

ROUTES, AUTOROUTES, CONSTRUCTION ET EXPLOITATION :

LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Petit-déjeuner du 22 novembre 2006

OUVERTURE

Président Philippe DURON

Je vous remercie tous d'être là. Je me trouve, bien sûr, en compagnie de Michel Hagège, le rédacteur en chef d'Infrastructures et Mobilité. Le premier petit-déjeuner était consacré aux questions portuaires. Pour ce second petit-déjeuner organisé conjointement, nous avons souhaité évoquer avec vous le rapport entre les routes et le développement durable. Les questions sociétales sont devenues aujourd'hui des questions extrêmement prégnantes dans le débat public, tout comme le sont les questions sur le développement durable, notamment sur le problème du changement climatique.

Il est souvent facile de mettre en cause la route et son développement pour expliquer les difficultés des rejets des gaz à effet de serre. À TDIE, association qui regroupe l'ensemble des acteurs du transport, il nous a semblé de notre responsabilité d'aborder ce type de questions. Nous aurons le 20 décembre un séminaire sur le thème « Transports, énergie, environnement » auquel je vous invite tous. Dès ce matin, il nous paraissait intéressant de confronter les points de vue à la fois des spécialistes de la route et des autoroutes mais aussi des représentants du développement durable.

Trois personnalités sont présentes pour débattre autour de cette table : Henri Molleron, directeur du développement durable chez Colas, grande entreprise spécialisée dans les travaux publics, Jean Mesqui, connu de beaucoup de monde, ingénieur général des Ponts mais aussi délégué général de l'ASF, et Michel Dubromel, le représentant de France Nature Environnement. Après une introduction de Michel Hagège, nous aurons l'occasion d'entendre nos intervenants et d'échanger avec nos invités de ce matin. Telle est la règle de ces petits-déjeuners. Je donne donc la parole à Michel pour l'introduction et ensuite place au débat.

Michel HAGEGE, rédacteur en chef Infrastructures et Mobilité

Je me présente très vite pour ceux qui ne me connaissent pas. Je suis rédacteur en chef et éditeur de la revue « Infrastructures et mobilité » dont vous avez un exemplaire dans le dossier. Cette revue, dans laquelle certains d'entre vous sont déjà intervenus, est à la fois intermodale et multimodale, et traite de politique des transports. C'est le quatrième petit-

déjeuner que nous organisons et le second avec TDIE. En septembre 2004, notre petit-déjeuner - certains d'entre vous étaient présents me semble-t-il - portait sur le thème « Développement économique et développement durable : convergences et contradictions ». Ce thème n'est plus du tout à la mode car les choses ont bien évolué depuis : le développement durable est devenu un impératif pour la planète - pour reprendre des expressions souvent utilisées aujourd'hui - et on sait de mieux en mieux ce que cela veut dire. Comme l'a rappelé le Président Duron, les véhicules, dont nous ne parlerons que partiellement aujourd'hui, et l'infrastructure routière sont « au banc des accusés ». Ils sont plébiscités par les consommateurs et vilipendés par les citoyens, pour schématiser la situation. Le récent débat de la vallée du Rhône sur lequel nous reviendrons en est un exemple et a montré à quel point les positions pouvaient être tranchées entre acteurs socio-économiques et représentants des associations et des élus. Nous essaierons de débattre ce matin. Je présente un peu plus précisément nos invités.

Jean Mesqui a démarré sa carrière en 1977 au SETRA et s'est toujours occupé depuis de routes. Il a en particulier été sous-directeur des investissements routiers à la direction des routes et est devenu conseiller technique auprès du ministre Pierre Méhaignerie. Avant d'accéder en 2001 à la fonction de délégué général de l'ASFA, il a été directeur général puis président de la société d'autoroutes SAPM. Il est par ailleurs docteur es lettres et, à ce titre, Président de la société française d'archéologie, historien d'art, auteur de nombreux livres, qualités que l'éditeur de livres que je suis apprécie particulièrement.

Henri Molleron est diplômé de l'école polytechnique et depuis janvier 2004 directeur de l'environnement du groupe Colas, leader mondial de la construction de routes. Il y a passé l'intégralité de sa carrière, s'il m'autorise à le dire, après un parcours initialement de baroudeur, comme souvent dans cette profession. Après une année en France, Henri Molleron a la particularité également d'avoir passé 2 ans au Québec, 4 au Nigeria, 9 aux Etats-Unis avant de revenir en France il y a 11 ans. Il n'est pas tombé dans l'environnement tout petit mais il l'a découvert aux Etats-Unis et a été président de 19 sociétés dont une appelée « Green First, » filiale qu'il a fondée et animée, spécialisée dans le traitement thermique et le recyclage de terres polluées par des produits de chimie organique. Il a créé au sein de Colas, la filiale « Environnement et recyclage », spécialisée dans le traitement des sites pollués et a été conseiller Environnement à la direction générale du groupe.

Michel Dubromel est pilote, non pas d'avion, mais cette terminologie est employée au sein de la fédération France Nature Environnement qui est en fait la principale fédération française regroupant plus de 3 000 fédérations ayant à connaître des problèmes de l'environnement. Au sein du pôle « Aménagement durable du territoire », Michel Dubromel est pilote de la section « Transport et mobilité durable ». Il est ingénieur chimiste et a été pendant 30 ans responsable qualité environnement dans l'industrie. Enfin, en dehors de sa qualité de pilote, il est président d'Alsace Nature Bas-Rhin.

Figure dans votre dossier une liste de questions que nous allons suivre de manière interactive. J'interrogerai à tour de rôle nos trois intervenants sur chaque question et donnerai ensuite la parole à la table après chaque question. Je vous demanderai d'aller très vite car nous ne disposons pas de beaucoup de temps devant nous.

Question N°1.

Comment faire face au refus manifeste d'un certain courant d'opinion, souvent d'origine associative, d'envisager la réalisation de kilomètres supplémentaires, pourtant réclamés par les acteurs socio-économiques, soucieux de voir disparaître les congestions du réseau et les « espaces vides » de notre territoire ?

Jean MESQUI, délégué général ASFA

La réponse à la question est assez difficile, notamment au regard du refus manifeste d'un certain courant d'opinion. Je pense qu'aujourd'hui, la plupart des citoyens se posent des questions et sont inquiets devant ce qu'ils estiment une croissance de la circulation automobile et spécialement des poids lourds. Moins que le refus de kilomètres supplémentaires, je crois que prévaut la crainte de **circulation supplémentaire**, qui conduit à des réactions négatives.

La réponse ne va pas de soi. Il faut combiner un certain nombre de questions parmi lesquelles en premier celle de savoir si la réponse immédiate est forcément des kilomètres supplémentaires. Nous, les sociétés d'autoroutes, pensons qu'il faut d'abord réfléchir aux solutions qui tiennent à la gestion du trafic, à sa meilleure répartition sur les périodes moins chargées. Une recherche est à faire dans ce sens. Des sociétés d'autoroutes s'y sont mises en particulier dans la Vallée du Rhône où les Autoroutes du Sud de la France mènent chaque année une régularisation de vitesse sur le corridor. Elle permet de gagner 10 % de capacités et ainsi de passer les pointes les plus difficiles. Mesures d'exploitation, d'information, de régularisation qui passeront sans doute par **plus de modulation tarifaire** qui devrait conduire à optimiser ces pointes. Nous y travaillons actuellement, ce n'est pas forcément simple à mettre en place. Par ailleurs, le fait de réaliser un certain nombre de structures parallèles aux axes congestionnés relève plus d'un problème de société auquel il faut réfléchir.

Michel HAGEGE

Je vous propose de revenir ultérieurement aux problèmes de régulation, car nous aurons une question spécifique, et de donner la parole à Henri Molleron pour la réponse à cette première question.

Henri MOLLERON, directeur du développement durable, Colas

J'aimerais utiliser trois verbes : relativiser, justifier, expliquer.

- Relativiser car très peu de kilomètres supplémentaires se construisent et que l'activité principale de construction routière est très marginale. Un groupe comme le nôtre fait avant tout de l'entretien, du ravaudage d'autoroutes existantes. Pour vous donner une idée, la durée moyenne d'un chantier est de l'ordre de 3 à 4 jours. Le premier axe en terme d'optimisation est l'entretien des structures existantes en terme d'optimisation puisque lorsqu'on laisse se dégrader un réseau, on est ensuite amené à en construire un deuxième. L'entretien est donc souvent une bonne réponse pour relativiser le besoin de kilomètres supplémentaires.
- Deuxièmement, il faut justifier les besoins de ces kilomètres supplémentaires par l'intégration et une vision cohérente de plans de déplacements, de schémas directeurs et d'intermodalités.

- Ainsi, dans un troisième temps pourra-t-on expliquer aux gens pourquoi ce projet particulier a une spécification et s'inscrit dans un projet cohérent qui met en relation l'ensemble des modes de transport.

Michel DUBROMEL, France Nature Environnement

Nous faisons le même constat, puisque j'étais associé aux débats sur la Vallée du Rhône.

Michel HAGEGE

Vous n'avez pas dit tout à fait la même chose.

Michel DUBROMEL

Non, mais le constat était le même. Les suggestions viennent le plus souvent d'associations de riverains qui constatent actuellement que la création de routes supplémentaires n'a jamais résolu le problème de congestion puisque les routes attirent le trafic, celui-ci entraînant la pollution et les problèmes des riverains. Autre élément constaté au cours de ce débat : les associations sont confrontées à un double discours. D'une part, nous recevons des informations de plus en plus importantes sur le dérèglement climatique et d'autre part, nous savons que lorsqu'existe une offre de transports routiers ou autres, les gens l'utilisent. Nous pouvons citer l'exemple du ferroviaire dont l'offre augmente actuellement avec notamment une croissance à deux chiffres pour les TER.

Enfin, je veux revenir sur la théorie très utilisée selon laquelle les transports routiers, entre autres, permettraient un développement économique. La fédération européenne à laquelle nous adhérons a conduit une étude détaillée qui montre aucune relation automatique entre le développement des transports et le développement économique d'un territoire.

Michel HAGEGE

Ce point est très intéressant car il concerne autant les problèmes de découplage que le nombre. Je souhaite vous interroger sur un point précis souvent assez conflictuel. Les associations qui s'opposent généralement à la réalisation de ces kilomètres supplémentaires sont très souvent des associations de riverains. Est-ce qu'elles interviennent réellement dans le débat ou est-ce simplement une donnée qu'il faut prendre en compte ?

Michel DUBROMEL

J'ai mentionné précédemment intentionnellement que ces associations de riverains avaient pour souci ces dernières années que l'autoroute passe plus loin. J'ai été moi-même très surpris en animant le débat associatif sur la vallée du Rhône par une position tout à fait différente. Je reprends les termes de Jean Mesqui en disant que c'est une réflexion sociétale. On n'a pas envie d'avoir la route ni ici ni ailleurs mais que faire ? Confrontées aux problèmes climatiques, de pollution, de nuisances sonores et autres, les associations n'ont pas la solution miracle. C'est un questionnement plus sociétal qu'à proprement parler de transport.

Jean MESQUI

La réaction « *not in my back yard* », « pas dans mon jardin » est toujours présente. Elle montre les inquiétudes profondes au moins au sein d'une frange intellectuelle et importante sur le territoire qui écoute les informations et lit le journal. Il y a un vrai problème à résoudre car il y a un besoin et une demande de mobilité supplémentaire : tout le monde en veut plus, demande des biens plus facilement accessibles. Parallèlement tout le monde s'inquiète de cette production de gaz à effet de serre et de ses conséquences. Je pense, comme l'a dit Henri Molleron, qu'un travail important de justification des choix est nécessaire. Cela passe vraisemblablement par une pédagogie accrue de la part des grands acteurs socio-économiques et politiques. Il va de soi que lorsque les sociétés d'autoroutes ou les entreprises le disent, cela ressemble à des plaidoyers prud'homaux, ce qui n'est pas forcément le plus efficace.

Henry MOLLERON

J'aimerais revenir sur une question de fond qui a été soulevée et qu'il faut reconnaître même si nous ne la trancherons pas. M. Dubromel a dit qu'il n'y a pas de relation claire et automatique entre l'augmentation de la mobilité et le progrès économique. Nous avons tous une réaction différente à cette affirmation. Je ne crois pas qu'elle soit définitivement démontrée mais en tout cas, ce débat existe. Dire que l'augmentation de la circulation se traduit mécaniquement par des problématiques d'effets de serre n'est pas totalement vrai car parallèlement des gains sont faits sur les véhicules contre cette contribution négative et préoccupante. Nous pourrions entrer dans un débat en disant qu'à chaque fois que l'on réduit la contribution d'un véhicule à l'effet de serre, on peut lui rendre une partie de ce gain en terme de déplacements supplémentaires. On voit donc bien que l'augmentation de la circulation n'est pas forcément associée automatiquement à une augmentation à la contribution de l'effet de serre si nous faisons des progrès dans le même temps en terme de productivité environnementale.

Par ailleurs, **l'opposition des riverains n'est pas liée à la route**, elle se manifeste également pour le rail, la voie fluviale, comme on a pu le voir pour le canal Rhin Rhône qui a été féroce ment combattu. Il en est de même pour les développements aéroportuaires et les lignes électriques. L'opposition n'est donc pas liée à des modes de transport puisqu'elle se porte également sur des modes de transport jugés propres.

Michel HAGEGE

Sauf que la route est le mode largement dominant.

Henry MOLLERON

Oui mais là nous analysons des mécanismes. Ils ne sont pas propres à la route.

Michel HAGEGE

Je passe la parole à nos invités pour réagir.

Echanges avec la salle

Augustin BONREPAUX, député de l'Ariège.

J'ai entendu qu'une étude démontrait effectivement qu'il n'y a aucun rapport entre le développement économique et le développement de la route. Je peux apporter la preuve contraire avec l'exemple de mon petit département. En conséquence, je souhaiterais avoir tous les éléments de cette étude.

Marie-Françoise PEROL-DUMONT, députée, présidente du Conseil général de la Haute-Vienne.

Je ferais la même remarque que mon collègue Augustin Bonrepaux. Je suis élue dans un secteur situé dans un espace central français qui a encore des besoins très importants en termes d'aménagements routiers et ferroviaires. Je rencontre à ce titre des chefs d'entreprises qui nous disent que nous avons beaucoup d'atouts mais que l'accès à notre territoire est difficile. Je crois que la problématique se pose de façon différente dans la vallée du Rhône et dans le Massif Central et que l'on ne peut pas avoir les mêmes jauges d'analyse. À l'occasion du débat public auquel nous sommes soumis pour une liaison LGV tant attendue, j'observe les oppositions des riverains. Elles sont aussi massives dans le débat public pour la LGV que pour les infrastructures routières. Il serait opportun que nous ayons les éléments d'informations sur les liaisons entre le développement économique et le développement routier.

Lionel LUCCA, député des Alpes-Maritimes, vice-président du Conseil général chargé de l'écologie et du développement durable.

Nous aurions besoin d'avoir les justifications. Lorsque l'on veut faire une autoroute près de Saint-Paul de Vence, il faut vraiment expliquer en quoi elle est nécessaire. Il faut ensuite y mettre les moyens car l'opposition des riverains, qui est légitime, porte également sur les conditions de l'expropriation.

Par ailleurs, le problème de l'infrastructure doit être résolu. On le voit bien dans le débat qui agite les Alpes-Maritimes aujourd'hui entre la résurgence de l'autoroute ou le projet de la LGV. Quelle véritable intégration dans le paysage ? Les Suisses et les Autrichiens ont démontré que c'était possible. Ce n'est pas encore aussi évident que cela chez nous.

Patrick DELNATTE, député du Nord.

Nous sommes concernés par l'A24 dans la métropole lilloise. L'opposition des riverains au départ très liée à la présence physique de l'autoroute dérive vers une conception beaucoup plus idéologique pour justifier cette opposition. Cette évolution est formidable. Par ailleurs, j'ai l'impression que nous n'avons pas fait de pédagogie pour faire comprendre qu'il était possible d'installer des infrastructures sans créer de nuisances environnementales. Nous avons beaucoup de mal à rattraper les erreurs du passé et nous n'avons pas développé de concept nouveau en la matière.

Alain GILLES, président du Conseil National du Transport

Il me semble que chaque mode a son domaine de pertinence. Ce que les gens n'acceptent pas vraiment, ce sont les camions qui font de très longues distances. De manière paradoxale, le mode routier a tout intérêt à favoriser les transferts vers les domaines de pertinence des autres. Si on avait le sentiment que les camions longue distance étaient, dans la mesure du possible, transférés sur le fer ou les voies d'eau, une certaine partie de cette hostilité diminuerait.

De plus, un travail est à faire sur les zones logistiques dans le but de minorer les déplacements. Les gens souhaitent la fin des déplacements inutiles. Enfin, il faut également travailler sur le mode lui-même, notamment sur la courte distance.

Monique GASSER, auteur éditeur

Je rebondis ce qu'a dit l'avant-dernier intervenant : il n'y a pas de nuisances réelles des autoroutes. Je réagis sur le plan environnemental puisque je réfléchis sur ces problèmes dans le cadre d'associations. Je reviens justement d'un colloque dans les Pyrénées sur la biodiversité qui n'avait pas grand-chose de commun avec les autoroutes. J'étais la seule à intervenir sur les relations entre environnement et autoroutes. Il est certain que dire que l'on fait des belles choses, que l'on arrange les paysages n'est pas suffisant sur le plan de la pédagogie. Un travail de fond très important et extrêmement riche doit être demandé à des gens capables de le faire de manière à identifier exactement ce qui se passe non seulement en terme de biodiversité mais également en terme de recyclage des gaz carboniques. Ce travail doit faire l'objet de recherches.

Jean MESQUI

Je souhaite apporter une réponse sur deux points. Aujourd'hui, at-il été dit, nous n'avons pas encore su tirer les conséquences de ce que nous avons fait dans le passé en matière d'autoroutes. Nous ne savons donc pas encore construire des autoroutes intégrées dans le paysage, écologiquement sûres. Je voudrais m'inscrire en faux contre ces propos car les sociétés d'autoroutes montrent avec leurs dernières réalisations qu'elles savent maîtriser leur rapport avec l'environnement et le paysage. Des efforts énormes ont été faits et le coût du kilomètre les reflète.

Autre point : nous ne restons pas les bras ballants devant les problèmes de biodiversité. Nous y travaillons. Vous savez sans doute que les accotements des autoroutes ne sont plus systématiquement fauchés depuis que nous nous sommes aperçus que ce sont là des refuges de biodiversité. Nous travaillons beaucoup sur les problèmes liés à l'environnement. Peut-être ne faisons-nous pas assez de pédagogie ? Malheureusement, lorsque les sociétés d'autoroutes en parlent, peu de monde les écoute.

Michel HAGEGE

Je retiens en particulier parmi les interventions cette notion de pédagogie et, comme Jean Mesqui y a fait allusion, la légitimité à parler. En tant que journaliste et éditeur, j'ai tendance à donner souvent la parole sur ces sujets assez conflictuels aux experts que sont les chercheurs scientifiques et autres personnes, même si, parmi eux, les positions sont assez tranchées.

Question N°2

Aujourd'hui, l'AFITF, agence de financement des infrastructures qui est en passe de devenir le financeur exclusif de la part Etat des infrastructures de transport, investit à 70% dans des projets non routiers. Dans ce cadre, l'extension du réseau ferré (LGV) et, dans une moindre mesure, fluvial ou maritime (autoroutes de la mer) contribuera-t-elle selon vous à lutter efficacement contre la congestion ?

Michel HAGEGE

Autrement dit, les sommes non négligeables investies en ce moment dans ces modes alternatifs vont-elles ou non avoir un impact positif tant attendu sur les problèmes réels ou prétendus de la route en matière de pollution et de nuisances au sens large ? Je donne la parole à Jean Mesqui.

Jean MESQUI

C'est une question également difficile car on est tenté de répondre que cela ne luttera pas efficacement contre la congestion car les efforts financiers à faire sont énormes. Ceci étant, je pense que tous les efforts que nous pouvons faire pour réaliser l'intermodalité et le report modal sont bons. Des sociétés d'autoroutes travaillent sur ces dossiers en particulier l'ASF pour le dossier Perpignan/Luxembourg. On s'aperçoit que sur le court terme le report modal représente 0,8 % du trafic poids lourd de la région. Ce n'est pas grand-chose mais cela croîtra. Tout ce que l'on peut faire pour améliorer ce report modal est bon parce que cela décongestionnera un peu les axes routiers. Je vous rappelle aussi qu'AREA s'est investie aussi dans l'intermodalité à travers les Alpes.

Le fait que l'AFITF investisse de l'argent dans des infrastructures de transport non routier ne me paraît pas totalement choquant dans la mesure où, pour ma part, je pense que la mobilité ferroviaire devrait être à terme payante de la même façon que sur les autoroutes à péage. C'est à mon avis également la position des sociétés d'autoroute. Dans la mesure où elle a une certaine rentabilité, on devrait aller dans le sens du financement privé des infrastructures. Je crois que les questions suivantes développent ces points.

Henri MOLLERON

Le groupe Colas est un grand constructeur routier mais c'est aussi un des premiers constructeurs ferroviaires avec une très grosse part de marché en France. Il participe à la LGVS.

Michel HAGEGE

Est-ce que l'on constate globalement dans le monde du transport public une évolution du chiffre d'affaires de la route vers les autres modes, en particulier ferroviaire ?

Henri MOLLERON

Je dirais que l'on n'observe pas un véritable transfert, mais que la part du rail croît plus vite dans la part de la construction et de l'entretien des infrastructures. Cela ne se fait pas au prix d'une décroissance routière. Il y a des LGV, des tramways, etc...L'entreprise Colas est parfaitement œcuménique : nous ferons sans problème des voies ferrées comme nous avons fait des routes, des canaux et des installations portuaires.

La première responsabilité de l'Etat est de **veiller à la cohérence du réseau national et à l'efficacité de son intermodalité**. C'est la première chose qui puisse réduire la congestion. Nous pouvons prendre un exemple tout simple : le port du Havre n'est pas relié de façon efficace au réseau ferré. De ce fait, la voie ferrée qui quitte Le Havre ne peut pas traverser le faisceau des voies ferrées de la région parisienne efficacement puisque le fret est le mal-aimé de la SNCF. Chacun sait que la SNCF est de très loin le plus gros transporteur routier français : c'est la démonstration qu'elle ne croit pas au fret puisqu'elle transporte par camion. Si elle faisait une voie ferrée permettant de contourner Paris avec du débit de marchandises, on verrait moins de camions sur l'autoroute de l'ouest.

L'intermodalité se gère dans le concret en faisant des plates-formes d'intermodalité efficaces et un réseau cohérent.

La deuxième question est liée au rôle de l'Etat. Le tout rail ou le tout route n'a pas de sens. Personne ne peut imaginer Paris sans métro et partir avec les enfants le week-end en train ou en métro. Il faut bien entendu les deux. L'Etat a une double mission et la deuxième n'est pas très agréable. La première est de veiller au réseau national, la seconde de gérer le réseau en sa possession, qui n'est pas forcément national, et sur lequel il a pris énormément de retard. On a bien vu que sur les routes, le transfert du réseau national vers les collectivités locales s'est fait de justesse et dans un état d'entretien loin d'être parfait.

La situation du rail est bien pire car, compte tenu des rigidités techniques qui rendent le rattrapage extrêmement difficile, il n'est même pas certain que le réseau ferré actuel puisse être sauvé. On voit bien là le problème des besoins de financement de l'Etat. Sa situation est terrible car cela l'empêche de veiller suffisamment à sa mission principale de gestion et de coordination du réseau national. Les besoins de financement dépendent du poids terrible de la responsabilité accumulée sur sa deuxième mission. Il faut bien dire que l'Etat a toujours été bon dans l'acte de construire et mauvais dans l'acte d'entretenir. Cela nous conduit aux impasses actuelles en terme de financement.

Michel DUBROMEL

Nous avons développé depuis deux ans une étude avec tous les acteurs, aussi bien les militaires que les fédérations de transporteurs routiers, concernant une redevance sur les transports routiers, non pas pour taxer davantage le transport routier mais pour envisager une incitation au report modal. Nous nous sommes rendus compte très rapidement et tout le monde nous l'a confirmé que ce n'est pas en introduisant un mécanisme économique que nous allons tout résoudre. L'Etat fait des choix de politique de transport : **s'il y a une redevance, il devra y avoir en même temps une offre de service ferroviaire ou multimodale**. Lors de ces entretiens, les chargeurs nous ont indiqué qu'ils vont vers le **service disponible**, leur choix n'est pas uniquement lié au coût. Ils nous ont affirmé que si la politique de transport est cohérente, ils sont prêts à utiliser une chaîne multimodale. Je peux vous dire qu'au niveau de notre fédération, nous sommes conscients que la livraison à domicile sera très souvent faite pas un petit camion. Pour nous, il ne faut plus envisager le transport tout routier ou tout ferroviaire mais plus la chaîne de transport. Nous avons été très surpris de voir que les transporteurs routiers sont prêts à être opérateurs, c'est-à-dire à mettre leurs camions sur des plates-formes ferroviaires.

Echanges avec la salle

Daniel PAUL, député Seine-Maritime

Je remercie Monsieur Molleron d'avoir posé la question de cette manière. Les derniers chiffres de Port 2000 au Havre montrent que nous allons vers une explosion des trafics de conteneurs, ce qui correspondait bien au but des investissements réalisés. Il y a toutefois une énorme distance entre le moment où l'on fait le constat de l'augmentation prévisible et le moment où l'on met en place les infrastructures nécessaires. Aujourd'hui, Le Havre est desservi par trois autoroutes venant du nord : l'A qui va vers le sud, l'A29 qui va vers Caen et l'A13 vers Paris. Or, la configuration havraise comprend simplement l'ancienne ligne avec tunnels entre Le Havre et Paris pour faire passer des dizaines de milliers de conteneurs. Nous pourrions évoquer « la bête humaine. » C'est quasiment cela. La ligne de contournement nord de la région parisienne est toujours en réalisation. Cela prendra des années et des années et pendant ce temps les porte-conteneurs continueront à arriver dans le port. La ligne que nous avons demandée vers le sud, c'est-à-dire la traversée ferroviaire de l'estuaire de la Seine permettant de desservir pour que l'activité du port puisse s'éclater vers le sud et rejoindre le centre de la France, n'en est même pas au stade embryonnaire mais à celui de fantasme d'un certain nombre de militants écologistes ou autres. Si nous n'arrivons pas à faire en sorte d'accélérer les processus auxquels nous devons faire face, nous allons vers un rejet des populations.

Il ne faut pas oublier que la traversée de la Seine sur l'estuaire n'est possible qu'à travers deux ponts : Tancarville et de Normandie. Le premier est menacé aujourd'hui par une décision européenne qui obligerait à mettre un terre-plein central au milieu de façon à améliorer la sécurité ce qui reviendrait à diminuer le nombre de voies par deux. Autant vous dire que le développement portuaire du Havre se heurterait non plus à un problème d'accès au port mais de développement des transports terrestres.

Michel HAGEGE

C'est d'autant plus fascinant pour Le Havre qu'il va y avoir de plus en plus de conteneurs puisqu'apparemment des postes à quai sont toujours construits. Que va-t-on en faire ?

Augustin BONREPAUX

Le problème de l'état du réseau ferroviaire a été soulevé. Je ne pense pas que l'AFITF ait les moyens à la fois de remettre en état ce réseau et de développer le réseau routier. Nous sommes devant un grand problème parce que la réduction du fret ferroviaire en cours va transférer le transport sur les routes qui n'ont pas les moyens de l'accueillir. Il y aura donc un important problème de financement. Néanmoins, je pense qu'il faut remettre en l'état le réseau ferroviaire et que cela exige d'importants crédits.

Philippe DURON, Co-Président délégué, Président de la région Basse-Normandie

À ce stade du débat, je voudrais apporter trois remarques.

- Nous n'avons pas du tout parlé de prospective en matière routière et autoroutière. Nous disposons maintenant de l'étude réalisée par le Conseil général des Ponts portant sur une prospective à 2050. Il montre que quels que soient les efforts qui puissent être faits et les scénarii énergétiques de l'avenir, la route restera un mode très fortement dominant. Elle devrait voir son importance croître jusqu'en 2025 et ensuite suivrait une stabilisation du phénomène. Cet élément doit être introduit dans le débat pour le dépassionner.

- Deuxièmement, se pose la question du financement. Avec Jacques Oudin, nous avons beaucoup milité il y a quelques années pour la mise en œuvre de ressources affectées pour le transport. Cela a commencé à se faire avec l'AFITF et le CIADT de décembre 2003. Aujourd'hui, le paysage a changé et l'AFITF a perdu une grande partie de ses ressources avec notamment les dividendes des SEMCA. Pour cette agence se pose donc la question de la pérennisation de financements suffisants. On voit bien qu'au-delà de 2008 on aura beaucoup de mal à financer les différents programmes de l'Etat et que se profile une véritable impasse à partir de 2012. Je le dis aux parlementaires : il y a nécessité aujourd'hui à réfléchir sur les infrastructures de demain et également à se poser la question de la comparaison avec ce qui se passe dans les autres pays européens. Nous étions en Espagne il y a quelque temps et nous avons constaté que nos voisins investissent 1,5 % de leur PIB dans les infrastructures diverses de transport. La compétitivité du territoire entre en jeu.

- Enfin, ma troisième remarque est liée à des choses plus contextuelles et porte sur les investissements ferroviaires. L'étude polytechnique de Lausanne commandée par le gouvernement a bien insisté sur l'état de délabrement d'une partie du réseau ferroviaire et sur l'importance des investissements à réaliser. Je dois dire en qualité de président de Conseil régional, que je trouve que l'Etat n'amène pas suffisamment de moyens notamment dans le contrat de projet en cours de négociation. Une des demandes formulées à mon préfet de région porte sur nos besoins impératifs et urgents en matière de régénération ferroviaire.

Pour terminer, je dirais concernant Port 2000, que le besoin d'un nouveau franchissement de la Seine, d'un contournement sud de l'Ile-de-France, est réel. Nous militons en ce sens avec la région Haute-Normandie avec Alain LE VERN. Nous avons décidé de mettre de l'argent sur des études pour ce troisième franchissement de la Seine que nous souhaitons ferroviaire. Nous voulons avoir un vrai exutoire pour Port 2000 dans les années à venir et ainsi pouvoir le relier au sud-ouest, à l'Espagne. Aujourd'hui, ce projet nous semble structurant sur le long terme.

Michel BOUVARD, Coprésident de TDIE, député de Savoie

Pour prendre le relais de Philippe Duron, j'apporterai quelques éléments au débat.

- Le premier problème à intégrer est celui de la gestion des flux. Certains sont excédentaires sur certains secteurs au niveau routier notamment sur le trafic de transit car il y a aussi dans la population des personnes habitant le long des nationales qui militent pour faire des autoroutes afin de se débarrasser des poids lourds dans la traversée des villages ou à proximité de zones habitées dans lesquelles ces trafics ne sont pas adaptés, sans parler de la sécurité. Comment gère-t-on ces excédents de flux ? Comment capte-t-on les flux nouveaux ? C'est la problématique portuaire car les flux de transit et de trafic dans notre pays ne sont pas uniquement synonymes de nuisances mais également d'emplois et de développement économique. Nous avons donc d'un côté la gestion des flux et de l'autre côté une partie du territoire où le problème est celui du désenclavement. Cela a été évoqué par plusieurs d'entre vous dans l'assistance dans les zones rurales ou de montagne.

- La deuxième réflexion concerne les infrastructures ferroviaires. Nous disposons d'un travail mené par le Conseil supérieur du service public ferroviaire et le rapport de l'École Polytechnique. Il y a une vérité qu'il faudra bien dire à un moment ou un autre et il sera bon d'avoir des réactions : il n'est pas possible de construire tout le réseau du XXI^e siècle et de garder tout le réseau du 19^e surtout lorsque les flux de transport n'existent plus et qu'il n'y a pas d'espoirs de les reconstituer. Dans certains endroits, des lignes « en sommeil » peuvent être un jour réutilisées. Cela a été le cas avec les lignes de la petite ceinture en région parisienne, mais ce n'est pas le cas partout.

• La dernière remarque porte sur le financement. Nous savons qu'il y a une impasse en 2012 à l'AFITF et qu'il y a un problème de stabilité des financements dans le transport avec la disparition du FITTVN. Le concept des financements s'est vu complètement bouleversé par la cession des autoroutes et donc la fin des dividendes. Le retour n'a été fait que pour partie sur le capital. Le financement des infrastructures à long terme dans ce pays est donc un enjeu central. J'ai une question : nous avons beaucoup parlé de multimodalité. J'observe que les entreprises de TP construisent tout : du port aux voies ferrées et aux autoroutes. Par contre, les sociétés d'exploitation d'autoroutes semblent pour l'instant cantonnées dans le domaine autoroutier. Est-il envisageable qu'un jour ces sociétés décident d'investir dans d'autres secteurs ? L'exemple d'autoroutes ferroviaires alpines est à la marge car c'est l'Etat qui a tenu le cap. Je m'adresse à Jean Mesqui pour savoir si au sein de ces sociétés on envisage d'investir dans d'autres modes de transport ?

Jean MESQUI

Je vous réponds tout de suite oui. ASF investit dans la ligne Perpignan/Luxembourg et AREA sur l'intermodalité dans les Alpes. Ces investissements sont certes « raisonnables ». Nous avons tout de même des concessions dont le principe est qu'elles soient équilibrées par le péage. A priori, ces sociétés ne sont donc pas faites pour pendre des risques à court terme ou à long terme. En fait, il y a des actionnaires maintenant dans ces sociétés comme les groupes Vinci, Aertis... qui peuvent prendre les décisions d'aller vers ces créneaux et le font. C'est à eux de choisir les outils pour le faire. L'outil du concessionnaire n'est pas forcément le meilleur, car cet outil est contraint dans le cadre de sa concession.

Ma réponse est que ce ne sera jamais dans les sociétés d'autoroutes une activité à fort risque car ce n'est pas l'objet de la concession.

3^e question

Quels sont les outils de l'optimisation ? L'optimisation des infrastructures autoroutières peut-elle encore progresser en terme de développement durable ? Quel est le rôle des innovations technologiques ?

Jean MESQUI

Je dirais qu'il y a deux aspects à cette question. L'un est interne : il s'agit du fonctionnement de l'entreprise autoroutière dans un esprit d'environnement durable dans lequel je crois que les entreprises se sont engagées à fond depuis 2002, engagement qui couvre l'ensemble de leurs activités de la construction à l'exploitation. Je ne dirais pas que nous sommes exemplaires mais nous sommes extrêmement investis dans une approche développement durable de notre activité, à la fois sur un aspect environnemental, sécurité...

L'autre est externe et concerne la circulation sur notre réseau. Je ne dirais pas, comme mes collègues en avaient l'habitude, que les sociétés d'autoroutes ne produisent pas d'effet de serre, mais que **les responsables sont les voitures** sur ces autoroutes. Je crois que notre démarche a un peu évolué et nous avons une vision plus globale sachant que nous n'avons pas forcément les outils. Pour lutter, pour améliorer les choses, nous ne pouvons guère qu'utiliser les outils de régulation du trafic, d'information et essayer d'éviter toute congestion. Cela passera par plus d'informations : nous avons créé des radios autoroutières pour cela, qui sont très investies dans l'information à bord des véhicules. Cela passe également par de la régulation, soit conseillée soit portée comme cela avait été le cas

dans la vallée du Rhône et sur l'A4 dans l'est de la France à un certain moment. Cela passe aussi par le développement du péage en flux libres, c'est-à-dire le télépéage sans barrière. C'est une démarche à très longue haleine car elle implique aussi les clients non seulement français mais aussi étrangers.

Le dernier outil, qui jusqu'à présent n'a été utilisé que de façon modérée, est **la régulation par les tarifs**. Cet outil est très délicat à employer car il pose le problème d'acceptation sociale. Je pense qu'il y a beaucoup de progrès à faire sur ces aspects. La modulation tarifaire est toujours difficile à introduire car il faut expliquer qu'aux périodes les plus chargées, les gens vont devoir payer plus cher pour qu'aux périodes les moins chargées ils payent moins cher puisque nous sommes à recettes constantes. La plupart des gens pensent que les tarifs vont baisser dans les heures creuses. Si l'on faisait cela, il faudrait les augmenter dans les heures chargées !

De plus, pour avoir des effets la modulation doit être significative. Une modulation de 10 % n'a jamais rien fait en matière de régulation de trafic. Aux Etats-Unis, les modulations tarifaires vont **de 1 à 10**.

Michel HAGEGE

Dans cette question, on évoque essentiellement l'autoroute, mais à l'heure de la décentralisation, se pose le problème de l'optimisation des infrastructures non autoroutières. Il y a peut-être là une première réponse que peuvent ou ne peuvent pas apporter les élus localement.

Henri MOLLERON

Je vais répondre comme M. Mesqui à la troisième et à la quatrième question en même temps. Je continue de croire que le progrès est la seule solution aux impasses de développement durable dans lesquels nous nous projetons. Il faudra bien entendu mobiliser toutes les capacités de progrès plutôt que d'organiser la régression. Le progrès est à tous les niveaux : les infrastructures, l'acte de bâtir dans lequel on peut travailler sur la durabilité des matériaux, le « mieux entretenir » pour ne pas avoir à refaire, la diminution du contenu énergétique. Les entreprises de travaux publics sont très créatives en la matière.

J'aimerais tout de même revenir sur l'automobile. Il est vrai qu'aujourd'hui la route et l'automobile avec moteurs à explosion sont indissolublement liés, mais on sent que cette question frémir très sérieusement. Pour la première fois, on travaille réellement sur **des modes de locomotion alternatifs** sur les moteurs, sur les carburants. La route existera après le moteur à explosion classique tout comme le rail a existé après la locomotive à vapeur. Autant nous avons un problème réel à moyen terme, autant on peut imaginer avoir retrouvé complètement des degrés de liberté sur la croissance du transport routier parce qu'elle n'aura plus le même effet sur l'environnement. Ce n'est pas une raison de lâcher l'effort mais on peut croire à l'efficacité de cet effort.

Dernier point le financement : on voit bien là aussi frémir une nouvelle pensée autour des marchés publics pour essayer de créer des cycles vertueux qui font que mieux gérer et d'être plus économe devient l'intérêt des acteurs. À partir du moment où l'on responsabilise les constructeurs sur l'entretien dans la durée, ils construisent différemment les routes. Leurs intérêts sont convergents avec ceux du public, du détenteur d'infrastructures. En revanche, à chaque fois que l'on organise une relation « adversariale » classique sur ces questions, chacun optimise ses intérêts particuliers, et n'optimise pas le tout. Les PPP pour les grandes infrastructures et cette réflexion qui a commencé en Angleterre montrent à tâtons qu'il y a là une voie pour optimiser les comportements et ainsi réduire les coûts de concessions, les coûts économiques et les questions bien entendu énergétiques.

Michel DUBROMEL

Je ne mentionnerais pas, comme l'a fait M. Mesqui, les aspects internes mais j'évoquerai beaucoup plus la perception externe et, concernant l'ensemble des cycles de vie des projets routiers, je ferais mention d'une publication de l'IFEN qui étudie l'ensemble des impacts du réseau routier sur l'environnement. Tel que construit actuellement, je pense qu'il y a beaucoup plus à faire dans le domaine de la conception et de l'ensemble des cycles de vie de l'autoroute que dans le domaine de l'utilisateur polluant. C'est bien sûr un des éléments mais l'ensemble du cycle de vie de l'autoroute est à prendre en compte. M. Molleron a bien dit qu'un grand chantier est en cours dans ses sociétés.

L'autre élément de perception et de prise de conscience est que l'autoroute n'est pas uniquement un axe sur lequel on roulerait seul dans sa voiture à 130 kilomètres/l'heure. Vous évoquiez la congestion. Des études montrent qu'une autoroute peut très bien assurer un débit encore plus important avec **une circulation apaisée**. Cela surprend toujours les gens de dire que l'on débite beaucoup plus à 70 km/h qu'à 170 km/h. Ceci permettrait de limiter très fortement les impacts au niveau de la pollution et remettrait à égalité différents modes de transport puisqu'il n'y a pas le tout route ou le tout ferroviaire. Vous parliez également de l'amélioration de la construction des autoroutes : pourquoi une autoroute est-elle une sorte de « *no man land* » avec des emplacements réservés, des grillages de chaque côté bien fermés empêchant tout passage de biodiversité ? Est-il possible de ne plus avoir des coupures totales sur le territoire ?

Jean MESQUI

Ces grillages sont uniquement là pour les problèmes de sangliers ou plutôt de « cochongliers. » Trop de gens sont morts sur les autoroutes à cause d'eux. Nous sommes obligés de procéder de la sorte. Nous développons le plus souvent possible des passages pour animaux sauvages. Nous regardons ce qui passe à l'intérieur.

Echanges avec la salle

Olivier-Paul DUBOIS-TAINE, Ingénieur général Pont et Chaussées honoraire

J'ai été l'un des auteurs de l'étude prospective du Conseil général des Ponts citée précédemment. Je souhaite réagir aux propos de M. Dubromel qui préconise une circulation apaisée. Je pense que ce point est très important. Nous n'avons pas assez réfléchi sur la gestion de la vitesse. On parle de gérer par les prix, mais gérer par la vitesse est tout aussi efficace, puisque les usagers sont encore plus sensibles au temps qu'au prix payé pour se transporter. Or aujourd'hui, il n'est pas certain que les vitesses de l'ensemble du réseau routier soient adaptées au besoin. On n'a pas forcément besoin de se déplacer à 130 km/h pour aller de son domicile à son lieu de travail quand ils sont distants de quelques kilomètres. Cette réflexion devrait être partagée par tous les gestionnaires et toutes les politiques urbaines et de territoires sur les différents niveaux de gestion et de vitesse que l'on veut proposer aux usagers en fonction de leurs besoins. Je peux parfaitement rouler à 50 km/h pour aller faire mes courses, si je ne peux pas le faire à pied ou à vélo. Cette réflexion qui rejoint celle de la hiérarchie et de la visibilité des réseaux routiers départementaux, urbains et nationaux est devant nous. Jusqu'à présent, nous sommes partis sur des normes datant du XXe siècle et qui ne correspondent pas à celles du XXI^e siècle.

Danièle NOCHER, rédactrice en chef de Valeurs Vertes

Je suis tout à fait satisfaite d'entendre que l'orchestre du développement durable se met en route et que tout le monde est en train de travailler dans le même sens. Il y a un peu de cacophonie de temps en temps mais l'on sent que la volonté est très forte. Nous parlions des avancées technologiques. J'ai rencontré des fabricants de camions qui font des efforts remarquables sur leur motorisation dans des normes euro 4 et euros 5. J'ai appris qu'aux Etats-Unis, la norme EGR est obligatoire et que le surcoût de 15 % procure 85 % d'amélioration de rejets de particules et de qualité de l'air. Nous sommes donc dans un schéma d'amélioration constante dans tous ces domaines. Se mettre tous ensemble à faire avancer cette cause, comme vous le faites, devra se faire de plus en plus rapidement car vous êtes déjà dans l'écoconception, notamment pour les autoroutes, ainsi que l'éco-comptabilité. Nous avons fait un colloque qui a fait parler de lui sur l'écosystème. Vous êtes sur le bon chemin.

Marie Françoise PEROL-DUMONT

J'aurais aimé dans ce débat de ce matin que nous intégrions aussi la question de l'accidentologie. Le défi du développement durable doit aussi intégrer la sécurité routière. Toutes celles et ceux qui sont en charge de réseaux routiers et de réseaux départementaux savent bien que, quels que soient les aménagements que nous faisons sur nos routes, quels que soient les moyens mobilisés pour l'entretien, quelle que soit la qualité, lorsque nous construisons avec l'idée de la route qui « pardonne » entre guillemets, nous observons que les routes à 2 x 2 voies « pardonnent » beaucoup plus que les autres infrastructures routières. Il nous faut donc intégrer que certaines routes pardonnent davantage et que la répression ne suffit pas.

Michel HAGEGE

Vous évoquez le mot difficile que nous n'avons pas abordé qui est celui des effets externes positifs et négatifs parmi lesquels le problème de la sécurité.

Question 4

Quelle peut-être la contribution de la route à la lutte contre les effets de serre et contre les émissions de CO2 ?

Michel HAGEGE

Monsieur Dubromel a dit précédemment que les infrastructures n'étaient généralement pas concernées. Est-ce totalement le cas ? Quels sont vos avis ?

Jean MESQUI

J'ai du mal à répondre à la question. Nous avons beaucoup parlé de ces émissions de CO2 jusqu'à présent. Je voudrais simplement insister sur quelque chose en la matière sur l'amélioration du parc des véhicules. On assiste aujourd'hui à une amélioration très nette de ce parc, que les mesures du type de celles employées pour les tunnels alpins, à savoir surtarifier les véhicules de catégories euro 1 et euro 2, ont contribué à améliorer. Aujourd'hui, nous avons **deux tiers de camions euros 3 et 4 sur les réseaux autoroutiers**. Nous

sommes à plus de 90 % sur les traversées alpines. C'est donc une amélioration du parc et une diminution des émissions de CO₂.

Henri MOLLERON

Je crois qu'il faut distinguer deux choses sur l'effet de serre :

- Le bilan de l'effet de serre/motorisation évolue sous le coup de contraintes et de progrès technologiques qui sont dans une autre sphère que celle des constructeurs routiers.
- Au niveau des constructeurs, il faut proposer un bilan global sur la construction et l'entretien des infrastructures qui soit plus frugal en contenu énergétique et par conséquent sur l'effet de serre.

L'outil est bien évidemment l'analyse de cycle de vie. Cela veut dire parfois que l'infrastructure la moins coûteuse à construire en terme de bilan n'est pas la plus pénalisante en terme de cycle de vie. On retrouve là la question de l'entretien. La route « kleenex » comme aux Etats-Unis a besoin d'être refaite au bout de 15 ans. Même si elle a coûté moins de contenu énergétique, son bilan est déplorable. On revient sur la question fondamentale d'un couple bien ajusté entre la construction et l'entretien puisque la couche de surface de la route s'apparente au toit de la maison : si on ne remplace pas les tuiles au bon moment, on perd son toit. Pour une route, si on n'entretient pas la surface, on perd la structure.

Les matériaux routiers ont une particularité par rapport à d'autres secteurs : ils sont parfaitement recyclables. Le recyclage entre dans une très grande partie dans la prise en compte de ces questions d'économie énergétique. Malheureusement on ne fait pas assez de recyclage en France et il continue d'y avoir des blocages techniques trop forts dans toute la maîtrise d'œuvre technique qui tourne autour de la route. Nous voulons faire plus de recyclage car il le faut, à l'instar de ce que nous faisons à l'étranger. Non seulement la route est recyclable à 100 % mais elle accueille aussi les produits recyclables d'autres secteurs industriels comme ceux du bâtiment, de la sidérurgie, de la miroiterie, des pneumatiques et autres. Cela a toujours été un carrefour de recyclage et par là même apporte une contribution positive à l'ensemble des flux. Nous voulons et devons donc en faire plus.

Michel DUBROMEL

Au niveau de l'usage particulier, une personne dans une voiture d'une tonne génère une quantité énorme de CO₂ et en mettre plus est facile. On n'est pas d'accord avec M. HAGEGE sur le covoiturage. Je mentionne toutes les dispositions type covoiturage, plan de déplacement des entreprises. Cela doit se mettre en pratique car on ne peut pas se lever le matin en disant « demain ; on fait du covoiturage ». Nous pensons qu'il y a des solutions simples et ne demandant pas d'énormes investissements pour permettre d'optimiser le remplissage d'une voiture. En moyenne, se trouve 1,2 personne dans une voiture en zone urbaine. Mettre deux ou trois personnes est certainement possible. Attention aux heures de travail : la majorité des personnes, soit 55 %, travaillent en horaires décalés. Toutefois, cela peut très bien fonctionner.

M. Mesqui mentionnait pour les transports de marchandises des tarifications dans les tunnels transfrontaliers qui sont indexés aux normes euros. Le projet développé par France Nature Environnement qui est **la transposition de la directive eurovignette** inclut cette indexation du tarif du péage sur les normes euros. Les transporteurs routiers que nous avons rencontrés ne semblaient pas être surpris car en fait c'est une incitation au renouvellement du parc.

Nous pensons que des solutions très pratiques et non coûteuses peuvent être mises en œuvre pour réduire les émissions de CO₂.

Question N°5

Le péage et la régulation du trafic sont-ils des outils au service de la mobilité durable ?

Michel HAHEGE

Même si deux d'entre vous ont déjà répondu à la question du péage avec notamment le télépéage, essayons de répondre spécifiquement car elle peut se poser localement.

Jean MESQUI

Je voudrais signaler que le péage en tant que tel ne veut pas dire grand-chose. Il faut distinguer **le péage comme mode de financement et le péage comme mode de régulation ou de taxation**. Nous disons toujours oui au péage comme mode de financement car c'est le seul moyen pour affecter durablement de l'argent en France. Il n'y en a jamais eu d'autres. C'est un moyen efficace et nécessaire. Le type de péage de régulation comme le péage urbain, n'a pas d'avenir en France si on ne le pose pas en tant que système. Il faut décrire le système dans lequel s'inscrira le péage urbain et ce qui permettra de financer ou de réguler ou d'améliorer. Se contenter de « balancer » des concepts de péages urbains, comme c'est le cas aujourd'hui, ne passera pas.

Je crois que c'est effectivement une solution d'avenir mais à condition qu'il soit présenté correctement et que ce qu'il permet d'alimenter soit clairement et durablement affiché. Si cela devient une simple taxe ce n'est pas la peine d'y penser.

Je souhaiterais également aborder la question polémique de prélèvement d'une taxe ou d'un péage sur le réseau aujourd'hui non couvert par un péage. Plusieurs pays se sont lancés comme l'Allemagne ou la Suisse avec la taxation des poids lourds sur leur réseau. Des pays de l'est y réfléchissent, la Tchéquie va le mettre en place. Nous pensons qu'il ne faut pas rester les bras ballants mais y réfléchir car cela peut être aussi un puissant outil d'équilibrage. En effet, à force de faire de la modulation tarifaire sur le seul réseau autoroutier, on va finir par envoyer les camions polluants sur le reste du réseau. Une réflexion sur l'équilibrage du prélèvement sur la circulation, sur la mobilité est à conduire sur le territoire national. On ne peut pas en faire l'économie.

Les anathèmes lancés par certains candidats aujourd'hui, du type « il faut arrêter le tout autoroutier ou cessons d'avoir des poids lourds en file sur les autoroutes », ne servent pas à grand-chose, car aucune solution n'est apportée. En effet, si l'on décide de faire une voie d'eau aujourd'hui, elle sera tout au mieux réalisée dans 20 ans. On entend que l'on transporte sur une péniche l'équivalent de 80 camions : ce n'est pas vrai et n'a pas de sens. Je trouve que l'on manque de cette réflexion globale sur la manière d'équilibrer les flux de transport dans toutes les situations en zones urbaines et rase campagne.

Henri MOLLERON

Je crois que tous ces outils sont légitimes dans la mesure où ils procèdent d'une volonté d'optimisation qu'il s'agisse de la qualité du trafic, du financement, de l'accidentologie, de l'environnement. En revanche, la ligne rouge apparaît dès qu'ils rentrent

dans une logique de punition de l'automobiliste, des transporteurs routiers. On voit bien parfois que le débat va vers cette direction. Dès que l'on est dans l'optimisation et que l'on en explique tous les enjeux, l'acceptation est possible. En revanche dès que l'on rentre dans une logique de punition, le débat devient impossible et l'acceptation sera mauvaise.

Michel DUBROMEL

Il est difficile de répéter ce qui vient d'être dit.

Michel HAGEGE

Vous êtes finalement assez d'accord avec nos deux autres intervenants ?

Michel DUBROMEL

Oui. Nous percevons actuellement le péage et la régulation comme des sanctions. La question que cela pose est celle de la ségrégation sociale. Nous ne disons donc pas non mais à quoi cela sert-il ? J'ai été très surpris dans le projet écoredevance de voir un péage, c'est-à-dire une prise en compte des frais d'infrastructures sur les réseaux routiers non concédés. **La question sur laquelle nous avons buté avec le ministère de l'équipement et des transports est celle de l'affectation.** À chaque fois qu'il est conseillé à Bruxelles d'affecter toutes les dépenses, le seul pays en Europe à ne pas le faire est la France. Je vais assez régulièrement à Bruxelles pour me faire tirer les oreilles. On voit bien que le péage sera perçu comme un outil ressenti si les sommes sont affectées à autre chose. Tant que ce sera une sanction, cela se traduira par une ségrégation sociale. J'en ai parlé récemment avec [inaudible] qui lui est d'accord sur le principe mais dit que cela sera perçu comme une ségrégation sociale, donc [inaudible] négatif.

Echanges avec la salle

Jean Pierre Morlin, *président de l'OTRE (Organisation Transporteurs Routiers Européens).*

On a beaucoup parlé de nous et je vais prendre quelques minutes pour vous donner l'avis des transporteurs que je représente en ce qui concerne le financement. D'une manière générale, les transporteurs routiers ne sont pas contre : nous sommes tout à fait d'accord pour payer pour avoir une infrastructure raisonnable pour notre activité ; nous ne souhaitons pas cependant être les seuls à payer et avoir des écarts avec nos collègues européens. En clair, nous sommes d'accord pour mettre une taxe kilométrique à condition de supprimer les écarts de traitement que nous avons par ailleurs sur d'autres prestations.

Nous sommes par ailleurs tout à fait d'accord sur une modulation qui concerne la pollution. En revanche, nous sommes très dubitatifs sur une modulation horaire, pour la simple et bonne raison qu'aujourd'hui, les contraintes sociales sont telles qu'on ne peut plus rouler qu'entre 7 heures et midi et grosso modo 14 heures et 17 heures/18 heures ou 19 heures. Pour nous, une modulation ne sera qu'une augmentation. On ne peut maintenant que, dans des cas très rares, rouler la nuit, ce qui provoque d'ailleurs les problèmes de parking.

D'une façon plus générale il faut aussi faire attention aux sanctions financières qui touchent essentiellement le transport autoroutier français, car elles limitent très peu le nombre total de camions sur les routes. En revanche, cela limite le nombre de camions français sur nos routes.

N'oublions pas que nos infrastructures, quel que soit le mode de transport, peuvent être comparées à des tuyaux et que l'on ne passera pas tout ce que l'on peut espérer dans certains tuyaux. Le fer est aujourd'hui un petit tuyau et la route un gros tuyau. On ne peut pas passer plus de 1000 camions/jour sur une voie ferrée alors que l'on passe 1000 camions/heure sur une seule voie autoroutière. Comme vous l'avez dit, les camions polluent de moins en moins et en plus on ne sait pas quel [inaudible].

Question 6

Quel est l'avenir du mode routier en milieu urbain ?

Michel HAGEGE

Je vous demanderais de répondre très rapidement à cette question car nous sommes pris par le temps. Tout le monde connaît la réponse : c'est pour le dernier kilomètre. Le seul problème est que le dernier kilomètre est plutôt dur. Cela signifie-t-il que la seule réponse est technologique ? En effet, il n'est pas question de livrer les marchandises au dernier kilomètre ni par le fer ni par le fluvial, surtout au moment où l'express se développe de plus en plus.

Jean MESQUI

Oui, je ne vois pas très bien comment répondre autrement. La réponse est technologique. Le mode routier existera toujours.

Henri MOLLERON

De toute façon, la réponse est aussi géométrique. Nos villes évoluent très peu. Les plans sont les mêmes qu'il y a deux cents ans. Cette durabilité de la géométrie est une contrainte qui différencie chaque ville et conduit à une optimisation, un bricolage pragmatique des modes de transport dans le contexte de chaque ville, de son climat, de sa géométrie, de son relief, de l'accessibilité à son sous-sol. La largeur des rues ne va pas changer.

Michel DUBROMEL

Je ne citerais pas le dernier kilomètre. Je crois que l'élément sur lequel je rebondirai et qui a fait l'objet de très nombreux débats publics est le problème de l'express. Je pense que nous avons pris là une habitude sociétale qui nous a un peu été contrainte. Quand on coche la case du bas sur la commande des 3 SUISSE « livraison expresse gratuite », on ne la paie pas au véritable coût. Cela a un coût social et environnemental énorme. Le jour où aussi bien les distributeurs que les clients paieront le véritable coût d'une livraison expresse, cela calmera toutes ces camionnettes qui traversent la France pour pas grand-chose.

Michel HAGEGE

S'il n'y a pas de réactions, Philippe DURON a la parole pour conclure.

Conclusion

Président Philippe DURON

Je voudrais tout d'abord remercier nos trois intervenants qui ont essayé de nous montrer la complexité de la question routière et de sa place dans le grand débat sur la comodalité, sur l'environnemental. Durant ce débat, grâce à eux et à vos excellentes interventions, on a pu mesurer l'inquiétude de nos concitoyens par rapport non seulement à la route mais aux infrastructures en général et également la prise de conscience qui les a amenés d'une réserve aux infrastructures, ou d'une opposition de voisinage, à une opposition aujourd'hui plus idéologique. Cette opposition au regard des grandes questions environnementales est plus consciente. À partir de là, nous avons essayé de voir comment résoudre à la fois ces oppositions mais aussi ces contradictions. Bien évidemment, les uns et les autres vous avez insisté sur la nécessité d'une meilleure écoute du public, des usagers, des riverains mais aussi d'un effort de pédagogie qui devait être accentué et amélioré. Il fallait dépasser les logiques d'ingénieurs et arriver à des logiques plus globales, plus systémiques pour parvenir à faire admettre aux usagers et aux riverains l'utilité sociale des infrastructures et de la route.

Il a été souligné qu'aujourd'hui les différents acteurs prenaient en compte la logique de développement durable mais aussi des éléments très complexes comme la protection de la biodiversité.

Nous avons ensuite examiné les possibilités d'un transfert modal. Chacun s'est plu à indiquer qu'il était encore modeste, que l'effort à faire était vraisemblablement considérable et de long terme. La route a été un mode dominant et le restera encore durant de longues décennies.

Les questions du ferroviaire ont été également évoquées avec les systèmes de transport qui vont du port au client en passant par le ferroviaire et la route.

Vous avez abordé l'optimisation des réseaux. Plusieurs pistes ont été évoquées par nos intervenants et par nos invités : les progrès de la construction qu'il est nécessaire d'envisager, la route durable, le rejet du modèle américain et de sa route « kleenex ». Pour ceux qui suivent l'actualité, on pourrait dire que la route durable devient une prise de conscience. Le dernier congrès d'Eurobitume à Vienne il y a deux ans l'avait bien montré.

Nous avons également parlé de la régulation par la vitesse. Comme nous l'a dit Olivier-Paul Dubois-Taine, la piste est vraisemblablement prometteuse.

L'évolution des technologies a fait l'objet de notre débat et j'ai retenu qu'il y aurait un avenir à la voiture ou au transport routier après le moteur à explosion.

Marie-Françoise Pérol-Dumont a souligné l'intérêt de construire des routes sûres, des routes qui pardonnent, pour reprendre sa formule.

Les deux dernières questions ont été consacrées au péage. Vous avez souhaité qu'il ne soit pas une contrainte, une punition, une taxe mais qu'il ait une fonction qui peut être de régulation du trafic ou au service du financement des infrastructures de demain ou des infrastructures plus durables. Le péage urbain apparaît notamment comme une bonne idée après les exemples de Londres et de Stockholm, encore faut-il en faire une pédagogie intelligente et faire en sorte qu'il apparaisse comme une pénalisation des usagers ou comme une ségrégation sociale supplémentaire.

Enfin le mode routier en milieu urbain apparaît incontournable en dehors de tous les modes de transport. La route est le moyen le plus souple et le moins coûteux pour aller jusqu'à l'utilisateur final ou le client.

Nous pouvons dire que la route est le moyen de transport le plus ancien, qu'il a beaucoup évolué depuis la voie romaine jusqu'à l'autoroute. Elle évoluera encore vers une route peut-être plus intelligente, plus durable, plus économique et une route qui ne devra plus être présentée comme l'adversaire des autres modes de communication mais comme un moyen au service des transports, de la mobilité, qui doit s'articuler plus intelligemment avec les autres modes de transport pour une complémentarité plus efficace.

Je vous remercie tous et vous donne rendez-vous pour notre troisième petit-déjeuner en compagnie de Michel HAGEGE.