

Audition publique

Synthèse de l'audition publique de Marseille, le 17 mai

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les différents outils mis en place et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impacts sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement des territoires) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Dans son intervention, Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe Verts au Conseil régional Provence-Alpes Côte d'Azur, met en cause le « scénario fataliste de croissance continue du trafic » de l'Etat et réclame un changement de donne. Elle présente le travail fait par les Verts des 3 régions dans le cadre d'un cahier d'acteur. Elle s'oppose à la logique du tout-autoroutier et prône le report modal par voie fluviale, ferrée et maritime. Elle apprécie la problématique générale du débat public et formule trois demandes :

- l'étude d'un scénario volontariste prenant en compte la réduction des gaz à effet de serre, la fin du pétrole bon marché et la relocalisation de l'économie ;
- tout projet d'infrastructures actuels et à venir doit être suspendu aux résultats du débat ;
- une contre étude indépendante doit être réalisée. Elle portera sur les prévisions de trafic, les coûts externes des transports routiers, l'optimisation des infrastructures existantes, les perspectives de report modal et la création de nouvelles infrastructures ferroviaires.

En matière de déplacements, elle souhaite la réduction de notre dépendance aux ressources fossiles et la lutte contre les déplacements inutiles et contraints. Elle refuse la logique de production low-cost, prône la relocalisation de l'économie, l'utilisation des nouvelles technologies et le lissage des périodes de pointes. Elle souhaite que soit renforcée l'incitation à l'éco-citoyenneté (co-voiturage, transports collectifs, modes doux) et pense qu'il faut repenser l'urbanisme et recentrer la ville. Elle recommande l'intégration des coûts externes à travers des taxations. Le financement de nouvelles infrastructures par une fiscalité écologique (taxe carbone, taxation des poids lourds pour financer des projets ferroviaires...) permettrait, selon elle, un rééquilibrage économique entre les différents modes de transport. Afin de lutter contre les pollutions atmosphériques et les autres nuisances (foncier, agriculture, paysages...), aucune nouvelle offre autoroutière doit être apportée.

Philippe MARZOLF l'interroge sur les schémas de développement logistique dont fait mention son cahier d'acteur.

Catherine LEVRAUD se déclare favorable aux plates-formes logistiques conjuguant les 3 modes (« que va-t-il se passer aux abords de Fos 2XL ? »).

Philippe MARZOLF lui demande comment les maires peuvent éviter le mitage du territoire.

Catherine LEVRAUD souhaite que la délivrance d'un permis soit subordonné à la présence des transports collectifs. Selon elle, les zones commerciales et pavillonnaires coûtent très cher aux communes et aux populations qui n'en mesurent pas toutes les conséquences.

Philippe MARZOLF reprend sa proposition de taxer la route et lui demande si, comme le disent certains acteurs socio-économiques, ce genre de mesure ne va pas tuer le développement économique.

Catherine LEVRAUD le renvoie aux conséquences du transport routier sur la santé et rapporte également que le transport français n'existe presque plus. Elle considère que chaque pays doit mettre en place un système de taxation du routier qui permettra de financer des infrastructures ferroviaires. Selon elle, les échelles de prix en matière de transport sont injustes : « les modes alternatifs sont toujours trop chers ».

Monsieur ROHART, de Sète, souhaiterait plus d'information sur l'augmentation des hospitalisations dues à la pollution.

Catherine LEVRAUD considère que la France est en retard sur ces questions, que les données sont floues et que le coût, très lourd pour la société, doit être pris en compte.

Pierre CALFAS de VNF demande à ce que les données soient actualisées car depuis 2000 le fleuve a doublé son trafic, même si les investissements sur le fleuve sont quasiment nuls.

Claude LEROI demande à l'Etat la part exacte du pavillon français dans les transports en France.

Pascal MIGNEREY, direction générale de la mer et des routes, rapporte que la part du pavillon routier français par rapport au transport de marchandises en France est de 74%.

Catherine LEVRAUD mentionne que le pavillon français travaille avec des filiales étrangères.

Jean GONELLA, FARE Sud, regrette que l'on ne sache pas faire correspondre état sanitaire et installation.

Catherine LEVRAUD rapporte que la différence peut être faite même si les particules diesel et sidérurgique sont proches. Elle fait le lien entre augmentation des allergies et pollution.

Claude LEROI lui demande comment les Verts comptent optimiser les infrastructures routières.

Catherine LEVRAUD considère qu'il faut rajouter des tronçons et regrette que souvent le choix se fasse entre une autoroute ou rien (cf A51).

Jean-Pierre BOULET, d'ASF, ne comprend pas la préférence des Verts pour les aménagements routiers qui renforcent les nuisances vers les habitations.

Claude VALLETTE, vice-président en charge de l'aménagement à la **Communauté d'agglomération de Marseille Provence Métropole** souligne l'enjeu national de sauvegarder la place de Marseille comme premier port de la Méditerranée. Il considère que le débat public doit s'inscrire dans une réflexion globale sur les déplacements, au delà des enjeux du couloir rhodanien (enjeu national et européen). Selon lui, la congestion du couloir rhodanien et languedocien ne concerne que la route, mais ni le fer ni le fleuve. Il préconise le report modal du fret vers le rail, le fleuve ou la mer, l'accélération du programme TGV pour les voyageurs longue distance (LGV PACA), le développement des TER et des intercity pour les liaisons de proximité.

Il se dit inquiet du renforcement des corridors de transports concurrents (réseaux trans-européens) qui risquent de marginaliser la région et insiste sur l'accessibilité de l'aire métropolitaine marseillaise (notamment fluviale, vers le Rhin). Il souligne l'importance du projet Fos 2XL et des projets routiers, fluviaux et de plates-formes logistiques qui lui sont rattachés pour favoriser l'accès du port à l'hinterland.

Entre Lyon et Marseille, il préconise une voie ferroviaire dédiée au fret, le contournement ferroviaire de Lyon et une voie réservée aux camions. Pour soulager la vallée du Rhône d'une partie des trafics marchandises, il recommande de terminer les axes nord sud routiers alternatifs et d'offrir une alternative au Lyon-Turin grâce au projet du Montgenèvre.

Selon lui, l'amélioration du transport ferroviaire passera par l'optimisation de la circulations des trains, le développement du transport combiné, l'augmentation de la longueur des trains de fret et la mise en place des services d'autoroutes ferroviaires. Le transport fluvial, quant à lui, devra améliorer son exploitation, faire évoluer ses technologies et son organisation. Le transport routier devra optimiser le fonctionnement de son réseau autoroutier. Enfin, les autoroutes de la mer devront être développées.

Il conclut en insistant sur la nécessité de faire évoluer les comportements, notamment par le biais de la fiscalité (taxe du routier).

Monsieur ROHART, Sète, constate que les problèmes de stationnement doivent être résolus afin de développer les TER.

Claude VALLETTE constate que deux trafics se superposent : le transit et le local. Il considère que les collectivités doivent favoriser l'intermodalité et pense que l'étalement urbain doit être combattu et le territoire aménagé réellement.

Jean GONELLA, FARE-Sud, explique qu'une taxe routière existe déjà, la TIPP, qu'elle est soumise au principe constitutionnel de non affectation des dépenses et qu'elle est remboursée pour partie aux transporteurs routiers.

Monsieur BUDILLON, directeur régional de l'équipement, assure à Monsieur Vallette que Marseille est placé sur l'axe Espagne-Lyon-Allemagne et que la desserte de Fos est assurée.

Pour Amar NAIMI et Ouria DJELLOULI, de l'atelier citoyen, il convient de favoriser les autres modes que la route, compte tenu des impacts sur la santé et du réchauffement climatique. Ils s'opposent à la matérialisation de la voiture par la publicité et sont partisans de finir les projets déjà en cours avant d'augmenter les autoroutes. Face aux analyses contradictoires des experts sur la congestion routière, ils recommandent de s'occuper des problèmes quotidiens des citoyens : éloignement des lieux de travail et d'habitation et manque de transports collectifs. L'urbanisme et l'approvisionnement des villes doivent être repensés, tout comme l'incitation et l'éducation au changement de comportement.

Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable, entend bien le message concernant les contradictions des experts et les interroge sur les aspects financiers, peu cités dans leur cahier d'acteur.

Amar NAIMI rapporte qu'ils proposent une taxation de la route transparente, au profit de la santé des citoyens.

Catherine LEVRAUD félicite les membres de l'atelier citoyen et regrette l'attitude des technocrates. Elle leur recommande de ne plus utiliser de vieux schémas et pense que ce n'est pas aux citoyens de proposer des solutions.

Jean GONELLA demande aux citoyens s'ils ont interrogé l'Etat sur l'existence d'une politique de transport.

Les citoyens se déclarent toujours en attente de solutions, en dépit des éléments apportés au débat.

Jean-Didier BLANCHET explique que c'est la première fois que l'Etat « met sur la table ce qui se passe » et que tous les experts sont d'accord concernant la croissance du trafic (20% depuis 5 ans). S'agissant de la politique de transport de l'Etat, il cite le CIADT 2003.

Michel BADRE explique que l'Etat a ouvert au maximum les options et a apporté une expertise pour trouver des solutions en commun. A la fin du débat, l'Etat et les collectivités devront prendre position.

Michel CROC, Directeur régional PACA de Réseau Ferré de France, fait le constat d'un fort développement des services aux voyageurs et de la fragilité économique et technique du fret : attentes de fiabilité, de gains de productivité, espoirs dans le plan fret SNCF, le combiné et l'utoroute ferroviaire. Il détaille dans son intervention un plan d'action pour une mobilité durable (modernisation du réseau et de son exploitation, poursuite des CPER, du CIACT, développement des services d'utoroute ferroviaire). Selon lui, la politique des transports doit être intégrée, au service de l'aménagement et de la cohésion des territoires. L'urbanisme doit être pensé en fonction des questions de mobilité, valoriser les transports collectifs qui doivent être améliorés grâce au cadencement, à des capacités supplémentaires et à l'intermodalité.

Selon lui, les transports ferroviaires peuvent capter les 2/3 de la croissance voyageurs à l'horizon 2025 (trains plus longs, gains de productivité grâce aux nouveaux opérateurs, meilleure fiabilité par le cadencement en réseau). Concernant les marchandises, il estime que le fer et le fluvio-maritime peuvent emporter la quasi totalité de la croissance future. Il préconise une chaîne logistique intégrée et la réorganisation de la collecte/distribution régionale.

Claude LEROI l'interroge sur les conséquences possibles de la libéralisation du marché.

Michel CROC se déclare très intéressé.

Philippe MARZOLF lui indique que les chargeurs disent que le transport du fret ne fonctionne pas.

Michel CROC déclare que des améliorations doivent être apportées concernant la compétitivité et la fiabilité et que l'utoroute ferroviaire commence à entrer dans les prix du marché.

Pascal MIGNEREY précise que la capacité totale de la part modale du fer permettrait d'absorber toute la croissance des marchandises, pour autant toute la croissance du trafic ne se reportera pas sur le fer, certaines marchandises ne pouvant passer que par la route. Même chose au niveau des voyageurs.

Jean-Pierre ESTELA pense que le problème majeur du système ferroviaire est le financement de l'entretien et du renouvellement de l'existant.

Michel CROC rapporte que RFF et SNCF ont confié à un cabinet suisse un état des lieux qui sera remis au ministre afin que celui-ci prenne une décision. Il a été décidé d'inclure la rénovation du réseau existant dans les contrats de projets Etat/région.

Pierre-Yves TEYSSE, Fermed, demandent à Michel Croc si ses hypothèses prennent en compte le fait que certaines lignes sont dédiées au fret (quid de la rive droite du Rhône ?) et que des trajets plus courts peuvent être économiquement viables.

Michel CROC mentionne que des études sont en cours pour la rive droite du Rhône et que certains trajets courts marchent très bien, notamment les shortlines (trajets très courts à partir des ports).

Catherine LEVRAUD interroge Michel Croc sur l'aide que peut apporter RFF pour la mise en place du cadencement.

Michel CROC explique que RFF définit les sillons et cadence les horaires. Il rapporte qu'aujourd'hui, pour une échéance à 2008, RFF va remettre à plat tous les horaires et les organiser pour que les correspondances fonctionnent bien (exemple de Zurich).

Catherine LEVRAUD demande si cette mesure est indépendante de la mise en oeuvre des conventions entre la Région et la SNCF.

Michel CROC explique que cela se fera en parallèle. Le travail sur le cadencement est commun entre RFF, la SNCF et la Région. C'est cette dernière, autorité organisatrice des transports régionaux, qui détermine les cadences voulues pour chaque liaison.

Jean-Pierre ESTÉLA, Centre d'études et de recherche sur les hommes et les entreprises, et vice-Président du MNLE PACA, se prononce dans son intervention pour un débat élargi aux 6 régions. Face à un système de transport qui va, selon lui « à vau-l'eau », face au catalogue de mesures de l'Etat qui ne répondent pas aux questions des habitants, il demande que l'on prenne en compte les besoins locaux grâce à des réseaux qui combinent les fonctions de tous les modes de mobilité et permettent une totale interconnexion des modes de transport. Ces réseaux devront être soutenables aux plans environnemental. Pour lui les gens attendent désormais « des emplois sans les nuisances ». Le développement soutenable passera par une mobilité durable et l'utilisation de la façade maritime (mer et fleuve).

Il propose, pour les réunions territoriales, d'établir un tableau des mesures possibles à court, moyen et long terme, en distinguant celles qui relèvent de la régulation et celles qui relèvent des infrastructures. Il propose de faire une étude des études qui dressera des scénarii pour le futur, en fonction de la rupture énergétique et des risques climatiques qui permettront d'informer et de consulter tous les acteurs d'un territoire. Selon lui, l'acceptabilité de la décision publique, n'est possible que par la concertation.

Enfin, il dresse une liste de réalisations à entreprendre : électrification des flottes de véhicules de livraison, LGV Rhin/Rhône, contournement ferroviaire de Lyon, 2 voies électrifiées sur l'axe Marseille - Veynes - Grenoble et vallée du Rhône - Veynes - Gap – Briançon, tunnel ferroviaire Montgenèvre, LGV Avignon Perpignan, LGV Marseille Nice, réseau cadencé de TER, A51 jusqu'à la Batie Neuve, rénovation des canaux Freycinet et doublement des écluses sur le Rhône.

Philippe MARZOLF le questionne sur l'étude des études à mettre en place.

Jean-Pierre ESTÉLA lui indique qu'il faut vérifier la pertinence des études. Il pense qu'il faut trouver d'autres mobilités ou changer la façon de se déplacer et faire de la massification. « Aujourd'hui, les stocks sont sur la route ». Selon lui, la vitesse n'est plus un paramètre économique important : plus on va vite, plus on consomme, plus ça coûte cher.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA, rapporte que le TGV économise de l'énergie en augmentant sa vitesse, jusqu'à un certain seuil.

Jean-Pierre ESTELA considère qu'il faut casser la religion de la vitesse.

Catherine LEVRAUD souhaiterait des précisions sur la desserte fluviale de Fos 2XL.

Pierre CALFAS, VNF, rapporte qu'un canal reliant le Rhône par Barcarin est prévu au futur contrat de projet.

Face à une boutade de Jean-Pierre ESTELA qui propose de doubler le tunnel du Fréjus pour absorber la croissance routière, **Jean GONELLA** demande des précisions.

Jean-Pierre ESTELA rapporte que s'il suit la cohérence du dossier de l'Etat, ce n'est pas le Lyon Turin qu'il faut réaliser, mais un 2^{ème} tunnel de Fréjus. Selon lui, le transport routier doit être régulé sinon les transporteurs pallieront la hausse du pétrole en dégradant les conditions sociales (exemple de Dentressangle qui a embauché des chauffeurs à l'est). Il préconise de remplacer le pétrole par une nouvelle énergie et des moyens de propulsion différents. Ce qui demande des investissements et une transition technologique importante.

Frédéric DAGNET du Port Autonome de Marseille, rappelle que le port de Marseille est l'ouverture naturelle de la vallée du Rhône sur la Méditerranée, espace majeur de connexion nord-sud, est-ouest, relié au monde via Gibraltar et Suez. L'aménagement du territoire, selon lui, doit comprendre également la dimension maritime. Il rapporte que la projection de l'Union européenne en matière de transport intérieur de fret devrait s'accroître de 70% d'ici 2020. Pour que ces échanges soient possibles, l'UE soutient l'organisation d'autoroutes de la mer, dont une en Méditerranée occidentale.

Les autoroutes de la mer permettent un transfert modal massif du réseau routier qui suppose la concentration des flux de trafic sur ces voies et une massification à partir des ports. L'autoroute de la mer s'inscrit dans un lien de porte à porte intermodal avec l'intégration de chaîne de transport logistique à plusieurs échelles de territoire. C'est cette interconnexion de l'ensemble des réseaux qui fera du port un lieu stratégique de fluidité, selon lui.

Il constate néanmoins que le marché est difficile à cause des prix de la route et de l'adaptation des transporteurs routiers à la remorque non accompagnée. Pour que les autoroutes de la mer deviennent une alternative aux autoroutes terrestres, il faut une concentration du fret, l'adhésion de l'ensemble des professionnels du transport et des prix de même niveau que ceux la route. Sachant que le fret est libre d'aller où il veut, il faut encourager le maritime en taxant plus fortement la route. Un tel projet, selon lui, requiert une volonté politique nationale et régionale. Il cite le rapport Richemont et ses avantages.

Philippe MARZOLF l'interroge sur les raisons du déficit de la ligne de Louis Dreyfus.

Frédéric DAGNET rapporte que le port de Toulon a été choisi bien qu'il n'offre pas de massification des flux et n'a pas, au départ, le trafic nécessaire pour faciliter cette massification ; il voit deux raisons, à ce que Louis-Dreyfus ait malgré tout choisi Toulon : le dumping tarifaire de Toulon et une manutention moins délicate à gérer à Toulon qu'à Marseille.

Jean-Didier BLANCHET se déclare pour sa part prêt à faire plus pour soutenir les efforts du port, pour capter ces trafics supplémentaires.

Jean GONELLA revient sur la remarque de Monsieur Dagnet qui se plaint que la route ne paie pas les coûts qu'elle induit et sur le transport du tracteur qui n'entraîne pas les mêmes demandes sur le fer que sur mer.

Jean-Didier BLANCHET explique que la différence des demandes vient de la taille de l'entreprise : dans le cas d'une entreprise individuelle, la remorque est souvent accompagnée.

Jean-Claude JUAN retient du débat de ce soir l'enjeu des 5 millions de boîtes pour le port de Marseille. Il demande un soutien fort de l'Etat pour capter ces trafics et plus de capacité que le port de Fos 2XL en permettra.

Jean-Pierre BOULET, des Autoroutes du sud de la France, cite quelques chiffres concernant l'A7 et l'A9 : 76 000 véhicules par jour en moyenne annuelle avec 165 000 les jours de pointe et 14 500 poids lourds par jour. Sur les 15 dernières années, le trafic a enregistré une croissance de 40% sur l'A7 (un peu plus sur l'A9), soit 2,6% par an en moyenne et +4% pour les poids lourds. ASF prévoit une croissance future des trafics moitié moins forte que celle annoncée par l'Etat. Pour autant, l'absolu besoin d'augmenter les capacités autoroutières demeure à ses yeux : les bouchons vont se multiplier et les plages de temps consacrées aux mesures d'entretien et d'exploitation vont se restreindre. La politique active en matière de sécurité routière mise en place par ASF atteint ses limites. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, sur laquelle ASF est actionnaire principal, n'apporte pas de solution à hauteur du problème : 50 000 camions par an y seront reportés à moyen terme, soit 1% du trafic poids lourds sur l'A9. Il estime que les prévisions de report modal sont optimistes et que les infrastructures nécessaires seront difficiles à financer (notamment l'A51). En conséquence, ASF recommande la création d'une autoroute co-axiale à 2X(3+2 voies), les deux voies nouvelles, abaissées, étant consacrées aux poids lourds. Cette mesure est préférable, selon lui, car elle permet une réhabilitation environnementale de l'autoroute.

Philippe MARZOLF lui demande si le principe de précaution que Monsieur Boulet cite pour la sécurité des automobilistes ne s'applique pas aussi au réchauffement climatique.

Selon Jean-Pierre BOULET, il faut rendre compatible protection de l'environnement et mobilité car cette dernière est directement liée à la croissance économique. Il pense que le coût du pétrole va favoriser l'apparition des véhicules moins consommateurs d'énergie et moins polluants.

Philippe LE DANVIC, directeur de la DRIRE et de la DIREN PACA lui signale que le couplage croissance économique et consommation énergétique est démenti depuis les années 70.

Jean GONELLA ajoute que si la croissance est exponentielle, elle va forcément connaître une rupture, aussi il vaut mieux réguler la croissance dès maintenant. En effet, « à courir derrière les voitures, on a toujours une infrastructure de retard ». Selon lui, l'autoroute trouve toujours des financements, le ferroviaire, non.

Catherine LEVRAUD interroge Monsieur Boulet sur l'application du plan préfectoral pour la qualité de l'air.

Jean-Pierre BOULET répond qu'ASF l'applique grâce à Radio Trafic et à l'affichage lumineux. Plusieurs participants considèrent que ce n'est pas suffisant.