

**Ministère des Transports,  
de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer  
Ministère de l'Écologie et du Développement Durable**

**Vallée du Rhône et Arc Languedocien**

**VERBATIM  
DES REUNIONS REGIONALES  
(MONTPELLIER – MARSEILLE – LYON)  
28 ET 29 NOVEMBRE 2005**

**REUNION DE PREPARATION DU DOSSIER SUPPORT  
MONTPELLIER / DRE LANGUEDOC-ROUSSILLON  
28 NOVEMBRE 2005**

**Volet « modalités »**

- Il est important de tenir compte de l'avis des professionnels du transport.
- Il faut associer les socio-professionnels, les acteurs économiques : viticulteurs, agriculteurs, chasseurs, écolos... pas seulement en Languedoc-Roussillon mais aussi en Catalogne.
- La Région partage cette analyse : la question ne s'arrête pas à Narbonne, il faut se poser la question de l'axe Barcelone-Lyon.
- Nos préoccupations, c'est de traiter de l'ensemble de la chaîne transport-logistique.
- Il faut entendre les revendications, les critiques, les propositions du ministre des Transports de la Catalogne. Et aussi des représentants du Port de Barcelone, qui a des demandes et des besoins à couvrir par rapport aux infrastructures en France.
- Il y a la Commission de Travail des Pyrénées, qui est un endroit où on se rencontre entre Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Catalogne. Ça peut être un point d'appui mais ce n'est pas le seul.
- Il faut des réunions inter-régionales avec PACA, avec Rhône-Alpes, avec Midi-Pyrénées.
- Il semble difficile de mélanger le débat avec les acteurs professionnels et avec le grand public.
- Le débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas sans conséquence sur notre problématique.
- D'expérience de quelques participations aux débats publics, le public a horreur du saucissonnage, il faut garder une vision d'ensemble et on zoome petit à petit sur le territoire concerné.
- Quel est le territoire concerné ?
- Comment il s'insère dans une vision plus large des choses ?
- Il ne faut pas séparer vallée du Rhône et arc languedocien d'un grand arc méditerranéen.
- Il faut intégrer la liaison avec l'Italie et, plus au Nord, avec la Lozère ou l'Auvergne.
- La question des modalités n'est pas indépendante du fond. Il y a une différence entre un système de transport et la promotion d'une deuxième autoroute...
- L'avantage de Narbonne, c'est que c'est là que ça se sépare, c'est un embranchement historique très important. L'autre grand embranchement, c'est la partie PACA. Il n'y a pas de référence historique sur la façon dont les gens ressentent les choses dans la région.
- Il y a un grand axe Nord-Sud et un grand axe Est-Ouest, avec d'un côté Barcelone et de l'autre Milan et Gènes. Il faut être large, il faut voir la destination des flux : pourquoi les flux sont-ils là ? par quoi sont-ils générés ?
- Ça va même jusqu'à Anvers et à Rotterdam.
- Il y a un rééquilibrage vers le Sud, il faut positionner la région dans une stratégie jusqu'au centre de l'Europe. En Nord-Sud, il y a la liaison Dunkerque-Rouen-Bordeaux et A75 en plus de l'axe Rhône...

- Au nom du SCOT Sud Gard et de l'Interscot Languedoc-Roussillon (presque inter-régional puisqu'il intègre le SCOT du bassin de vie d'Avignon), on est fortement intéressé. D'ailleurs, on a regretté de n'avoir pas été associé à la consultation sur le rapport Blanchet, on a eu le document après-coup. Hormis celui de Montpellier, tous ces SCOT sont en phase d'élaboration, c'est le bon moment de réfléchir à ce qui va se passer sur nos territoires. Le thème de la mobilité et des transports nous est cher. C'est essentiel de ne pas oublier cet échelon territorial.
- Nous, syndicat du bassin versant (associations des rivières Languedoc-Roussillon), nous sommes un bon angle pour aborder le débat. Deuxio, il faut que le débat public n'oublie personne, il faut nous donner un cadre pour qu'on s'assure que personne ne soit oublié.
- Il est souhaitable d'avoir des réunions ciblées pour faire avancer les choses : monde économique, monde politique... Il faut segmenter au début et ensuite élargir, sinon c'est ingérable.
- Il y a souvent une merveilleuse contradiction entre le fait de bénéficier d'une route et le fait que la route détruit le paysage. Il faudra gérer ces contradictions au niveau du public. Je n'ai pas la solution, je ne suis pas contre les thématiques, mais à un moment il faudra gérer. J'ai une seule piste, c'est la notion de scénarios, avec des arbitrages.
- Moi aussi, je suis pour des réunions thématiques d'abord et un élargissement ensuite.

### **Volet « entrée en mêlée »**

- Vous avez demandé aux gestionnaires d'aéroport ce qu'ils pensent de Ryanair pour le tourisme ?
- FNE / Compte tenu des remarques qui précèdent, et de l'arc méditerranéen, il faut ajouter les politiques de transport italienne et espagnole et il faut les mettre en tête.
- Trois remarques. 1) Le préfet réunit les cadres régionaux le 16 décembre sur le financement de la LGV Nîmes-Perpignan. Ce sujet doit être levé avant le débat public, il ne doit pas figurer dans le dossier support. 2) Quelle est la position de l'Etat vis-à-vis de la SNCF et de RFF sur l'entretien du réseau ferroviaire ? 3) Le document est orienté, biaisé, il privilégie le transit sur le local, il privilégie le routier sur le ferroviaire, il privilégie la vallée du Rhône sur le Languedoc-Roussillon qui n'apparaît que comme un appendice.
- Est-ce que ce n'est pas une occasion d'aborder le débat d'une façon différente ? Il y a une différence entre le niveau local, qui intéresse les populations, et les autres niveaux (Etat, Europe), d'où des conflits d'usage. Il ne faut pas non plus nier l'importance dans aéroports, qui sont vecteurs de développement local.
- Les aéroports sont aussi des générateurs de trafic avec les locations de voitures et les autocars.
- 1) Sur les infrastructures inscrites au CIADT et au CPER, on est très en retard et on n'est pas sûr de trouver les financements. La non réalisation du scénario de référence est une hypothèse à avancer dans les facteurs d'écart, sinon c'est biaisé... 2) La position du CG du Gard, c'est que les scénarios infrastructures sont biaisés. L'autoroute de Piémont a une fonction pour le trafic de transit et pour la desserte des territoires. L'ASP ne sert qu'au trafic de transit, mais pas à la desserte des territoires. Pour que les deux hypothèses soient comparables, il faut que l'ASP comporte des mesures de complément pour la desserte et l'irrigation des territoires du Piémont.
- Je rejoins l'intervention précédente. Compte tenu de l'avancement du CPER, il y aura des ajustements. De la même manière, il y a des absences, comme la RN88 à 2x2 voies et les conséquences sur tout le chevelu. C'est une remarque qui a déjà été faite par le CESR Languedoc-Roussillon. Il faut aussi rattraper une certaine légèreté sur la prise en compte du patrimoine naturel et des sites d'ici le débat.
- CR Languedoc-Roussillon. 1) Le CESR s'est réuni le 20 juillet sur ce sujet avec diverses appréciations sur le scénario de référence. Il y a des retards sur le CPER. Estrosi a déclaré que les projets CPER seraient achevés au mieux en 2007 mais plus vraisemblablement fin 2008. Or, dans le CPER, 1/3 de l'enveloppe est destinée au volet routier. Il va y avoir un retard très important qui ne sera pas comblé. Le scénario de référence pose problème. 2) Les SSCT ne sont plus d'actualité. 3) On ne parle pas assez de la RN88. 4) Si on ne parle pas de la LGV mixte sur tout Languedoc-Roussillon, comment parler d'un scénario volontariste à 2020/2025 ?

Le CR Languedoc-Roussillon l'a dit et l'a écrit. Comment libérer les sillons TER quand la ligne est saturée ? Il y a là un problème, et aussi un problème vis-à-vis de l'Espagne.

- Sur le ferroviaire, il n'est pas indiqué que la libéralisation du ferroviaire sera déterminante.
- Je suis étonné, je ne connais pas le rapport Blanchet. Je vois ici une panoplie de variables très riche. Il faut donner une pondération à chacune de ces variables. L'objectif final, c'est un problème d'infrastructures, avec des gros investissements et ça n'occupe qu'un sous-chapitre. Dans la préparation du débat public, il faut qu'on soit organisé pour aboutir à des scénarios, on ne peut pas débattre sans fin des variables. Ce sera très difficile d'en tirer des conséquences sur les infrastructures. Ouvrir le débat, oui, mais il faut savoir le refermer.
- Collectif contre l'autoroute du Piémont. On a les éléments pour débattre, avec les solutions A7/A9/Piémont, avec les niveaux de service, avec les cartes. Le problème, c'est que selon l'endroit où vont se tenir les réunions, il faudra faire abstraction de 75 à 80% du document, il faudra focaliser. Il va falloir faire un choix judicieux au niveau de la cartographie pour renseigner les gens mieux qu'avec un long exposé. Avec les cartes A4 du rapport Blanchet ou de l'étude INEA, on a du mal à s'y retrouver. Il faudra des cartes plus détaillées pour répondre à des questions plus précises dans un débat localisé. Il va y avoir un énorme boulot dans le choix des cartes entre les réunions générales et les réunions locales. Nous, au niveau associatif, on peut vous aider.
- Je ne suis pas d'accord, ce n'est pas un débat autoroute Piémont contre ASP. La question, c'est de savoir si le réseau est suffisant pour relever les défis de demain. Une fois qu'on aura la réponse, on pourra réfléchir aux infrastructures. Il y a des solutions innovantes pour optimiser le réseau de transport.
- Je m'inquiète et je m'étonne : il y a plusieurs débats, il y a plusieurs échelles du plus micro à l'Europe. C'est difficile.
- La maîtrise d'ouvrage, c'est l'Etat. La question posée, c'est le schéma de transport pour les trois régions. On est de plus en plus sur des logiques de transit. Il manque les logiques de desserte longitudinales. Les citoyens vont se poser la question : ne va-t-on parler que des camions espagnols ?
- Un point que je voudrais soulever : la qualité des prévisions. Le problème de la mobilité est un problème global. Or, aujourd'hui, chaque mode est géré en soi. Hormis mode par mode, il n'y a pas d'outils pour estimer les origines et les destinations, c'est le point faible du dispositif. On peut faire beaucoup d'erreurs, on ne règle pas le local par rapport au régional par rapport au national par rapport à l'international. Les prévisions sont forcément des projections. Je vis ça à des échelles très modestes : à Uzès, la communauté de communes envisage de faire un contournement, mais quels flux maîtriser par rapport aux autres ? Tous les flux sont au même niveau...
- JPC / Il y a des matrices O/D. La faiblesse, c'est le trafic local, les enquêtes ne renseignent que pour les trafics à moyenne ou longue distance et les trafics locaux passent à l'intérieur des mailles de filet. C'est vrai pour les voyageurs et pour les marchandises.
- Derrière la question sur la connaissance plus fine des O/D et des différentes formes de trafic, on peut arriver à une maîtrise des trafics plus sélective.
- Quand on voit la croissance du trafic fluvial alors qu'il y a un cul-de-sac au Nord, on peut se demander quel aurait l'impact du canal Rhin-Rhône sur le fluvial...
- 1) Je ne vois nulle part l'évolution des réglementations, notamment des seuils de qualité d'air. Ce sont des valeurs qu'il faudra respecter à long terme. Il y a un décalage entre le gouvernement et les directives européennes. On peut aborder les normes mode par mode mais que se passe-t-il quand on cumule ? 2) Sur l'entrée en mêlée, il faut rappeler aux gens en quoi leur participation au débat public peut ou ne peut pas influencer sur ce qui va se faire (montrer que ce n'est pas un débat public après que les choses aient été décidées). Le forum citoyens a un rôle très important sur ce sujet.
- On va avoir énormément de questions sur la charge sur l'environnement, avec des histoires de réparation et le rôle du maître d'ouvrage. Et aussi la Charte de l'environnement dans la constitution.
- Les débats publics sont souvent des débats où les projets sont figés, et souvent les gens ne viennent plus à cause de ça. Il faut un préambule pour que les gens comprennent bien qu'on ne va pas débattre sur un projet.

- Les entreprises de transport ont le sentiment qu'avec les décisions du CIADT, tout est joué, figé, arrêté. L'autoroute cévenole intéresse les transporteurs mais ils ont le sentiment que c'est fichu.
- On est renvoyé à des échelles de temps beaucoup plus lointaines.
- Je ne sais pas comment les transporteurs entrèrent en mêlée. La route, c'est 80 à 90% des produits qu'on consomme.
- Est-ce qu'il ne faut pas mettre en préambule 1) que la réflexion n'est pas à une échelle locale mais à une échelle européenne (on ne va pas parler de déviations, ce n'est pas une question d'agglomérations) 2) que l'échelle de temps n'est pas 10 ans mais 30 ou 40 ans. Aujourd'hui, ce n'est pas bien clair.
- Pour une fois que le public ne regardera pas ce qui se passe sur son terrain.
- Je suis d'accord, l'échelle n'est pas locale. Par contre, sur la notion du temps, pour une fois, on demande aux gens de s'exprimer sur des choix de société.
- C'est une façon d'éviter le diable localo-local.
- Les gens en ont peut-être assez d'une vision à court terme.
- On passe du temps à réparer des fautes qui sont faites à des échelles LT.
- Pour l'environnement, c'est pareil, ce n'est pas local.
- 2020 : quand je vois la vitesse où vont les choses, on a intérêt à prendre le plus de recul possible. Il faut être prudent sur les échelles de temps.
- Il y a des doutes quant à la réalisation des projets comme le contournement de Nîmes et de Montpellier.
- Sur le changement climatique, les prévisions se précisent. Si on est dans le haut de la fourchette de température, en 2050, on ne se posera plus la question du contournement de Nîmes ou de Montpellier.
- Pour l'entrée en mêlée, il y a un élément essentiel pour les gens, c'est le cadre de vie, c'est l'identité régionale. Ce que veulent les gens, c'est conserver la qualité du cadre de vie qui fait toute l'attractivité du territoire, notamment pour les régions fortement traversées avec une forte augmentation des trafics. Avec ça, vous allez toucher le public, les citoyens, et ils seront capables de se projeter à LT.
- Il y a un mot que je n'ai pas retrouvé dans les objectifs généraux, c'est l'acceptabilité. Il faut présenter des scénarios avec leurs conséquences. Ou on ne fait pas d'autoroute et alors on n'a plus de produits et on consomme du local. Ou on privilégie les transports.
- Je ne suis pas sûr que la caricature nous avance, elle sera davantage source de débat.
- Si c'est un débat de société, on ne parle pas seulement des transports, on parle aussi des conséquences sur l'économie.
- Ça peut être abordé pour l'entrée du type de changement que les gens sont prêts à accepter.
- 1) Avec des citoyens qui ne sont pas spécialistes des transports, il faut à la fois les responsabiliser, les faire s'exprimer sur une prise de conscience par rapport à une réponse à un besoin de mobilité. Je partage l'idée de donner ces orientations dès le départ. Ce qui me manque, c'est la mise en regard de ces deux dimensions : d'un côté l'Équipement, de l'autre, le développement durable avec des enjeux économiques, sociaux, environnementaux. Aujourd'hui, le transport est une réponse à un besoin de mobilité. Les enjeux du développement durable, c'est désenclaver, c'est permettre le développement économique à l'échelle nationale et européenne mais aussi à l'échelle locale, c'est préserver le cadre de vie. Sachant que les choix d'aménagement peuvent être pris par rapport à la capacité des citoyens à choisir, voire à renoncer à un mode de vie. Il faut rendre acteurs les personnes présentes dans la salle. 2) Page 7, partie IV-3, on parle d'infrastructures mais pas du maritime. 3) La complexité de la tâche, c'est de réfléchir à des aménagements à une échelle supra avec un impact local sur les populations, sur les acteurs institutionnels, sur les acteurs économiques... C'est ce paradoxe qu'il faut mettre en lumière. Les choix, il faut les assumer, aussi bien pour le maître d'ouvrage que pour les collectivités locales, les entreprises, les citoyens...
- On ne parle pas du tout de transport énergétique et de réseaux, c'est aussi un problème de société.
- On parle de la demande de transport qui est confrontée à d'autres enjeux. Il y a d'autres demandes, par exemple une demande de paysage, une demande de peu de bruit. C'est là où se trouve la contradiction.

- Tous nos adhérents travaillent sur ces différents rapports (Blanchet, INEA) et on a des difficultés vis-à-vis de la cotation des indicateurs. Dans INEA, ils vont de 1 à 3 sans chiffre rédhibitoire. Pour le SETRA, ça va de 1 à 6 et le 6 est rédhibitoire.
- INEA, c'est une étude préalable au rapport Blanchet. Les cartes sont en A4 à une échelle macroscopique, on ne pouvait pas aller à des indicateurs rédhibitoires à cette échelle-là. Ensuite, c'est aussi au débat public de formuler ce qui est rédhibitoire.
- Il faudra trouver un titre plus parlant que Débat Public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.
- Il faudra faire comprendre les possibilités ou non des transports alternatifs, avec des ordres de grandeur.
- Est-ce que vous prévoyez des indicateurs pour montrer dans quel sens évoluent les choses ? Avec une présentation simplifiée sur des échelles courtes : trafic, pollution, activités économiques, etc.

**REUNION DE PREPARATION DU DOSSIER SUPPORT  
MARSEILLE / DDE 13  
29 NOVEMBRE 2005**

**Volet « modalités »**

- Aujourd'hui, on traite d'un grand sujet qui dépasse largement la logique des transports. Il faut regarder la logique économique. Fait-on des infrastructures pour subventionner des délocalisations ? C'est ce qui se passe quand on favorise le grand transit et le transport. A l'inverse, si on ne fait rien, pourra-t-on supporter le niveau de pollution ? Comment, dans le département, avoir une baisse du PIBV/hab et une augmentation du trafic PL ? L'économie se ralentit, le trafic et la pollution augmentent. En créant certaines infrastructures, on favorise les délocalisations, en n'en créant pas d'autres, on concentre la pollution.
- CCI / Je serai plus nuancé sur les délocalisations. Le développement économique du département passe par son accessibilité, notamment en matière de cabotage maritime. Le souci des industriels, c'est d'avoir accès aux marchés, notamment à l'étranger. On a une expérience récente de débat public avec la LGV PACA. Ce qu'on souhaite, c'est que l'ensemble des acteurs, notamment économiques, puisse exprimer leur opinion sur le sujet. Souvent, on est minoritaire par rapport aux autres acteurs. Notre souhait est d'être entendu.
- CR PACA / La question n'est pas tant l'organisation que le champ du débat. La vallée du Rhône est un axe géographique qui concentre beaucoup d'infrastructures. Finalement, une question qui se pose, c'est une question qui dépasse de beaucoup le territoire national, c'est un problème européen. Pour nous PACA, on a deux activités génératrices de trafic et des investissements sont prévus pour assurer le développement de ces activités (qui sont non seulement génératrices de trafics mais aussi d'emplois) : il s'agit du port de Marseille et du tourisme. Il faut trouver le juste équilibre pour assurer le développement du port et des territoires (le littoral bien sûr mais aussi l'arrière-pays et les stations de montagne). Le champ du débat mérite d'être élargi au maximum. C'est le sixième débat public en PACA. On n'est pas sur un projet, c'est presque un choix de société qui se pose. Je ferais une référence au débat sur la LGV. Il faut accorder le mérite à la CPDP d'avoir fait ressortir la façon dont la problématique du projet a été abordée et élargie pendant ces réunions. Au-delà du « on veut » ou « on veut pas », on s'est dit que, à côté de la LGV, il y a des dessertes régionales qui sont tout aussi primordiales. Les participants ont eu l'occasion de faire valoir leur position de sorte qu'elle soit entendue et comprise. On n'a pas vécu la même chose avec le débat public Fos2XL ou avec le débat public sur le Port de Nice. Pas non plus avec A51 ou le contournement de Nice. Pour la LGV, le débat a été plus large que les enjeux de protection personnelle par rapport au projet.
- Association / 1) Ces débats ont jusqu'à présent pâti d'être confinés soit géographiquement soit méthodologiquement. Ce sont des questions emboîtées à différentes échelles. Il faut sortir de ce territoire pour en saisir les enjeux, et aussi se projeter dans le LT, dans le TLT même. Ça doit s'inscrire dans une réflexion internationale. On pourrait regretter que des experts internationaux ne participent pas. 2) Le débat est trop court pour que les citoyens puissent

saisir les différentes facettes. Une solution serait de créer des ateliers pour sensibiliser et faire participer les gens de façon productive. Il y a des problèmes d'organisation : si on ne peut pas détendre le débat, il faut le densifier avec des ateliers.

- C'est du champ du débat qu'il faut parler. Ce qui frappe, c'est l'absence d'enjeux européens, c'est une grande faiblesse. Il faut au moins expliquer pourquoi le couloir provençal n'est pas dans la problématique.
- CG13 / Comment peut-on aborder la question des déplacements dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien sans parler de l'arc méditerranéen sur l'Est de PACA ? C'est une réflexion biaisée de ne parler de la vallée du Rhône que par son prolongement vers le Languedoc.
- SNCF / J'ai été frappé par le fait qu'on part du constat de la saturation des infrastructures dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien en cherchant des solutions dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, sans chercher des solutions fortes ailleurs, sans voir s'il n'y a pas d'autres voies de déplacements voyageurs et marchandises que dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.
- Les débats publics sont publics mais sont peu contradictoires. Il y a souvent des demandes pour des compléments d'études ou pour des expertises indépendantes. Ici, avec le couplage Equipement / Ecologie, on a une occasion de faire le point. Est-ce qu'il est possible d'avoir un schéma interrégional de l'environnement ? des objectifs généraux pour l'air ? pour les zones de silence ? la quantité et l'évolution des surfaces équipées ? les zones environnementales fragiles ? Il faut offrir un débat de société où on peut choisir. Les espaces en Languedoc-Roussillon et en PACA sont des espaces finis, délimités. On ne pourra pas suivre l'évolution des trafics et de l'urbanisation.
- DDE84 / Si on élargit trop le périmètre, on dilue le débat. Il faudra avoir des apports extérieurs pendant le débat (national / Italie / Espagne). On a un découpage géographique en trois régions. Or, on a beaucoup de difficultés à travailler en interdépartemental et en interrégional, alors qu'on est dans une logique de solidarité de territoires. Il y a aujourd'hui une réflexion méthodo en cours avec le préfet de bassin Lacroix.

### **Volet « entrée en mêlée »**

- CR PACA / Je reste sur ma faim avec ce sommaire. 1) On est en train de faire un débat uniquement ou quasiment transports ou infrastructures. C'est un peu dommage. Il y a des problèmes qui se posent en PACA mais aussi en Languedoc-Roussillon dans des domaines fonciers, avec des pressions foncières très fortes dans des zones urbaines, avec des problèmes de logement, les gens ne pouvant pas se loger dans des rayons raisonnables de leur lieu de travail. On ne peut pas écarter du débat des informations sur ces aspects. C'est trop important pour les traiter dans des coins de chapitre isolés. C'est une question centrale au niveau des zones d'activité. La vraie question, c'est est-ce que la vallée du Rhône n'aboutit pas à des espaces en voie de saturation globale ? 2) Le titre même du débat : vallée du Rhône et arc languedocien. Comment voulez-vous débattre de la vallée du Rhône si on n'aborde pas la desserte de l'Est de PACA ? Ce n'est pas possible. IL y a un double problème au débouché de la vallée du Rhône : les 2/3 des trafics routiers partent vers l'Est, 1/3 vers l'Ouest. Pour le ferroviaire, c'est encore plus marqué vers PACA. Alors que vient d'avoir lieu un débat LGV, ne pas aborder l'arc méditerranéen, c'est une erreur qui sera reprochée tout au long du débat. 3) Sur l'aménagement du territoire, l'Etat et les collectivités se sont mis d'accord sur un projet ambitieux d'aménagement du Rhône à horizon 2020. On ne peut pas l'évacuer : dans la présentation de la problématique, il lui faut une place honorable.
- SNCF / Je partage cet avis. En plus, on a l'impression que PACA n'est qu'une zone de transit pour le fret, ce n'est pas le cas, il y a aussi des origines et des destinations grâce à une forte croissance de la population, contrairement à Languedoc-Roussillon qui est une zone de transit entre l'Espagne et l'Italie et entre l'Espagne et le Nord de l'Europe. On parle beaucoup d'infrastructures de transport (cf. les solutions proposées) et pas suffisamment des besoins de destination. On se préoccupe plus de transit et moins des besoins des territoires.
- La question primordiale, ce sont les populations et les territoires. Ça devrait faire l'objet d'un chapitre entier du dossier. Vous vous inscrivez dans le tendanciel, dans des infléchissements par rapport au scénario de référence. Pour ouvrir le débat, il faut se demander quel est le sort qu'on veut donner à notre territoire et ensuite se poser la question des moyens. Avec un

document comme celui-ci, on amène les populations à apporter des retouches à un projet ficelé. Au contraire, il faut un débat ouvert... Il ne faut pas que le document soit délivré au dernier moment. IL ne faut pas non plus que le titre soit à côté, comme pour le contournement de Nice où il ne s'agit pas d'un contournement mais d'une autoroute et il ne s'agit pas de Nice mais d'un territoire beaucoup plus large. Et dans la mesure où le débat est court, il faut le commencer avant et tout livrer. Pour la LGV PACA, la SNCF et RFF ont livré l'ensemble des études à l'avance...

- Communauté urbaine de Marseille / Il y a une politique portuaire en France, dont les ports ont une compétitivité assez faible ; il y a les enjeux du canal Rhin-Rhône autrefois défendu par Gaudin. Il aurait fallu que le PAM soit présent aujourd'hui. Dans la page infrastructure, si on en juge par le menu proposé, le débat part dans toutes les directions, on ne saisit pas toujours très bien.
- Ça fait un an qu'on a le rapport Blanchet. On avait contribué, on avait trouvé dommage qu'on ne parle que de l'arc languedocien et pas de l'arc méditerranéen.
- DDE84 / Dans le scénario de référence, on considère que les infrastructures proposées au CIADT sont réalisées en 2020, je trouve ça optimiste au regard de ce qui s'est passé au cours des 20 dernières années. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, il faudra aborder des sujets récents comme les pôles de compétitivité dans les scénarios à LT ; je pense aussi aux mutations du Vaucluse (agriculture & logistique). Quel devenir pour les territoires économiques ? Il y a aussi la gestion des risques : il faut faire une lecture à partir du prisme des risques, comment va évoluer la gestion de crise en 2020 ou en 2050 ? Le caractère inondable des infrastructures actuelles est critiqué : quid des éventuelles nouvelles infrastructures ?
- L'impact des infrastructures sur l'aménagement du territoire et l'environnement est colossal. Ce qui me gêne, c'est les limites techniques du dossier support : 60 pages, des encarts... Si on veut que les gens puissent discuter et réagir, ça ne peut pas être à partir de 20 lignes, il y a une disproportion entre les outils et les enjeux...
- Où sont les objectifs généraux ? On n'est pas dans le cas de la LGV avec un porteur de projet. Ici, les porteurs du débat doivent s'y retrouver : on voit bien ce que le ministère des Transports peut tirer du débat, mais je ne vois pas ce que le ministère de l'Ecologie peut en tirer... L'Ecologie raisonne en terme d'impacts mais pas en pôle positif...
- L'environnement est une porte d'entrée secondaire avec placage des grandes politiques, comme l'effet de serre. Le débat sur l'environnement doit être une porte d'entrée plus importante. Il y a des spécificités régionales. L'environnement doit se fixer des objectifs pour nos régions (sur le silence, sur l'air, sur l'espace...). Les grandes politiques nationales ne sont pas forcément suffisantes. L'architecture proposée là ne permet pas cette entrée : je sens des objectifs transport mais je ne sens pas des objectifs environnementaux.
- Il faut ouvrir le périmètre, avec par exemple la RN88. Il faut envisager le maillage plutôt que les itinéraires ou la concentration. On n'a pas forcément de bonnes solutions géographiques. Par exemple, pour faire passer le trafic de transit, on va réduire le trafic de cabotage alors que c'est contradictoire avec les enjeux économiques de la région. Il faut définir la bonne zone géographique. Un objectif par exemple pourrait être de réduire le nombre de jours de pollution à l'ozone.
- La notion d'acceptabilité pourra évoluer aussi sur le plan sociétal.
- J'évoquais les résultats mais il y a aussi les garanties. J'ai des doutes sur les rapports transport : le bilan environnemental y est toujours merveilleux ! je vous recommande la lecture de ce livre « Pour une politique soutenable des transports ».
- Je pense qu'une chose va manquer : on transporte quoi (exemple des anchois, des chips, des courgettes...) ? Le système actuel de transport permet l'esclavage. Est-ce cela que nous voulons ? Il y a un lien entre une certaine économie et les transports et je ne vois pas un mot sur les relocalisations. Nous sommes piégés. C'est impossible de continuer sur la même lancée sans qu'il y ait une approche sur comment calmer le trafic.  
On sait bien le faire en milieu urbain. C'est un problème de société. Il y a un lien à creuser entre l'économie et le transport. Le libéralisme abîme les régions. Il faut des éléments là-dessus.

- C'était déjà une critique faite au rapport Blanchet. On arrive sur une solution autoroutière, c'est-à-dire une solution qu'on maîtrise. Sur le reste, on lance des idées, c'est de l'incantation, mais c'est moins persuasif. Il ne faut pas retomber dans ce travers dans le dossier support. Il faut présenter d'autres mesures, les objectiver, les chiffrer.
- L'économie est la grande absente du dossier. Il faudrait poser le contexte économique des échanges. Qu'est-ce qu'on veut du débat ? Faire passer une idée ou une solution en la soumettant au public ? Ou faire émerger une solution du public ?
- Il faut que tout soit dans le dossier si on veut enclencher la réflexion...

**REUNION DE PREPARATION DU DOSSIER SUPPORT  
LYON / DIREN RHONE-ALPES  
29 NOVEMBRE 2005**

**Volet « modalités »**

- OITC / 1) Nous sommes ici les représentants des entreprises et des chargeurs. Il faut expliquer la problématique des transports, il faut rappeler aux gens l'enjeu éco des transports. L'OITC a participé à une étude avec la DRE Rhône-Alpes sur le comportement des PL dans la vallée du Rhône : on ne parle pas assez de la réalité des chargeurs, de l'utilisation de la vallée par les chargeurs. Les débats deviennent toujours « les PL sont gênants ». Or, à horizon 2050, on ne sera plus au moteur à explosion. La route a bien sûr des nuisances mais faisons attention à ce qu'on dit. 2) Il faut rappeler l'enjeu des couloirs européens, notamment de la vallée du Rhône. Le moral baisse sur la Transalpine et si elle ne se fait pas ce sont des flux qui ne viendront plus, ce sont des hectares qui nous échappent et qui partiront plus au Sud ou en Bourgogne. IL faut expliquer où est la création de richesse. Après, il faudra faire des choix. L'opportunité, ce n'est pas un débat pour ou contre la route ou pour ou contre le fer... Enfin, la vallée du Rhône, c'est avant tout une problématique de VL. 3) J'imagine que le débat sera moins précis que le rapport Blanchet. Les deux dossiers ASP et A79 ne doivent pas être opposés : il y a la problématique de desserte de l'Ardèche. Il faut avoir pus de choses sur les enjeux des territoires. Il y a des barreaux Nord-Sud qui font partie de la problématique globale.
- LET / Sur les territoires, on ne peut pas éviter telle ou telle échelle. En général, les débats publics fonctionnent beaucoup sur l'identité territoriale. Il n'y a pas de raisons d'éviter le Nimby. Parmi les multiples écueils, il faudrait éviter de donner une dimension trop institutionnelle. Le simple citoyen peut être coincé entre un ministère, des porteurs d'intérêt, des associations ou des groupements organisés, il peut avoir du mal à entrer dans le débat, il faut lui donner des espaces. Si on ne parle que de l'Europe et des enjeux internationaux, il aura du mal à s'y retrouver.
- INRETS / Sur la forme, il faut privilégier le contradictoire et aussi ne pas éviter les controverses, au contraire les mettre en avant.
- Association de logisticiens / 1) J'ai souvent l'impression qu'on s'enferme dans un modèle unique de réunions. Ce serait intéressant d'imaginer des modules différents qui ne s'intéressent pas aux mêmes publics. A la CPDP ensuite de marier les points de vue. Dans une salle de mairie, le débat est biaisé. Pour la charte de l'environnement, on avait eu le souci de segmenter les choses, de faire s'exprimer des gens différents dans une logique d'ateliers, avec un deuxième temps de mise en commun. C'est plus intéressant que les débats d'opportunité purs et durs. Il me paraît indispensable que les gens se mouillent, dans une réflexion sur le transport des marchandises, il faut associer les professionnels... 2) Il y a dix ans, on disait que le débat était clos par l'autoroute du Massif Central et par l'autoroute des Alpes. Aujourd'hui, on parle du % de VL et du % de PL et de ce qu'on peut attendre du report modal. Il faut éviter de s'y prendre de telle sorte qu'on doive tout recommencer deux ans après.
- LET / 1) Le déroulement du débat public a progressé, il se dit des choses qui ne sont pas forcément manichéennes, il y a des modalités différenciées de réunions. Mais le débat public est avant tout public, c'est difficile d'organiser des réunions où tout le monde n'est pas invité. Il faut une volonté de transparence, sinon on fait autre chose. 2) Il n'y a pas de raison que l'Etat soit seul face au public mais, en même temps, il faut que le porteur du débat soit bien



identifié. C'est bien l'Etat qui écoute, c'est bien lui qui prend les décisions. Ce ne sont ni les associations, ni les experts, ni les entreprises qui décident.

- CG Drôme / Il faut des débats par thèmes et des débats par nature de public. Un Conseil Général n'est ni une association ni un groupe de citoyens. Il faut segmenter et faire des débats avec les Conseils Généraux, avec les institutions, avec les associations, avec les citoyens, etc. En plus, pour être efficace, et si on veut que les citoyens s'approprient le sujet et y réfléchissent, il faut une présentation dans la presse locale : le citoyen la lira. Il faut aussi lui donner la possibilité d'envoyer des réponses par mail ou par courrier. En fait, ne viennent aux réunions que ceux qui sont particulièrement intéressés.
- CG Ardèche / Le débat dépend beaucoup des supports présentés, le fond rejoint la forme. Aujourd'hui, le dossier ne sera considéré complet que lorsqu'il y aura une analyse des enjeux des territoires et une présentation de scénarios. Le rapport Blanchet est loin de présenter le support idéal du débat. La préparation des documents supports sur les enjeux et sur les solutions est ce qui prime. Il faut mettre des gens à contribution, par exemple l'OITC.
- CESR / Il faut un appareil statistique fiable, il faut se mettre d'accord sur le vocabulaire : transit ? quel transit ? Il faut différencier la fonction VL et la fonction PL. Le problème est essentiellement un problème de VL, il faut aller dans le détail. Pour les PL, on a une politique logistique d'ensemble et pas de flux point A – point B. Il ne faut pas un raisonnement biaisé dès le départ.
- CR Rhône-Alpes / On a organisé les Etats Généraux du Rhône avec les deux autres Régions, sur une problématique de base à savoir les inondations. On s'est aperçu qu'on ne savait pas rester dans le simple domaine des inondations. On a eu beaucoup d'experts sur plusieurs domaines, y compris les transports. On ne peut pas traiter le problème des inondations sans traiter la vulnérabilité donc l'occupation des sols donc les déplacements... Si on ouvre le débat, tous les sujets vont arriver. Il y a de plus en plus une culture du débat dans les associations citoyennes.

### **Volet « entrée en mêlée »**

- Association de logisticiens / Je vois un flash logistique en partie II. Le titre commence mal : ce qui génère de la mobilité, c'est l'activité, c'est l'industrie. Il y a un schéma de cohérence des activités logistiques dans la région. Aujourd'hui, beaucoup de dépôts ne créent pas plus de mobilité qu'une autre industrie. Il faut plutôt parler d'une nouvelle forme d'industrialisation.
- Dans la partie II, où mettez-vous les enjeux du développement des territoires ? où mettez-vous la notion d'enclavement de l'Ardèche et de la partie cévenole du Gard ? où mettez-vous la disparité des territoires les uns vis-à-vis des autres ? le fait d'en parler et de partager le diagnostic c'est déjà une manière d'aborder le débat.
- Dans la partie III-1, évolution de la demande de transport, tel que c'est présenté, on a l'impression que c'est subi et qu'il faut faire quelque chose. C'est pas comme ça qu'il faut présenter, il faut aussi présenter ça comme une dynamique avec les autres grands couloirs européens qui sont nos concurrents (Suisse-Autriche / ports de la Mer du Nord jusqu'à Gioia Tauro...), comment ils se structurent... avec aussi le transport combiné. Pour les citoyens, ce sont des nuisances. Mais les flux sont une richesse, et ce sont des flux qui risquent de nous échapper. Cette approche est à la fois trop étroite et dangereuse.
- CG Isère / Va-t-on considérer les flux Est-Ouest, notamment le long de la côte entre l'Espagne et l'Italie ? Et quels impacts à l'avenir sur la vallée du Rhône, en terme d'activité logistique, en terme de flux de trafic dans le sillon alpin ? Ça paraît dangereux de ne pas intégrer l'arc méditerranéen.
- CR Rhône-Alpes / La vallée du Rhône a une épaisseur, ce n'est pas seulement une question Nord-Sud. Ça a un lien avec la liaison avec Bordeaux, avec Toulouse, avec Genève. Il y a aussi une problématique transversale.
- LET / Je vois ici une logique de modélisation, avec un diagnostic et des variables qu'on fait jouer pour bâtir des scénarios alternatifs. On parle d'un scénario de référence, on envisage des variables, des ruptures et ensuite on propose différents scénarios d'avenir. On est toujours dans la même démarche analytique. Or, les gens ne raisonnent pas comme ça. Par exemple sur des processus économiques, sur des évolutions de valeur, par exemple une sensibilité environnementale plus forte qu'ailleurs, une identité territoriale plus forte qu'ailleurs. Il ya des

manières d'aborder ces questions qui ne sont pas celles de la modélisation. Je n'ai pas de solutions à vous apporter. Peut-être que ça mériterait d'être complété par des approches différentes, par exemple la concurrence des couloirs logistiques, quelque chose qui puisse donner prise à des changements de comportement et à des leviers d'action publique. Peut-être des questions d'identité de territoire. Aujourd'hui, la vallée du Rhône a une identité très molle : est-ce qu'on travaille dessus ? est-ce que ça peut monter ? Ce que je veux dire, c'est qu'il y a diverses manières d'approcher le sujet.

- CR Rhône-Alpes / 1) Par rapport au dossier précédent, il y a quelques nouveautés, mais on reste dans la même logique, on n'est pas en rupture. Le côté pédagogique, analyse de flux, analyse dans données. Comment expliquer aux gens ce que sont ces flux, d'où ils viennent, où ils vont... On est dans une logique d'affectation sans comprendre la logique O/D ni la logique des territoires. 2) L'échelle d'analyse reste très étroite. On reste vallée du Rhône avec beaucoup de flux locaux mais ce n'est pas que ça. Il faut ouvrir le champ de l'analyse géographique.
- Association de logisticiens / La vallée du Rhône induit ce qui se passe sur beaucoup d'infrastructures plus éloignées. Que se passe-t-il selon qu'on fait l'autoroute Grenoble-Sisteron ou non ? Quid du réseau routier national sur la vallée : desserte locale ? Il faut donner des perspectives aux gens. Il faut le maximum d'informations dures sur ce qui se passe autour du sillon rhodanien, il faut les mettre par écrit. On parle de 50 000 ou de 100 000 véh mais il faut aussi donner du qualitatif, il faut raisonner en heures de congestion, en pointes de congestion, en problèmes d'accidents, d'incidents. Si on peut faire autre chose qu'un coupé-collé, ce ne serait pas mal. Aujourd'hui, on ne charge plus un camion le vendredi après-midi en Rhône-Alpes ou en PACA. Ce sont des données qui restreignent le point de vue du transporteur (réduction des heures utiles).
- INRETS / J'ai du mal à relier l'offre et la demande. Il n'y a pas d'approche globale interactive du système. Ici, le bon élève décline ses critères mais il ne fait pas le liant, les interactions. Par exemple III-4 : c'est très général, c'est connu. III-3 ou III-2, idem. On n'essaie pas de faire une interaction dans la périmètre où on est, de faire une application locale. Aussi l'horizon 2020 est très court, j'ai tendance à raisonner à 2030 pour l'économie ou à 2050 pour la démographie.
- Maison du fleuve Rhône / Le dossier support renvoie aux modalités du débat. Ce n'est pas un contenu indépendant des conditions du débat. Si on veut que les populations locales ne raisonnent pas seulement dans une logique de proximité, il faut traiter la question des effets tangibles sur le territoire. Or, la vallée du Rhône est un territoire marqué par un système de transport. A partir de là, les exemples étrangers permettraient de raisonner, de décaler le débat local, de nourrir le débat dans une logique systémique.
- CESR / Dans le II-1, on passe à côté de l'essentiel, c'est-à-dire les migrations domicile-travail, la périurbanisation et la politique foncière. Il y a des trafics de 80 km autour des agglomérations. Ça manque. Plus généralement, j'aurais bien vu quelque chose sur la mobilité et ses racines : le travail, les loisirs. Ce genre de choses devrait être abordé, c'est lié à la problématique VL. Sinon, on reste très marchandises.
- OITC / Dans le Sud-Est, on a beaucoup parlé de la RN88. En parler, c'est avoir une réelle pédagogie sur la fonction des axes (la RN88 c'est un sentier de lapin amélioré ?). En PACA, il y a beaucoup de gens qui pensent que l'A51 va régler le problème de la vallée du Rhône. Quand on parle de l'Ardéchoise, il faut bien expliquer la différence avec la RN88 : l'une va à Toulouse, l'autre pas...
- CR Rhône-Alpes / Dans le II-1, il serait intéressant de faire un constat qualitatif des précédents débats publics, de tirer parti de l'expression citoyenne (par exemple A51 / COL / LGV PACA...).
- OITC / Ce serait judicieux. Il n'y a que l'Etat qui peut mettre de la cohérence et rappeler ce que les gens ont dit dans les autres débats.
- CR Rhône-Alpes / Pas seulement les débats publics, aussi les Etats Généraux. Sur les facteurs d'écart, je comprends mal qu'on choisisse le scénario de référence avant, il me semble qu'on devrait plutôt faire le contraire. Aussi, je n'ai rien vu sur la sécurité dans les différents modes de transport (il faudrait comparer, avoir des niveaux d'appréciation).
- LET n°2 / 1) On a ici une logique très modale. Il semble très important dans une vision pédagogique d'expliquer ce que c'est que l'intermodalité, ce qui se passe autour d'un port ou

d'une gare ou d'un chantier de transport combiné. Il faut montrer que, quoiqu'il en soit, il faut bien des infrastructures routières. Ce sont des vrais enjeux du débat. Il faut chercher un ou deux exemples saillants dans la vallée du Rhône. 2) Toujours sur un plan pédagogique, il faut expliquer les conflits d'usage sur les infrastructures. Par exemple le tunnel sous Fourvière, on ne voit pas qu'il y a là des flux de nature antagoniste, du local et du transit, des voyageurs et des marchandises. Idem pour le ferroviaire : TIE / TER / TGV... Il ne faut pas donner l'illusion que tout peut passer par toutes les infrastructures et qu'il y a des hiérarchisations à faire. Avec le tunnel sous Fourvière, si on ne prend que les flux, on passe à côté des enjeux. Parallèlement, on n'évoque pas du tout les problèmes de transport urbain. Sur le périurbain, il va se passer des choses. Les plates-formes logistiques sont situées sur des infrastructures urbaines. En plus, les différents réseaux n'offrent pas les mêmes qualités de service. Le scénario est un outil pédagogique. Multiplier par 2 ou par 3 le fret, on voit ce qui se passe sur les infrastructures. Ou'est-ce qui se passe sur l'accès aux réseaux ? Sur l'interaction des trafics voyageurs et marchandises ?

- OITC / Il faut aussi rappeler qui paye quoi. La RN7 et l'autoroute, ce n'est pas la même chose.
- LET / Il y a aussi des choses à ajouter sur les incidences fiscales, certains investissements publics forts, d'autres avec d'autres financements.
- Association de logisticiens / Le IV-2, c'est une partie explosive : accès à l'autoroute, régulation des vitesses. Le titre, ça commence mal, ce n'est pas une optimisation, c'est une diminution de la qualité de service de l'infrastructure routière.
- CG Ardèche / Dans le III-2, quelles orientations en matière d'aménagement du territoire ? Les engagements politiques à l'aune desquels on va évaluer les mesures proposées ? Dans la partie IV, il faut aussi exprimer les conséquences des mesures. Par exemple pour aller du Sud de l'Ardèche au Nord de l'Ardèche, c'est plus court de passer par l'autoroute. Or, la modulation des accès va mettre l'Ardèche à l'index... Autre exemple : spécialiser la ligne rive droite pour le fret lourd : quid des dispositifs anti-bruit ? quid des accidents ? quid des passages à niveau ? Pour les infrastructures, il faut comparer des choses comparables : sur le sujet du désenclavement de l'Ardèche et du Sud du Gard, l'autoroute de Piémont y répond, pas l'ASP. On risque de cumuler des coûts financiers.
- CR Rhône-Alpes / 1) Sur la présentation des mesures, on a une liste mais comment les articuler ? Il y a des mesures complémentaires, il y a des mesures alternatives, voire contradictoires. Ça peut être dangereux. Elles ne sont pas toutes au même niveau sur le plan du financement, des impacts, de l'articulation... 2) On parle des marchandises LD mais il faudrait aussi parler des marchandises C et MD avec l'accès aux plates-formes multimodales. Il y a aussi une régulation des marchandises à C et MD, beaucoup de trajets se font à moins de 300 km.
- CG Isère / Il faut reformuler : est-ce un débat sur un corridor ? est-ce un débat sur le grand quart Sud-Est ? On ne parle pas de l'Ardèche ou du sillon alpin, ni des flux de Vintimille et de leurs impacts sur la vallée du Rhône.
- CESR / Doublement des écluses : pourquoi celles-là ?
- CR Rhône-Alpes / On parle de télétravail, on devrait plutôt parler de TIC : le très haut débit est un critère d'aménagement du territoire et de localisation des entreprises.
- LET / Comment articuler les mesures ? Soit on présente des scénarios cohérents sur lesquels l'Etat s'engage et le public choisit. Soit on souligne les controverses sous-jacentes aux diverses mesures et on laisse la place au débat. Par nature, la liste de doit pas être fermée.
- Association de logisticiens / Tout le monde se souvient de l'âpreté des débats a/s le TGV Méditerranée : à cette époque, il y avait eu une promesse, c'est qu'on ne ferait pas de nouvelles infrastructures après...
- CR Rhône-Alpes / Il faut évaluer la capacité des modes, les marges, les potentiels.
- LET / Est-ce que vous envisagez d'aller plus loin dans les réunions thématiques qu'avec ce qu'il y aura dans le dossier ?