jamais les choix d'alternative de gestion, ne seraient réellement testés.

Ces choix-là ne sont pas faciles. Lorsque vous évoquez la notion de réservation d'entrée sur l'autoroute, je crois que c'est un choix extrêmement difficile. C'est plus facile de privilégier des restrictions plus sévères de vitesses sur l'autoroute qui permettent de mieux gérer l'autoroute. Mais il faut au bout de ces mesures de gestion. Tant qu'on n'est pas allé au bout, on ne les a pas vraiment testées. Et à faire d'autres choix d'infrastructures, on ne se met pas en position de tester ce que ça veut dire. Sur les alternatives modales, que ce soit le fret ferroviaire comme la voie d'eau, il faut le vouloir. Je ne suis pas sûr qu'on ne l'ait jamais voulu jusqu'au bout jusqu'à présent. Et il faut le vouloir, y compris avec des opérateurs, pour qu'on ait une offre de fret ferroviaire qui tienne la route par rapport à la demande de l'économie et pour qu'on ait une offre dans le domaine fluvial qui puisse se développer.

Je résume. Il faut être sage par rapport aux hypothèses de comportement, mais cette sagesse et cette modestie m'amène à souhaiter qu'on privilégie plutôt des choix réversibles plutôt que des choix irréversibles. Le choix d'infrastructures serait un choix d'infrastructures routières nouvelles qui serait un choix irréversible et c'est donc un mauvais choix. Je préfère des choix plus modestes, mais qui n'insultent pas l'avenir que sont des choix d'alternative modale et des choix innovants en termes de gestion des infrastructures telles que nous connaissons aujourd'hui.

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

Merci. On va écouter les trois élus et je vous donnerai la parole ensuite. Monsieur Grégoire, dans un département, comment peut-on influencer sur ces choix de comportement ?

#### **Michel GREGOIRE, Premier vice-président à l'aménagement du territoire, aux solidarités et aux transports, Conseil général de la Drôme**

Je voudrais redire simplement comment le Conseil général de la Drôme a voulu s'inscrire dans ce débat. C'est d'abord une volonté d'être concret et pragmatique. Je crois qu'avec ce débat, et on l'a dit l'autre jour en séance, on est face à un enjeu qui nous concerne en tant que Drômois, mais qui nous concerne aussi en tant que citoyens, dans le sens où dans tous les cas on est face des grands enjeux qui ont été affirmés par tous les gouvernements et toutes les tendances politiques avec Kyoto. Aujourd'hui, on est face à un cas concret où on peut essayer de mettre en œuvre cette volonté politique et de transformer la politique en réalité de terrain.

Le débat, tel qu'il est mené dans la Drôme et au sein du Conseil général, n'est en rien doctrinaire, ni démagogique. C'est la volonté d'afficher ce changement d'orientation et de prendre à notre compte ce débat dans un souci de satisfaire l'avenir du quotidien des Drômois, de ceux qui sont là, mais aussi des générations futures parce qu'on a plus ou moins tous cette logique dans nos discours, mais force est de reconnaître, d'ailleurs sur tout un tas de débats qui ne sont pas que les débats liés au déplacement, mais sur un tas de sujets, qu'on est bien là dans une démocratie pour construire un avenir pour les générations qui vont venir derrière nous.

L'histoire a montré la nécessité de se poser des questions. C'est la richesse d'une démocratie. Nous voulons montrer que ces enjeux sont forts. Nous avons voulu afficher des choses très précises et

très concrètes. Vous savez tous que la Drôme est un département avec ce corridor qui est la Vallée du Rhône qui s'étale sur plus de 100 kilomètres, de 5 à 15 kilomètres de large suivant les secteurs où on se trouve, avec 350 000 habitants. C'est un territoire qui forcément subit beaucoup. On connaît les éléments de constat. Aujourd'hui, on est face à un moment crucial et à un moment où il faut aller sur d'autres orientations.

Quelles sont les orientations que nous avons votées à une très large majorité ? L'autre jour, au Conseil Général, on a pris la délibération sur le sujet. On a pris cette délibération par 31 voix et 5 abstentions. Cette délibération affiche tout simplement et très clairement le principe de dire qu'on est contre :

- tout élargissement de l'autoroute A7 et de la RN7 ;
- la liaison A47/A7 ;
- non à liaison autoroute du Piémont au départ du canton de Loriol ;
- oui à toutes les solutions alternatives qui pourraient se faire jour et sur lesquelles on pourrait construire un des projets qui justement marquent un changement de tendance ;
- oui à des décisions rapides dès l'issue du débat public sur la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. On considère que si l'on veut, avant d'attendre des investissements lourds qui prendront du temps et des années, on peut prendre des mesures immédiates, qui sont peut-être parfois coercitives, mais qui peuvent être des décisions justes et équilibrées pour permettre une meilleure gestion du moindre court terme de la situation.

On considère que l'Etat doit tenir ses engagements. J'ai écouté Monsieur Goetz concernant les déviations sur la RN7 de Saint-Rambert et Loriol. Ce sont des choses qui vont se réaliser. C'est une bonne chose. Il y a un très fort enjeu avec le doublement et l'électrification du sillon alpin. Il ne faut pas oublier, et c'est une des raisons de notre mobilisation... On ne veut pas tomber dans un fatalisme de dire : « C'est comme ça. On ne changera pas la face des choses. On est dans une logique qui fait qu'on est obligé de passer par le routier parce qu'il n'y a pas d'autre solution. » Je fais remarquer, et je l'avais dit à Lyon à une réunion du débat public, en 1962, la voie du sillon alpin était déjà double. A un moment donné, la décision a été prise d'enlever une voie parce que ce n'était pas rentable. Aujourd'hui, on met 360 millions d'euros entre l'Etat, la Région, les départements, pour restructurer cette voie et faire du sillon alpin un axe alternatif très important en matière de transport de passagers, mais aussi de transport fret. C'est la région entre l'Europe de l'Est qui est en train d'adhérer à l'Union Européenne, et l'Europe du Sud. Le sillon alpin est un enjeu capital à ce titre.

Les grands axes qui ne sont pas terminés... L'année dernière, on a beaucoup parlé du viaduc de Millau qui a été inauguré. Il faut savoir qu'au sud de Millau, il y a quelques dizaines de kilomètres qui ne sont pas finis sur cette autoroute A75 et qui, aujourd'hui, est dissuasive pour des clients potentiels qui pourraient l'emprunter. Je ne reviens pas sur la mise à 2x2 voies de la RN75 par Lus-la-Croix-Haute. Ce ne sont pas les choix qui ont été faits. C'était la position du Conseil général. Enfin, le TGV Lyon/Turin.

L'objectif est de soutenir tout ce qui est le report modal des marchandises et des voyageurs, donc :

- le soutien au développement du TER ;
- l'accélération du percement du tunnel ferroviaire du Montgenèvre qui est fortement demandé par la région PACA ;
- le doublement du trafic ferroviaire et multiplication au minimum par 5 du transport fluvial ;
- le développement des plates-formes multimodales comme à Portes-lès-Valence ;
- une volonté forte affichée par le département : c'est que les études sur la gare d'Allan nous permettent d'aboutir à la création de celle-ci. On est nombreux à le souhaiter. Il y a un débat sur le sujet. On pense que la LGV doit être réservée au TGV et que les lignes classiques doivent être réservées aux liaisons intercités, au fret et aux transports TER

En ce qui concerne ce que la Drôme peut faire... Son objectif est de développer les transports collectifs. Il y a un gros travail qui se fait avec la région Rhône-Alpes pour améliorer tout ce qui concerne la billettique et l'incitation à l'utilisation de transports collectifs. Le développement des modes doux de transport, ça fait parfois sourire les gens, mais je pense qu'on peut aussi... Dans beaucoup de cas, il y a eu de bonnes expériences de plan de déplacement pour des entreprises sur Grenoble qui sont intéressantes à peut-être développer chez nous où on a de fortes concentrations de populations. Notre volonté d'aménager là où c'est nécessaire les routes départementales qui peuvent délester dans la proximité de l'autoroute. C'est essayer d'avoir un plan qui hiérarchise plus au niveau des choix d'investissements du département sur cette départementale, les priorités en fonction de la sécurité et des niveaux de trafic pour diluer un peu plus le trafic et éviter trop de cabotages sur l'autoroute.

Les quelques mesures immédiates qu'on souhaiterait voir appliquées, à savoir que des choses simples pourraient se faire. Elles ont déjà été mises en œuvre à certaines occasions :

- la limitation de vitesse sur l'A7 ou sur la RN7 quand on a des pics ;
- les interdictions de doubler sur certaines plages de journées pour les poids lourds ;
- l'incitation au covoiturage ;
- la modulation tarifaire des péages pour un report sur l'A75 (Massif Central et viaduc de Millau), et la liaison Grenoble/Sisteron par Lus-la-Croix-Haute sans gêne pour le trafic local ;
- la redistribution du produit des radars automatiques pour aider le département à adapter les axes de délestage de l'A7.

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

Madame Balsan, comment une ville peut développer plus les transports collectifs et inciter à ce que la population les utilise ?

### **Léna BALSAN, Maire de Valence**

Effectivement, la ville de Valence souffre énormément de l'implantation de l'autoroute et de son élargissement qui ont été deux erreurs magistrales du passé. Aujourd'hui, l'autoroute est pour Valence, pour le centre-ville, un danger majeur pour les populations. On l'a dit, le nombre de camions crée des accidents, et même des accidents mortels sont malheureusement à déplorer. D'autre part, l'autoroute est pour la ville de Valence un facteur incontestable de pollution. Des mesures importantes ont été prises. L'autoroute est un facteur de pollution et elle génère du bruit pour les populations. C'est un constat. On l'a déjà dit, mais il faut le rappeler.

La ville de Valence prépare l'avenir avec ses aménagements, mais pas simplement en son sein même, mais au niveau de l'agglomération. Nous sommes en train de mettre en place un plan de déplacement urbain qui est approuvé par l'ensemble des communes de l'agglomération. Il prévoit un certain nombre de mesures visant à réduire l'usage de la voiture en centre-ville et développer les modes alternatifs. Un nouveau schéma de desserte du réseau de transport urbain sera mis en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Il se veut plus attractif avec des lignes redessinées, des fréquences accentuées, et un système de gestion de priorité pour les bus au carrefour. Ce nouveau réseau est une des actions que l'agglomération met en œuvre pour favoriser le transfert modal sur les transports en commun et limiter l'usage de la voiture en ville.

Les grands boulevards du centre-ville de Valence sont en pleine transformation. Des aménagements réduisant l'emprise des voies de circulation au bénéfice des modes doux avec des voies bus et vélos et de larges espaces dédiés aux piétons sont en cours de réalisation. Le schéma directeur des aménagements cyclables est également à l'étude afin de favoriser la pratique du vélo au quotidien. Une réglementation des livraisons de marchandises en centre-ville avec une limite de gabarit des véhicules vient d'être mise en œuvre. Elle vise à limiter les nuisances que représentent les poids lourds en centre-ville où l'espace est souvent restreint avec tous les dangers que cela représente pour l'ensemble des usagers qu'ils soient piétons, automobilistes ou même livreurs.

Toutes ces actions visent donc à limiter la circulation en ville et limiter aussi les nuisances pour une meilleure qualité de vie.

Les axes de réflexion que nous poursuivons et qui ne concernent pas simplement le transport fluvial et ferré qui est important, mais dont on connaît les limites, concernent le routier et ils sont poursuivis. En ce qui concerne le fluvial, l'agglomération de Valence dispose d'un port de marchandises. L'utiliser à pleine capacité permettrait de diminuer le nombre de poids lourds à destination de Valence. Il est envisageable de développer les infrastructures ferroviaires et routières d'accès au site pour favoriser la multimodalité du transport de marchandises. Une plate-forme logistique récemment aménagée à proximité du port pourrait également en tirer des bénéfices. Elle est également située non loin de la voie ferrée.

En ce qui concerne le chemin de fer, la Vallée du Rhône bénéficie d'un réseau ferré de chaque côté du fleuve. Les utiliser à pleine capacité permettrait de développer le ferroutage, et pourquoi pas une autoroute ferroviaire tant pour les poids lourds que pour les voitures particulières. Les régions font beaucoup d'efforts sur les liaisons ferrées entre les principales villes. N'est-il pas possible au niveau national, voire international, d'augmenter les capacités du transport de voyageurs ? La liaison ferrée Valence/Grenoble, on en a déjà parlé, va être améliorée et pourra apporter un trafic plus important dans quelques années : il faut en profiter.



Tout cela ne se fera pas sans le développement du routier. De plus en plus de politiques sur la réglementation des livraisons de marchandises se mettent en place dans les agglomérations. Elles visent notamment à la limitation des gabarits des véhicules en centre-ville. Des plates-formes d'échanges se développent aux entrées des villes à proximité des ports et des gares de marchandises. Il faut arrêter le tout camion et la livraison en porte à porte.

Il y a une rupture de charge à un moment ou à un autre. Le tout est de trouver le meilleur moment en choisissant le mode de transport adapté pour qu'elle s'opère.

Des modes de transports alternatifs existent. Il faut les développer. Mais chacun sait qu'ils sont notoirement insuffisants. La solution idéale, je ne l'ai pas personnellement en tant que maire de Valence. Je pense que nous devons la trouver tous ensemble, et dans la cohérence. Il ne faut pas oublier que notre agglomération ainsi que l'ensemble de la Vallée du Rhône bénéficient de dynamisme généré par les transports. Nous voulons continuer à participer à cet élan, mais en prenant en compte la durabilité des solutions mises en œuvre aujourd'hui et demain. C'est pourquoi, au niveau local, nous ne voulons plus d'une autoroute en plein cœur de ville. Nous rejetons cette autoroute qui devient intolérable et qui est devenue dangereuse, tant du point de vue de la sécurité que de la santé des populations. Il faut la déplacer en périphérie de Valence dans l'objectif majeur pour les populations de récupérer les berges du Rhône. Je crois que c'est le souhait de toutes les populations, bien au-delà de la seule ville de Valence. Il ne faut pas en augmenter la capacité, mais la reconstruire avec toutes les normes actuelles de sécurité et d'environnement, normes qu'elle n'est pas capable d'offrir aujourd'hui.

La ville de Valence dépense des sommes très importantes pour réaménager son centre-ville et offrir aux Valentinois un cadre de vie agréable où le temps du tout voiture est révolu, laissant de larges places aux modes doux. N'est-il pas en pleine contradiction avec la plus grosse infrastructure autoroutière d'Europe où circule chaque jour des dizaines de milliers de voitures et de camions ? D'une manière plus globale, nous pensons que pour gagner le pari du transfert modal, la seule augmentation de la capacité du réseau de transport ne suffit pas. Il faut apporter des contraintes sur le mode de transport le plus pénalisant. Nous en avons illustré un exemple à Valence : le nouveau réseau de bus s'accompagne de mesures visant à réduire l'usage de la voiture en centre-ville. C'est sur ce principe de bons sens qu'il nous faut travailler en développant d'abord l'attractivité des transports des réseaux ferré et fluvial, et surtout en ne commençant pas par augmenter la capacité de l'autoroute. En matière de transport, pour gagner le pari du développement durable, il est évident et indispensable que les politiques nationales et locales soient totalement cohérentes.

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

Merci.

### **Alain VERBEKE, Président de l'Association Colère 26**

Nous avons participé largement à ce débat. Nous avons formulé par écrit un certain nombre de propositions que la Commission a transformé en cahier d'acteur. Si je devais résumer, c'est arrêtons la fuite en avant de l'autoroutier. Utilisons les infrastructures dans la Vallée du Rhône. Si nous sommes saturés, c'est de nuisances, d'infrastructures. Notre fait de saturation au niveau des habitants atteint le stade de l'exaspération. Bien évidemment, ce n'est jamais amusant d'avoir des infrastructures à côté de soi. Nous en avons déjà plein. Notre demande, c'est aussi une certaine

solidarité, ce qui n'est pas bien chez moi, n'est pas meilleur chez mon voisin. C'est pour cela que c'est une bêtise de l'avoir mis dans Valence. Mais pourquoi irions-nous leur mettre sur la tête des habitants qui sont à côté, surtout que s'ils sont allés là c'est parce qu'ils ne pouvaient pas être dans Valence ? Il faut un véritable courage pour changer de politique des transports. Nous avons appelé de nos vœux ce débat qui dure déjà depuis plus de trois mois. De grands espoirs s'y sont attachés. Nous voudrions que le gouvernement ait le courage d'infléchir sa politique des transports vers quelque chose qui donne enfin la priorité aux modes alternatifs. Certes, elle a créé des contraintes, mais ce n'est qu'un problème technique, et je suis certain que les opérateurs de transport trouveront la solution. A l'inverse, si l'Etat ne trouvait pas le courage de changer de politique de transport et continuait à vouloir construire des autoroutes, soyez sûr d'une chose, c'est que nous ne manquons ni d'imagination, ni de courage pour nous y opposer.

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

D'après ce que j'ai cru comprendre dans ce que disait Monsieur Mariton, ça va un peu dans ce sens là.

### **Hervé MARITON, Député-maire de la Drôme**

L'essentiel des opérations décidées lors du Comité interministériel de l'aménagement du territoire de décembre 2003, qui est le dernier rendez-vous en termes d'infrastructures de transport, sont des opérations fluviales et ferroviaires. L'outil financier du budget de l'Etat pour le financement des infrastructures qui est l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) finance essentiellement des infrastructures ferroviaires et fluviales en récupérant de l'argent de la route. Je pense que ça va largement dans votre sens.

### **Roland DORE, Vice-président de la Fédération nationale des transports routiers de la Drôme**

Concernant la question sur les véhicules qui roulent à vide, je tiens à faire savoir que le kilométrage moyen à vide est d'environ 5 à 10 %. Quand c'est 10 %, on perd de l'argent parce que personne ne paie le kilométrage vide. Je tiens à attirer à l'attention que les véhicules qu'on voit passer à vide sont souvent des véhicules de proximité. Ce sont les camions qui viennent livrer les moellons pour construire la maison. Vous n'êtes pas capables de recharger avec d'autres produits pour revenir au centre qui construit les moellons. C'est pareil pour l'essence. Une citerne qui part de la raffinerie va livrer sa station et revient à vide. Il n'est pas imaginable de recharger ce véhicule sur son lieu de déchargement. Concernant les industriels, de plus en plus, ils arrivent à nous recharger avec des emballages de retour. C'est-à-dire qu'on vient avec un produit qui est emballé dans un système de container, et on revient avec des emballages. Ce ne sont pas des marchandises, mais des emballages pour éviter de les détruire. Ces emballages resservent à nouveau.

Quant à la question du maire de Livron ou Loriol, je vois que dans son secteur, il met lui aussi du bitume parce qu'il y a une déviation qui est mise en place. Il me semble que sur sa commune, il y a beaucoup de sociétés de logistique ou de grands magasins. Ces magasins sont livrés par des camions. On ne peut pas faire autrement. Quand on dit changement de comportement, il faut que les communes refusent ce type de magasin ou de logistique. Là, on arrive à dire : « On n'a plus besoin de camion, plus d'emploi, au revoir. »

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il est sûr que cela pose un problème d'emploi.

**Jacques SARTRE, citoyen**

Dans beaucoup de domaines, nous vivons à crédit. Nous vivons à crédit dans le domaine de la santé. Actuellement, nous ne savons pas comment nous financerons dans l'avenir les dépenses de santé. Nous vivons à crédit dans le domaine des retraites, puisque nous ne savons pas actuellement comment nous financerons nos retraites. Ce seront nos enfants qui les paieront on ne sait pas comment. Nous vivons également à crédit dans le domaine de l'énergie puisque nous faisons le pari de développement des systèmes de transport dont nous ne savons pas comment nous assurerons la pérennité. Actuellement, nous nous dirigeons sans doute vers l'énergétique, probablement vers une crise climatique. Ce sont des choses qui étaient prévisibles. Si on avait lu et tenu compte des conclusions du Club de Rome qui datent d'un certain temps, on aurait pu anticiper là-dessus. Pourquoi faut-il toujours attendre qu'on arrive dans le mur pour commencer à s'occuper des problèmes ? Je pose la question aux élus.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est peut-être aussi aux citoyens. Chaque citoyen est responsable des anticipations qu'on peut faire.

**Jacques SARTRE, citoyen**

Je suis d'accord. Pour répondre à Monsieur Estour qui nous parle de développement économique, je rappellerai que le choix du tracé actuel de l'autoroute a été un choix économique. C'était pour favoriser le développement économique de Valence. Je rappellerai également que d'autres villes avaient fait ce même choix. Non seulement, l'autoroute passait dans de nombreuses villes, mais dans certaines, il y avait même des feux pour s'y arrêter. Je prendrai l'exemple de Vienne. C'était le cas il y a 30 ans. Je crois qu'il y a eu un manque d'anticipation qui a été colossal. Pourquoi reproduire éternellement les erreurs du passé ? La principale erreur étant de refuser de se projeter rationnellement dans l'avenir et de faire des paris sur des développements technologiques sur lesquels on n'a aucune information.

**Jean-Paul MENARD, Amis du Rail Azuréen**

Je précise, encore une fois, que je parle à titre personnel. Il y a un projet qui m'a fait bondir, c'est celui d'une nouvelle gare TGV qui serait située près de Montélimar. J'ai dit à Montpellier que je ne souhaitais plus voir, ici ou ailleurs, de « gares betteraves » parce qu'elles ont beaucoup d'inconvénients, en particulier elles entraînent des ruptures de charge. Je l'ai vécu personnellement, puisqu'à plusieurs reprises, je suis allé à la gare d'Avignon en TGV. J'ai été obligé de changer de moyen de transport. La solution serait la desserte directe des centres-villes par les TGV.

Il y a le problème particulier de la gare TGV de Valence. Je sais que la gare de Valence ville est déjà desservie par quelques TGV. Ne serait-il pas possible d'augmenter un petit peu la desserte

TGV, quitte à prévoir peut-être un raccordement plus proche de la ville de Valence, c'est-à-dire entre Valence et Montélimar qui permettrait peut-être une liaison directe avec la ville de Briançon ? A plusieurs reprises, le député des Hautes-Alpes s'est plaint des difficultés pour aller de Paris à Briançon.

Il y a un problème important à résoudre. Monsieur le Conseiller général, vous avez évoqué la possibilité d'un débat particulier concernant cette gare d'Allan. Pourquoi pas ? Je pense qu'on peut aménager la gare SNCF de Montélimar. Il y a certainement la place pour recevoir un nombre important de TGV.

Je profite de l'occasion pour évoquer un point concernant la concurrence. Personnellement, je ne suis pas très favorable à l'introduction de la concurrence. Ça ouvre la porte à la privatisation, notamment celle de la SNCF. Monsieur le Député, je profite de votre présence. J'ai eu l'occasion de vous écouter dans l'émission « Les 4 vérités ». Vous avez suggéré de privatiser les gares. Permettez-moi de vous dire que je ne suis pas favorable à une telle privatisation. Les gares sont actuellement gérées par le Réseau Ferré de France. De toute façon, je suis également opposé à une éventuelle privatisation de la SNCF qui doit garder son unité. Vous avez le mauvais exemple de la Grande-Bretagne. Ça a été la catastrophe.

J'ai deux questions. On a évoqué la possibilité d'un nouveau débat thématique. J'aimerais avoir quelques précisions. Est-ce que le rapport sur le facteur 4 est disponible ?

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

Le rapport est disponible. Le débat public sur l'effet de serre ou sur le facteur 4, il faut attendre que le gouvernement saisisse la CNDP, s'il veut que ce soit la CNDP en tant que autorité indépendante qui l'organise. On ne peut pas s'autosaisir. Ce sera au gouvernement à nous saisir.

#### **Michel GREGOIRE, Premier vice-président à l'aménagement du territoire, aux solidarités et aux transports, Conseil général de la Drôme**

Sur la gare d'Allan, il y a actuellement une étude qui est en cours. Elle fera l'objet d'un débat. Il n'y a pas de raison qu'il n'y ait pas de débat. Pour le développement économique du sud des départements nord Vaucluse, etc., pour une meilleure gestion des infrastructures et reconquérir des infrastructures classiques pour faire de l'intercités, se projeter à 20 ou 30 ans où les besoins en fonction de l'évolution démographique qui est très forte par la poussée au sud de PACA, fait qu'on a des besoins grandissants. On pense reconquérir les lignes classiques pour mettre des TER et des liaisons intercités en connexion avec Valence/sillon alpin et Valence/Lyon, etc. Ça nous paraît plus cohérent, surtout si l'on considère qu'une LGV est faite pour mettre des trains à grande vitesse. Cela ne veut pas dire moins de trains à Montélimar, ni de trains intercités.

#### **Françoise DELANOU, citoyenne de Valence**

Je suis très heureuse que le maire de Valence souhaite développer des moyens de déplacement alternatifs à la voiture. Je vous en félicite. J'en suis très contente. Personnellement, je trouve qu'il y a encore beaucoup à faire pour développer les pistes cyclables sur la ville de Valence. Un tout petit détail, vous avez parlé d'aménagement des boulevards. Quand vous dites qu'il faudrait des voies

communes aux bus et aux vélos, en théorie, c'est bien gentil. Dans la pratique, parfois, c'est tout à fait faisable. Mais quand il y a beaucoup de bus, un vélo coincé entre deux bus qui n'a pas la place de les doubler, c'est dangereux et ce n'est pas du tout ce qu'il faut faire sur les boulevards. Je ne pense pas que ce soit souhaitable.

### **Léna BALSAN, Maire de Valence**

Effectivement, nous avons encore beaucoup de travail à faire pour rendre Valence complètement ouverte aux vélos. Pour nos vélos, il est vrai que nos rues sont très étroites. C'est encore un long chantier. Mais nous nous y employons. Chaque fois que nous faisons des travaux dans une rue, nous avons une piste cyclable. Par contre, en ce qui concerne les voies sur les boulevards réservées aux bus et aux vélos, les études ont été faites de manière que l'un et l'autre puissent cohabiter. Nous avons fait des études très précises. Vous avez présenté un scénario catastrophe. Il peut peut-être y avoir un accident. Mais nous avons fait tout ce qu'il fallait au niveau des études et des recherches pour la cohabitation la plus sûre possible pour cette voie réservée aux deux modes de transport. Il n'y a pas de raison qu'ils ne cohabitent pas le mieux possible.

### **Laurence PERONY, Association des bords du Rhône**

Je fais une présentation très rapide d'une synthèse de notre point de vue de citoyens. Le constat actuel, c'est que la plaine de Valence est un espace sursaturé d'infrastructures de transport. Je ne vais revenir là-dessus. Ce sont des choses qui ont déjà été évoquées par des intervenants précédents ou au cours des réunions précédentes. Ces infrastructures se trouvent toutes dans un espace extrêmement étroit, à peine quelques kilomètres dans certains cas.

En ce qui concerne les conséquences sur le cadre de vie et l'environnement, les premières conséquences sont des pollutions atmosphériques, sonores et visuelles. En ce qui concerne les pollutions atmosphériques, elles ont des impacts sur la santé des riverains. Ça nous a été expliqué lors de précédentes réunions par le ministère de la Santé. Les particules fines ont des incidences sanitaires à long terme sur les riverains qui résident jusqu'à 400 mètres à proximité des infrastructures. C'est quand même quelque chose d'important et de grave. Il faut en avoir conscience. Qui plus est, si on rajoute à cela le problème du transport des matières dangereuses, on se rend compte que le risque est quand même énorme.

Deuxième impact : le réchauffement climatique. On en parle beaucoup en ce moment. Il y a des rapports qui viennent d'être publiés par le Sénat le 29 juin à ce sujet. On en voit les conséquences concrètes : la canicule, les tempêtes. Ce sont des choses qu'on connaît bien.

Les pollutions sonores et visuelles. On voit à quoi ça correspond. C'est principalement le bruit pour les riverains de ces différentes infrastructures. Lorsqu'on a une infrastructure sous ses fenêtres, ce n'est pas quelque chose d'agréable. C'est mon cas. J'habite à quelques mètres de l'autoroute. J'ai des camions toute la journée sous le nez. Je les entends la nuit.

Un point sur lequel j'insiste parce que je trouve qu'on n'en a pas énormément parlé, c'est le mitage des territoires. Une infrastructure qui se crée... Il y a une discussion tout à l'heure pour savoir si c'était quelque chose de temporaire, de définitif, de réversible, de pas réversible. Une infrastructure qui se crée, c'est dans la quasi-totalité des cas quelque chose de définitif. Ça crée une coupure importante dans un territoire. Ça coupe des quartiers, des communes. Ça oblige les personnes qui y

habitent à faire des détours parfois énormes. C'est quelque chose qui est extrêmement destructeur sur le territoire. Qui plus est, ça diminue les surfaces disponibles. C'est une évidence. Une infrastructure qui se crée, crée une ponction extrêmement importante sur le territoire et ponctionne les surfaces disponibles pour l'habitat, l'activité économique, quelle soit industrielle, artisanale ou agricole. On pense surtout aux surfaces agricoles, mais en fait ça ponctionne les surfaces disponibles pour éventuellement différentes activités. Ça a un impact extrêmement négatif sur le tourisme, les loisirs nature : la randonnée, le vélo, la chasse, etc., toutes les activités qui s'exercent en milieu naturel.

Autre conséquence, la circulation locale devient extrêmement difficile parce c'est dû aux différents afflux extérieurs qui arrivent sur ces infrastructures, quelles soient routières ou autoroutières. Cette circulation locale devient catastrophique en cas d'accident nécessitant une interruption de la circulation sur l'A7. Depuis le début de l'année 2006, c'est le cas en moyenne une fois par semaine. Je peux le constater parce que j'habite à proximité. Cela a été dans différents articles des journaux. C'est une réalité. Dans ce contexte, il est bien évident qu'ajouter une nouvelle autoroute, c'est quelque chose tout simplement impossible, qu'il s'agisse d'une nouvelle autoroute, mais qu'il s'agisse aussi du passage de l'A7 à 3+2 voies, etc. comme on essaie de nous le présenter en douceur dans certains documents. C'est la même chose. Nouvelle autoroute, élargissement de l'autoroute actuelle, c'est une infrastructure supplémentaire. C'est ce que nous refusons. La population dans son intégralité y est totalement opposée. S'il devait y avoir un projet de ce type qui essaie de voir le jour, la population bougera. Certains l'ont déjà dit dans la salle tout à l'heure. C'est une réalité. Je le confirme.

Quelles solutions proposons-nous ? Tout d'abord, une optimisation de l'existant. Je ne vais revenir dessus. Je crois que toutes les solutions qui ont déjà été proposées sont bonnes à prendre, avec les déviations des routes nationales, une meilleure utilisation d'infrastructures qui existent et qui sont sous-utilisées. Je suis toujours extrêmement surprise de voir que l'on a des infrastructures ferroviaires qui sont largement sous-utilisées. On n'utilise pas l'existant, et on voudrait construire quelque chose en plus. Je trouve ça scandaleux. Ça me fait penser lorsqu'on a un enfant qui a beaucoup de jouets et qui en réclame un de plus. Habituellement, on lui dit non et on lui fait la morale. On est exactement dans la même situation. Il y a déjà tout un tas d'infrastructures. Ça ne va pas, elles ne sont plus à la mode, il faut passer à autre chose. Les solutions que nous proposons sont celles qui sont déjà présentées : le report modal, la création des plates-formes multimodales, le développement et l'optimisation des transports en commun, la limitation de vitesse sur les routes et les autoroutes, la modulation des tarifs et incitations fiscales.

Sur ce point, je crois qu'il y a une convergence totale d'opinion entre les élus locaux, régionaux et les citoyens. On en a tous conscience. Je crois que c'est vraiment une réalité.

En ce qui concerne les solutions à moyen et à long terme, on peut citer entre autres des changements de comportement dans les modes de déplacement :

- privilégier le train à la voiture, ou le vélo sur les courtes distances ;
- changement de mode de production avec une relocalisation des productions ;
- changement de mode de consommation : privilégier les productions agricoles locales au lieu d'acheter des produits importés. On n'a pas besoin de manger des fraises dures au mois de février ;

- faire évoluer la réglementation dans certains cas. Je viens de me rendre compte qu'il était extrêmement difficile d'organiser une sortie scolaire à vélo, même de quelques kilomètres. Que fait-on ? On est obligé de mettre les enfants dans un bus, etc. Parfois, il serait beaucoup plus simple de faire le même déplacement à vélo.

On peut également citer l'éducation citoyenne au déplacement. Avons-nous réellement besoin de nous déplacer aussi souvent et aussi loin ? On a tous pris de mauvaises habitudes. Je crois qu'on en est tous là. On peut peut-être essayer de regrouper les achats pour limiter les déplacements. On peut penser au covoiturage, au télétravail, aux réunions téléphoniques, etc. Il y a tout un tas d'exemples qui peuvent permettre de limiter les déplacements. Avons-nous besoin d'aller toujours plus loin, de prendre nos vacances toujours plus loin ? On peut essayer de privilégier le tourisme local ou régional. C'est un exemple parmi d'autres.

### **Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

C'est un peut-être un privilège d'être le dernier. Je crois qu'il y a une question qui n'a pas été posée, mais je crois que c'est celle-ci qui est centrale : c'est la question du politique. On est bien là face à un enjeu de décision politique. Dans ce que nous a présenté l'Etat, j'ai vu un amalgame en démesure et un amalgame des projets. Je crois qu'il faut réinvestir et qu'on réinterroge plus sérieusement ce que l'Etat nous propose à la fois dans ses orientations et dans ses mesures. Je crois qu'on est là dans une espèce de catalogue. On y met des choses. On va faire un peu de taxe machin. En fait, on voit bien qu'il reste toujours le projet du doublement, le projet des autoroutes, etc. Je crois qu'il y a un enrobage. La question a été posée et le débat a été amorcé au travers de l'intervention du Conseil général de la Drôme. On aurait pu évoquer les décisions du Conseil régional. Je crois que la question politique est centrale.

Je vais rappeler quelques évidences. Je voudrais rappeler que les acteurs... Tout à l'heure, on a entendu qu'on peut les appeler des fois partenaires, opérateurs. J'en ai fait la liste ici. Je ne vais pas tout vous expliquer. Ils sont cités en points. Je crois bien que ce sont ceux-là qui décident. Je crois qu'il ne faut pas se faire d'illusion. On l'a entendu dans le débat. La décision va se prendre avec ces gens-là. On est dans un débat citoyen. C'est bien. On nous a demandé de participer. Je suis content. Je crois qu'il faut être vigilant parce que le jeu des acteurs va être... Effectivement, l'Europe, l'Etat, le MEDEF qui est influent, les médias, tous ceux que j'appellerais des idéologies, ont une conscience collective de la consommation, du plus, du progrès, de la croissance. Ce sont bien eux qui ont cette responsabilité. Je ne suis pas sûr que la question de ces responsabilités ait été posée dans ce débat. A la limite, toutes les questions qu'on nous a posées à nous, citoyens, sur nos comportements, on pourrait les poser à ces acteurs là : êtes-vous prêts à intégrer le développement durable ? Etes-vous prêts de faire des économies ? Etes-vous prêts d'être écocitoyens, que ce soit au MEDEF, aux gestionnaires des réseaux de transport ? On a dit tout à l'heure qu'ils ne sont pas forcément prêts. Je crois qu'il faut être vigilant et qu'il ne faut pas se tromper de débat.

Là aussi, j'ai fait un listing. On est toujours dans de grandes idéologiques toujours transversales. Le mythe de la croissance, je crois que cela a été dit, mais le débat... Je n'ai pas vu une fiabilité méthodologique. On peut dire que c'est une différence de point de vue, mais je crois que c'est une opposition d'objectifs. Ce qui est devenu une hypothèse méthodologique d'expert, il faut bien se rendre compte que c'est un objectif pour les gestionnaires. 40 % de prévision de croissance du trafic, c'est 40 % de bénéfice pour l'acteur du réseau. Je ne suis pas sûr que ces gestionnaires de réseau soient prêts à payer. Il ne faut pas se tromper de débat.

Un certain nombre de questions... Je ne développe pas. On est toujours dans cette idéologie du routier, que ce soit à l'échelle nationale... Je suis dans une petite association dont on n'a pas parlé, et qui se bat pour un projet qui s'appelle « Trans Rhône », qui est une transversale au niveau d'Annonay. On est dans l'idéologie complète de croire que c'est la route qui va faire du développement économique. On met toujours en place ces grandes idéologies, ces grands mythes qui ne sont pas réellement mis en cause. Il faut bien savoir que dans les politiques, il y a du clientélisme. On le voit bien dans les mesures qu'on a faites, dans les demandes qui ont été formulées tout à l'heure, on a glissé une demande de quelques-uns. On a minimisé les oppositions de certains. On a glissé certaines demandes. On a rappelé que certains élus du sud de l'Ardèche voulaient malgré tout l'autoroute. On a rappelé les cahiers d'acteurs qui disent bien que les CCI sont très demandeuses. C'est bien sûr sur ces gens-là qui vont emporter et influencer sur la décision.

Dans tout ceci, je ne suis pas sûr que le citoyen soit acteur. J'ai surtout entendu dans ce débat, de la part de ces acteurs, des répliques d'opposition. On a entendu « les citoyens sont irresponsables, incohérents ». On les a même culpabilisés parce qu'ils consomment. Les vilains, ils consomment et ils polluent. On les a traités d'utopistes quand ils faisaient des propositions, d'incompétents voire même d'individualistes parce que « pas chez moi, chez les autres ». Si on refait tout le listing du débat, c'est ainsi que cela s'est passé. On en est bien là. Je trouve que c'est un peu difficile de rester et de ne pas poser cette question politique du poids du citoyen. Quand on écoute ces acteurs, on s'aperçoit que le citoyen reste un « conso-acteur ». Ce sont des mots, des notions : « Consommez pour la croissance. Citoyens, restez consommateurs, vous allez faire de la croissance ». On entend cela tous les jours à la radio. Ou alors écocitoyen : « continuez à consommer ». On vous a demandé d'acheter une voiture. On a demandé à votre femme d'acheter une voiture. Maintenant, on est en train de faire la pression à votre enfant pour qu'il vous pousse à acheter une voiture. Et avec les raisons de normes, on va nous dire d'acheter une voiture propre. Mais c'est toujours dans une démarche des acteurs qui récupèrent un discours, qui récupèrent le citoyen pour toujours le mettre dans la même logique. Hormis certaines positions de collectivités territoriales, je n'ai pas entendu un discours de réalisme, de nécessité de changer de comportement. Ce sont des citoyens qui doivent changer de comportement. Je ne sais pas si ce sont les acteurs qui devraient changer de comportement, mais peut-être en premier lieu l'Etat dans l'appui de ses positions. On a vu que des collectivités le font.

Je termine, pour aller vite et laisser la parole. On ne voit pas en dessous, mais je rappellerai quand même aux acteurs, à l'Etat et aux collectivités que le citoyen reste l'utilisateur, le contribuable. Il reste le destinataire des politiques. Et il reste un électeur. Et j'ai peur que si on ne va pas au fond de cette vraie question politique, on va rester dans cette logique de contre-pouvoir. Je crois que l'Etat, en n'énonçant pas un certain nombre de questions, se met dans cette position. Il faudrait qu'il l'assume dans les mois à venir.

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

Il est vrai que l'électeur sera l'acteur de l'année prochaine.

### **Marianne ORY, Conseillère régionale, maire-adjoint de Bourg-Lès-Valence**

Bourg-Lès-Valence est une ville dont les citoyens sont coupés de leur fleuve par l'autoroute. La région Rhône-Alpes refuse l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône, afin de rééquilibrer le mode de déplacements des voyageurs et marchandises, vers des modes moins



polluants, le fleuve et le rail. Sur les déplacements des voyageurs et marchandises sur le rail, il va falloir apprendre aussi à partager le rail. Aujourd'hui, j'ai une préoccupation, déplacer les marchandises sur nos rails aujourd'hui. Monsieur Blanchet l'a dit, il y aura des trains plus longs, plus lourds et plus bruyants, plus nombreux, et très certainement la nuit. Je pense que les citoyens et les représentants des collectivités de l'Etat devront être exigeants dans la préparation du futur contrat de plan Etat/Région avec les collectivités pour qu'il y ait un accompagnement des aménagements de ces voies, pour que les plus humbles des citoyens ne subissent pas toute cette gêne. C'est une question de santé publique. Il faut aménager. Le multimodal, c'est bien. Mais il faut aussi l'accompagner. Je crois qu'on a une phase importante. On le voit dans nos villes. Les trains circulent la nuit. Les humbles doivent dormir la nuit pour travailler le jour. Il faut être vigilant. Changer c'est bien, mais accompagner c'est mieux.

### **Alain BOSCH, Atelier citoyen**

Je fais partie des 16 personnes qui ont adhéré à l'Atelier citoyen. Nous, nous avons donc créé le premier cahier d'acteur. Techniquement, on s'aperçoit qu'on a essayé les plâtres. Tout à l'heure, une personne est intervenue pour dire que sur certains points, c'était assez succinct : seulement trois lignes sur le maritime, quatre sur le ferroviaire. Tout ce que je peux dire, c'est que le travail que nous avons fait, aurait pu faire au moins 20 pages. C'est donc succinct. Mais avec le recul, nous considérons que nous ne nous sommes pas trop mal débrouillés. J'ai parcouru les autres cahiers d'acteurs. Nous avons parlé de l'essentiel.

Aujourd'hui, je voulais intervenir au niveau de l'éducation. L'éducation, c'est commencer à éduquer les enfants en intégrant dans les programmes scolaires, notamment l'éducation civique, une sensibilisation à l'environnement et aux transports. A côté de moi, il y a une jeune fille qui est en classe de sixième. Elle m'a parlé des expériences qu'ils ont faites avec des cellules photovoltaïques, avec son professeur qui est à côté de moi. Maintenant, ils parlent de l'éolien. Sur leur collègue, ils vont installer une éolienne pour fabriquer le courant et faire marcher les ordinateurs. Je vais lui laisser la parole.

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

Essayez de savoir si c'est l'éducation nationale qui se met au développement durable en préconisant les éoliennes, ou si c'est une initiative personnelle.

### **Mélanie, élève du collège Charles-de-Gaulle de Guilhaumand-Granges**

Je suis venue avec mon professeur de technologie qui va vous parler des aménagements du collège, et des expériences de l'année de sixième.

### **Jean-Luc SAYETTA, professeur de technologie au collège Charles-de-Gaulle de Guilhaumand-Granges**

J'ai été invité par cette demoiselle. Je n'ai vraiment pas pu refuser. Ce qui l'a intéressée, c'est qu'elle a vu au travers de son grand-père. Ça, c'est l'éducation. Ce que nous faisons avec les sixièmes, c'est à la demande du ministre qui nous a dit de parler du transport et des énergies. C'est

la première fois que c'est intégré dans les manuels scolaires. A Noël, j'ai fait cadeau à mes enfants d'une petite cellule pour qu'ils fabriquent un véhicule pour le transport eau/air/terre, avec un petit moteur. Ils ont tous fait des maquettes. C'est absolument fabuleux de voir le questionnement qu'ils ont à l'âge de 12 ans. En 2050, je crois que nous ne serons pas nombreux à le voir. Mais eux (elle aura un peu plus de 50 ans) verront ce que nous avons dit ce soir. Ce sont eux qui décideront. Ce n'est pas nous. Nous, nous bouchons les brèches. Nous essayons de trouver des solutions pour notre confort, pour l'état présent. Que fabriquons-nous ? De petites remorques solaires pour vélo, en partenariat avec beaucoup de monde (le lycée éolien d'Aubenas, Conseil général, Conseil régional, la ville de Guilherand). Nous allons donc mettre au point une remorque solaire pour le vélo de Monsieur Tout-le-Monde. Et il y a aussi un grand projet : équiper tout le collège pour rendre la salle informatique autonome en énergie, avec éolienne et panneaux solaires.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce l'Education nationale qui vous incite à le faire, ou est-ce le proviseur qui vous a poussé ?

**Jean-Luc SAYETTA, professeur de technologie au collège Charles-de-Gaulle de Guilherand-Granges**

C'est le nouveau programme. Cela fait partie des questionnements. Les enfants sont très au courant de tout cela. Ils discutent librement avec nous. Bien sûr, on ne parle pas que de cela. On parle aussi des énergies durables, de l'éducation. Pour nous, cela passera par l'éducation, par la famille, mais aussi par l'école. L'école va avoir un grand rôle à jouer pour l'avenir. Si aujourd'hui, les enfants ne sont pas informés, comment voulez-vous qu'ils puissent décider lorsqu'ils seront grands ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Mélanie, comment vas-tu à l'école le matin ?

**Mélanie, élève du collège Charles-de-Gaulle de Guilherand-Granges**

A pieds.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Bravo !

**François MARSEILLE, citoyen**

J'ai quelques petites observations à faire. On n'a pas parlé de l'Europe. Le couloir rhodanien est un problème européen. Je trouve assez catastrophique que l'on n'ait pas parlé de l'Europe. Le problème du ferroutage et le problème des voies d'eau sont organisés au niveau de l'Europe. On est encore loin de cela. Je me demande comment l'administration française travaille avec l'Europe. J'ai l'impression que, dans ce domaine, on n'avance pas beaucoup.

Le ferroutage et les voies d'eau, c'est magnifique. Mais c'est dans 10 ou 15 ans, s'il y a une volonté politique ferme, qu'on verra les résultats. Le ferroutage peut se mettre en place en deux ans. Et cela se met en place au niveau européen, entre les pays du Nord et les pays du Sud. On ne peut pas faire nous, en France, notre petit système de ferroutage. Je suis un peu étonné que l'on n'ait pas élargi ce débat à ce niveau. Ce qui nous gêne dans cette vallée, c'est qu'en Europe, on est l'endroit où cela coince, où cela va devenir de plus en plus invivable. C'est donc bien au niveau européen que les choses se situent.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a bien sûr sollicité la Commission européenne, la Direction Transport pour qu'ils viennent expliciter la politique européenne. Ils n'ont pas voulu venir.

**François MARSEILLE, citoyen**

Il y a le problème de la volonté politique. La Suisse, pays qui ne fait pas partie de l'Europe, a dit : « nous décidons que les camions ne traverseront plus la Suisse à partir d'une certaine date ».

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous demandez un référendum sur ce sujet ?

**François MARSEILLE, citoyen**

Ce n'est pas le problème. J'ai l'impression qu'aujourd'hui, on traite les problèmes à un niveau qui n'est pas celui auquel les problèmes se posent.

**Gérard LERAS, Président de la Commission des Transports du Conseil régional Rhône-Alpes**

Je ne vais pas monopoliser la parole. Je ne redirais pas que la Région est engagée très concrètement, en positif, sur un certain nombre de réalisations importantes, et pas seulement en négatif, contre par exemple le doublement de l'A7.

Je voudrais revenir sur un point. Tout à l'heure, un monsieur a dit quelque chose de très important politiquement, à mes yeux. Il a parlé de l'hypothèse de supprimer l'autoroute le long du Rhône à Valence, et de la remplacer par une autoroute circulaire à l'est de Valence. Il a très justement dit qu'il n'était pas question, à ses yeux, de jouer la politique des sauterelles, et de renvoyer le nuage de sauterelles dans le pays d'à côté (donc renvoyer l'autoroute de Valence à l'est). C'est donc bien un changement global de politique des transports qui seule, peut apporter satisfaction, et pas des mesures de déplacement des nuisances d'un endroit à un autre. C'est complètement vrai. C'est extrêmement important.

Et je voulais dire qu'aujourd'hui, en lisant le Dauphiné Libéré, j'ai été choqué. Il y a eu une déclaration commune de plusieurs présidents de Conseils généraux. Ils ont dit qu'ils étaient contre le doublement de l'A7. Mais malheureusement, le président du Conseil général du Vaucluse, a dit

des choses qu'on a entendues à Grenoble hier soir, qui font partie de la liste des choses évoquées par un certain nombre de gens dès les premières réunions : « on ne fait pas le doublement de l'A7, mais on fait à côté pour déplacer les flux, soit avec l'autoroute A75, soit par l'A51. » Je pense que tant que nous serons dans des logiques de ce genre, c'est-à-dire « pas chez nous, c'est à côté que cela se passe », nous perdrons. Nous établirons de rapports de force efficaces pour obtenir l'abandon de toute nouvelle infrastructure, et pour obtenir un véritable changement de politique de transport, quand nous serons d'un secteur à un autre, d'un axe un autre sur la même position, et que nous serons solidaires dans les combats. Les gens de l'agglomération grenobloise, de Trièves, qui s'opposent à l'A51, viendront à la manifestation du 16 septembre, organisée par les associations. Il ne faut pas regarder le problème à nos pieds. Il faut nous battre avec toute la résolution nécessaire contre ce que l'on veut mettre sur nos pieds. En même temps, il faut refuser ce que l'on veut mettre ailleurs, sinon, nous perdrons.

**Pierre CLEMENCEAU, citoyen**

Je vais être un peu en opposition avec le monsieur qui vient de parler, mais pas complètement sur le fond, en particulier pour répondre à Monsieur Estour qui a préféré partir. Il faisait une remarque en disant que l'A75 n'a rien changé sur l'A7. Je pense que c'est complètement faux. Personnellement, régulièrement je vais dans l'ouest de la France. L'A7 est saturée. Cela a été le cas le week-end de la Pentecôte, le week-end de l'Ascension et lundi dernier. Il n'y avait personne sur l'A75. Comment se fait-il que cette autoroute ne voie personne ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'après, la topographie n'est pas adéquate pour les camions.

**Pierre CLEMENCEAU, citoyen**

Je peux le comprendre pour les transports de marchandises, mais pas pour les véhicules particuliers. A l'heure actuelle, n'importe qui est capable de monter une côte.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Certains préconisent une information de prendre cette autoroute, dès la région parisienne, pour les gens qui veulent aller en Espagne.

**Pierre CLEMENCEAU, citoyen**

Je pense que c'est nécessaire. Je ne sais pas comment il faut faire, mais en tout cas, il y a un problème. Je ne connais pas la position du gouvernement sur le sujet.

Ma deuxième question est sur un point plus local. A l'heure actuelle, quand on prend l'autoroute de Grenoble, on voit que la jonction A49/A7 est saturée entre Valence et Romans. On ne voit plus personne au-delà de Romans, ou quasiment plus personne, sauf pointes particulières certains jours. C'est probablement parce que c'est payant. Mais je ne vois pas en quoi une jonction A49/A7 changerait quoi que ce soit au débat, à part créer une nouvelle autoroute et une nouvelle

infrastructure qui serait source de nuisance, ou éventuellement déplacer le problème de Valence. Comme disait Monsieur, c'est vraiment le problème de déplacer pour mettre chez le voisin. C'est une question aux élus locaux.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les élus locaux ont dû partir. Il n'y a plus que les représentants de l'Etat qui eux sont un peu obligés de rester.

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

Sur l'A75, il est certain qu'il y a quand même un report de trafic de l'A7 sur l'A75. La preuve en est que le trafic a augmenté fortement sur l'A75, alors qu'il est resté stagnant en termes de moyenne annuelle. Cela ne veut pas dire qu'en période de pointe, il n'y a pas davantage de trafic sur l'A7. Dès lors que le trafic a l'air d'être plus fluide, immédiatement, les gens... Il n'est pas anormal que les pointes soient plus prononcées lorsqu'il y a, globalement, moins de trafic. Il n'est donc pas contradictoire d'observer qu'il y a des reports de trafic en moyenne annuelle de l'A7 sur l'A75, et que vous, vous constatiez que les pointes sont au moins aussi fortes, sinon plus fortes qu'elles n'étaient autrefois sur l'A7.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il faudra peut-être voir quand la jonction Béziers/autoroute A9 sera faite.

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

Cela dit, il faut regarder les chiffres réels. Il ne faut pas parler sans chiffre sous les yeux. Il faut regarder les trafics tels qu'ils sont.

**Stéphane CHABANNES, citoyen de la Drôme**

Je ne vais pas rappeler tout ce qui a été dit sur les grands points abordés. Sans dire de phrase un peu bateau, il est vrai que le développement durable, c'est mettre le progrès au service de l'homme, et ne pas mettre l'homme sous l'égide du progrès. La qualité de vie de notre région est un attrait. Les gens n'ont pas envie de vivre dans des environnements pollués. Les gens quittent la ville pour aller en campagne. Cela engendre forcément des déplacements supplémentaires. En privilégiant la qualité de vie, les gens resteraient un peu plus autour de leur lieu travail. Ce serait un bénéfice pour l'emploi et pour le reste.

On parle aussi de logistique. Aujourd'hui, la logistique est un problème souvent abordé. On fonctionne souvent à flux tendu au niveau des stocks. Auparavant, on faisait des stocks. Malheureusement, on était imposé sur ces stocks. Cela coûte un prix. Pourquoi ne pas trouver un autre système afin que les entreprises puissent quand même garder du stock sans être trop taxées ? Ainsi, elles ne seraient plus à flux tendu pour justement faire des livraisons moins fréquentes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je ne pense pas que ce soit une question de taxes, mais de trésorerie pour les entreprises.

**Stéphane CHABANNES, citoyen de la Drôme**

Ce doit être un peu lié, je pense. Concernant le report modal, on a parlé des gares qui sont aujourd'hui privatisées. Par exemple à Valence, aux abords de la gare, il n'y a plus de places de parking qui soient gratuites. Cela n'incite pas forcément les gens à aller prendre le train. Il serait bien qu'aujourd'hui on arrête de penser gare privée, et qu'on ait été les infrastructures en place pour que les gens puissent enfin prendre le train. Il faudrait que l'Etat ne se désengage pas de ses missions de guidage au niveau de l'aménagement du territoire. Il le fait aujourd'hui au niveau des autoroutes en mettant des radars. C'est bien de mettre des radars pour essayer de policer les gens. Il le fait aussi parce que cela rapporte un peu d'argent. Pourquoi ne le ferait-il pas non plus dans d'autres domaines, juste essayer d'imposer à la population une sorte de conscience collective ? Bien sûr, cela rapporterait peut-être moins.

Par rapport à toutes les solutions alternatives proposées ce soir, j'aimerais savoir quel laps de temps on se laissera pour justement mettre en place des solutions ? Beaucoup de solutions ont été proposées. Malheureusement, l'autoroute A51 va se faire, malheureusement pour les gens qui sont là-haut. Quel laps de temps allons-nous donner pour laisser se mettre en place toutes ces solutions proposées aujourd'hui ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous, la Commission, avons deux mois pour faire notre compte-rendu et le bilan. Après, l'Etat aura normalement trois mois pour prendre une décision, ou en tout cas donner des orientations. Cela peut être des décisions d'études.

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

Il est sûr qu'il y aura toute une batterie de décisions qui peuvent aller de la mise au débat public de certains projets dans ce que la loi oblige, jusqu'à des décisions immédiates de faire une réduction de vitesse sur les autoroutes, par exemple. La réponse aujourd'hui, nous ne pouvons pas la dire. Nous attendons évidemment les conclusions de la Commission, qui sont prévues deux mois après la fin de débat (vers le 20 septembre). Ce n'est qu'au vu de cette analyse que nous pourrons mettre au point une batterie de propositions qui seront faites au gouvernement. C'est quelque chose qui s'échelonne sur des décisions à court terme, des décisions d'études et des décisions à plus long terme lorsqu'il s'agit de projets plus lourds qui nécessitent l'essence des débats publics. Là, nous sommes dans un débat public de problématique. Nous ne sommes pas dans un débat public de projet.

**Stéphane CHABANNES, citoyen de la Drôme**

C'est pour cela que je reviens un peu à ce qui a été dit par les personnes ayant évoqué toutes ces solutions alternatives. Il faut se dépêcher d'appliquer ces solutions de manière à voir si elles seront ou pas efficaces afin que derrière, on puisse laisser le temps à ces solutions de se mettre en place, et laisser le temps aux gens de s'adapter.

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

J'aurais peut-être une proposition. Si un collectif se met en place, des délégués ne pourraient-ils pas participer à la rédaction de cette synthèse, et éventuellement la transmettre à l'Etat ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

De quelle synthèse parlez-vous ?

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

La synthèse que vous allez faire et que vous allez remettre à l'Etat.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Elle sera rendue publique.

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

Oui mais dans la rédaction, n'y aurait-il pas un petit exercice simple de mobilisation d'un ou deux correspondant(s) qui pourrai(en)t participer avec vous ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous ne nous faites pas confiance ?

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

Non. C'est un exercice de démocratie participative.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Elle est là, la démocratie participative.

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

Non. Nous voyons bien que tout l'enjeu se joue dans la rédaction. C'est un exercice de démocratie participative. Les collectivités le font. La région Rhône-Alpes fait participer les citoyens, par exemple dans l'évaluation de ses politiques territoriales, dans l'évaluation de sa politique de transport. Des citoyens participent, avec la Région, à l'élaboration, à l'amélioration du Comité de ligne, et à faire des synthèses qui après, sont rapportées auprès de l'instance plénière de Conseil régional. C'est un exercice simple. Cela ne coûterait pas cher.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On peut y réfléchir. De toute façon, ce ne sont pas nos conclusions. On fait une synthèse de tout ce qu'il s'est dit. Après, c'est peut-être plus tôt dans la réflexion que l'Etat aura à faire, et pour le travail qu'il mettra en place pour trouver une des solutions, qu'il pourrait associer les associations et les élus dans ces réflexions.

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

Ce n'est pas la même démarche.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Non. Nous, nous faisons une synthèse. De toute façon, cela sera très clair. Le 20 juillet, c'est la réunion de synthèse à Avignon. Le 20 juillet, nous vous présenterons ce que nous pensons mettre dans le compte-rendu. Vous aurez tout le temps et la possibilité de réagir par rapport à cette synthèse.

**Guillaume PILLARD, Association Vivre à Saint-Désirat**

Je préfère agir avec que réagir. On a beaucoup parlé de partenariat, de coordination. C'est dans ce cadre que je fais ma proposition.

**Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme-Ardèche**

Il y a une mesure du dossier que je n'ai pas vu tout au long de ce débat. C'est la mesure qui consiste à accompagner ce changement. On a vu qu'il y a des mesures sur lesquelles pratiquement tous les acteurs sont d'accord, à part peut-être Monsieur Estour, ne pas faire d'infrastructure autoroutière.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Boulet n'a pas parlé de ce soir, mais je pense que lui aussi soit aussi être plutôt pour.



**Jean-Marc DELORME, Réseau Action Transports Drôme-Ardèche**

Par rapport à nos élus, on comprend bien qu'ils soient un peu réticents. Aujourd'hui, les populations ne sont pas prêtes à entendre ce discours. Pourquoi ? Parce qu'il y a un manque d'information. Je pense qu'il y a un quatrième type de mesure, l'accompagnement de ces décisions. Ce sont des mesures d'information : expliquer pourquoi on est dans cette crise du pétrole, pourquoi on a des problèmes de plus en plus importants, ce qu'est le réchauffement climatique. Il est vrai que nous le faisons au niveau des associations. On le voit petit à petit dans l'immédiat, mais pas partout. Localement, les journaux en parlent très peu. Je pense que si on est d'accord sur un certain nombre de mesures, cela fonctionnera si on est capable de les accompagner avec de la communication, de l'éducation. Former aujourd'hui, c'est trop tard. Mais par contre, on peut communiquer et informer. C'est ce que nous faisons dans nos associations tous les jours, depuis des années. C'est ce que l'on fait depuis quatre mois dans ce débat. Je recommande à l'Etat de prévoir des mesures d'accompagnement et d'information. En discutant avec les gens, on se rend compte qu'en leur expliquant, ils comprennent. On y arrive lentement, mais avec nos moyens, les faibles moyens de communication des associations. Je souhaiterais que ce type de mesures d'accompagnement soit également présent. Dans ma vie professionnelle, je fais de la conduite de changement. Il est vrai que si l'on n'accompagne pas le changement, si on n'explique pas pourquoi aux gens... Il est bien plus simple de prendre sa voiture, et se demander pourquoi on entrave la liberté de circulation. Tout à l'heure, on a parlé de liberté de circulation. Mais pourquoi n'empêcherait-on pas de polluer également ? C'est aussi la liberté de vivre, de respirer. C'est aussi important. Quand on explique, les gens comprennent. Encore faut-il en parler, et encore faut-il avoir des occasions, comme ce débat (même si aujourd'hui la coupe du monde nous a enlevé un peu de public).

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Peut-être que la proposition faite dans le rapport de faire un débat public national sur l'effet de serre, avec une phase de communication et d'information importante avant, pourrait être une façon de les sensibiliser et de les aider à comprendre pourquoi il faut peut-être changer de comportement.

Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre participation. Je vous souhaite une bonne soirée.