

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Synthèse de la réunion thématique « Transports et développement des territoires » Marseille 12 avril

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), regrette le manque de participation de la Région PACA en général et du Conseil régional en particulier. Il rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public et les membres présents et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer**, il s'agit de se projeter dans le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %, selon les progrès technologiques), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat va soumettre au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. Certaines mesures visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, d'autres encore intègrent le développement du territoire, certaines enfin prennent en compte plusieurs contraintes.

Le but de l'Etat, au final, sera de définir une politique des transports en concertation avec les collectivités et en phase avec les attentes des citoyens.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Anne DEVAILLY, membre de la CPDP, explique qu'elle a construit sa réunion sur 3 plans :

- politique : le développement des territoires nécessite une coordination entre tous les niveaux
- spatial : les espaces concernés sont très variés (un axe qui concentre les flux, activités et personnes et le reste : axe est-ouest, arrière-pays)

- économique, même si l'évolution des activités est très difficile à appréhender sur 20 ans.

Le contexte : cadre historique et géographique de la région

Philippe LANGEVIN, Professeur à l'Université d'Aix-en-Provence, souhaiterait que l'axe méditerranéen, dans sa globalité, soit pris en compte dans le débat. Il présente la région PACA comme une région de déplacements au cœur de 2 systèmes économiques : une économie européenne (produits à forte valeur ajoutée) et une économie méditerranéenne (produits à valeur ajoutée faible). La région PACA est, selon lui, au cœur de deux grands systèmes de communication : l'arc méditerranéen, qu'elle doit s'atteler à construire jusqu'à la Catalogne et la Ligurie et enfin la relation avec la région Rhône-Alpes, Paris, l'Allemagne et l'Angleterre.

A l'intérieur même de PACA, il remarque qu'une bonne partie de l'économie est localisée en zone de montagne : territoire d'inégalités sociales, territoriales, d'économies d'archipel, qui peuvent être réduites par des transports qui aménagent le territoire. Une partie du destin de la région est lié à des infrastructures adaptées à ses conditions de développement, pour Monsieur Langevin.

Sur ce territoire, la Région présente 3 axes essentiels : l'axe littoral, l'axe rhodanien et l'axe durancien. Cette région a construit son développement sur son ouverture, sa capacité à commercer, sa capacité à échanger. Cette économie de déplacements est marquée par une intense activité portuaire, aéroportuaire, par un réseau routier, autoroutier, ferroviaire dense, notamment littoral, par un réseau maillé de plate formes logistiques (Fos Distriport, Miramas...) et par le TGV Méditerranée. L'attraction démographique actuelle, le développement du tourisme, l'augmentation de la demande de produits énergétiques et du niveau de vie ne ralentiront pas les choses.

Selon Monsieur Langevin, le système de transport est important, mais inachevé : beaucoup de choses restent à construire (A51, barrières autoroutières Château-Arnoux-Digne, Fos-Salon, St Maximin-Cadarache) ; l'offre de transport collectif est très insuffisante ; le réseau ferré inachevé (Montgenèvre) ; 88 % du trafic de fret se fait par la route.

Les grands enjeux pour les années qui viennent sont, selon Monsieur Langevin, l'ouverture de la région sur l'extérieur (Europe et Méditerranée) ; son renforcement dans le grand Sud-Est ; l'amélioration des relations internes entre les grandes villes ; la promotion du ferroutage et du cabotage et le développement des transports collectifs et territoires de projet.

Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leurs territoires ?

Anne DEVAILLY, CPDP, regrette l'absence du Conseil Régional et des transporteurs, bien qu'ils aient été fortement sollicités.

Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, président de la Commission des transports, expose le point de vue de la ville de Marseille. Il souhaite que bien que ce soit un débat de problématique, des réalisations pratiques puissent se réaliser à court terme. Il désirerait que la zone du débat soit étendue (Italie, nord de Lyon) et concerne tout l'arc méditerranéen. Claude Vallette présente les enjeux pour Marseille :

- construire le grand Marseille (projet métropolitain) en développant ses attraits, en assurant son bon fonctionnement et en préservant son cadre de vie ;
- préserver la place de Marseille comme ville centre de l'aire métropolitaine grâce au port de Marseille, à Euroméditerranée ;

- travailler sur une échelle européenne de territoire (delta méditerranéen).

Claude Vallette présente les objectifs de Marseille :

- intégrer le top 20 des métropoles européennes ;
- préserver le positionnement de Marseille par rapport à Gênes et Barcelone ;
- tirer parti d'une situation privilégiée de débouché pour la France en Méditerranée (Maghreb, Asie).

Si l'axe languedocien est totalement modernisé, Monsieur Vallette craint que Barcelone et les ports espagnols soient avantagés pour le transport de marchandises. D'autant plus que le flux d'Asie s'est beaucoup développé, profitant surtout aux ports du Nord ; l'Europe se décale vers l'Est, les tunnels suisses sont en cours, ce qui favorisera le port de Gênes. Il craint que la liaison Lyon-Turin sature le sillon rhodanien. Pour Marseille, atteindre Turin et Milan est un objectif qui pourrait être réalisé grâce à la percée du Montgenèvre. Concernant le transport de voyageurs, la LGV PACA et son accès à l'Italie est le projet majeur pour Marseille qui demande son inscription sur les grands réseaux de transport européens : Marseille veut rester le pivot des axes de déplacement.

En réaction à cette intervention, **Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement PACA**, rappelle que l'Etat n'a pas oublié les grands projets de PACA, puisqu'il a organisé plusieurs débats publics sur son territoire. Concernant le tunnel sous le Montgenèvre, il explique que les études de trafic à attendre en matière de fret n'étaient pas significatives, mais d'autres réalisées pour les voyageurs sont plus intéressantes. Selon lui, pour réaliser un tunnel ferroviaire pour le ferroutage, le coût serait de 2,3 milliards minimum.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer explique que le projet Lyon-Turin coûtera, lui, 18 milliards d'euros et considère que le Montgenèvre, s'il ne concerne que les voyageurs, coûtera beaucoup moins cher que cela.

Philippe LANGEVIN pense, quant à lui, que le tunnel du Montgenèvre a sa place dans un équilibre global des infrastructures dans la France du Sud. Il craint qu'avec le Lyon-Turin, la région PACA soit ramenée à un rôle secondaire. Le port de Marseille en souffrirait et la région perdrait sa vocation économique au profit d'une vocation touristique exclusive.

Jean GONELLA, FARE Sud, ajoute que si l'on ne change pas radicalement de politique des transports en France, si l'on ne modifie pas la distorsion de concurrence entre le rail et la route, la route l'emportera toujours sur le fer.

Michel BADRE, Ministère de l'Écologie et du Développement durable, demande à Messieurs Vallette et Langevin comment ils envisagent la construction de nouvelles infrastructures avec les difficultés de disponibilité de terrain, de préservation du paysage et de lutte contre la pollution locale.

Claude VALLETTE reconnaît que l'espace est effectivement très contraint et c'est pour cela que le rail devrait souvent être privilégié. Concernant l'habitat, il souhaite densifier les villes, mais est conscient que cela demandera beaucoup de pédagogie.

Pour **Philippe LANGEVIN**, l'environnement est devenue une condition du développement. Il recommande l'accroissement des transport collectifs au détriment du déplacement individuel.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA considère qu'il faut prendre en compte la transition énergétique et préférer à une ligne TGV, un réseau ferré performant électrifié. Concernant le Lyon-Turin, il recommande plutôt l'utilisation du Montcenis suffisant jusqu'en 2020-2025.

Claude VALLETTE approuve l'idée d'un réseau, indispensable pour la moyenne distance, et témoigne des efforts de la ville pour le développement durable, en citant Euroméditerranée qui se fait en haute qualité environnementale (HQE).

Philippe LANGEVIN regrette que notre culture soit celle du transport individuel et souhaiterait, dans les grandes métropoles, une carte Orange comme en région parisienne.

Jean GONELLA énumère les grands projets routiers et autoroutiers (notamment l'A51) et ajoute : « on vante le rail, mais on paye la route ».

Michel CROC, Directeur régional de RFF, se déclare optimiste puisqu'il constate que, dans le dossier, le réseau nord-sud en matière de fret et est-ouest en matière de voyageurs est réalisé. Dans les mêmes échéances, toutes les lignes seront au gabarit des conteneurs maritimes et des autoroutes ferroviaires. Pour le transport voyageurs, comme en Suisse, les horaires seront cadencés. Il assure que la croissance de demande, chiffrée dans le dossier, pourra être absorbée par le réseau ferroviaire ainsi mis en place.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT PACA, pense comme Jean Gonella, qu'il faut un virage total dans la politique des transports. En effet, selon lui, beaucoup de projets ferroviaires en PACA restent à l'état d'idée, faute de financement. Il prend comme exemple les Suisses qui réalisent 50 % des tunnels en Europe (ferroviaires et routiers) en les finançant grâce à la RPLP.

Xavier GODARD, INRETS, s'interroge sur les propos de Monsieur Vallette qui s'opposait à une amélioration de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui désavantagerait le port de Marseille. Il souhaite également en savoir plus sur les difficultés de coopération entre PACA et Languedoc-Roussillon. Il se demande à quelle échelle il faut raisonner : PACA, PACA + Languedoc-Roussillon ou arc méditerranéen qui englobe Barcelone et Gênes ?

Noël LEBEL, CPDP, soumet aux réactions de la salle des propos rapportés concernant les besoins en transport de la région PACA : la seule partie de la région PACA qui produit et transporte des marchandises est sa partie Ouest. A l'Est de Marseille, l'économie est de type californienne. Aussi il suffirait de développer des capacités de transport de marchandises dans le couloir rhodanien ; ailleurs, il faudrait se focaliser sur les voyageurs et éloigner les marchandises.

Philippe LANGEVIN ne partage pas du tout cette idée. Il pense que tout le territoire produit et a besoin de circulation.

Noël LEBEL constate qu'à l'est de Marseille, statistiquement, hormis le transit qui va vers l'Italie, le transport de marchandises est quasiment nul et demande pourquoi ne pas concentrer les efforts sur le transport des voyageurs.

Jean GONELLA remarque que, dans la vallée du Rhône, il faut distinguer le transport de fret et de voyageurs intéressant l'économie de la région et le transport en transit qui ne crée aucune valeur ajoutée et crée au contraire des coûts externes très peu pris en compte. Concernant le transport de marchandises en PACA, il est d'accord avec Monsieur LEBEL.

Jean-Didier BLANCHET approuve ce qui est dit et précise que le trafic qui passe à Vintimille relie l'Espagne à l'Allemagne ou l'Espagne à l'Italie et que, par conséquent, ce n'est pas un trafic qu'il faut favoriser. Il privilégie le Lyon-Turin pour le transport de marchandises.

Claude JULLIEN, Président de la FNAUT PACA, craint que cette ligne ne sature la vallée du Rhône.

Jean-Didier BLANCHET lui signale que la vallée du Rhône n'est pas saturée pour le ferroviaire et signale que l'idée d'un tunnel voyageur pour le Montgenèvre est intéressante.

Michel CROC, Directeur régional de RFF, précise que 50 % de fret entre l'Espagne et l'Italie, passe par la mer. Il approuve la vision présentée par Monsieur LEBEL sur le transport en PACA et suggère pour l'Est une ligne littorale qui passe par les centres-villes et fasse de la logistique urbaine.

Claude JULLIEN est également d'accord avec cette vision du territoire et regrette que le trafic considérable qui traverse la région soit presque exclusivement routier. Il ne peut que déplorer l'état des installations ferroviaires en PACA et s'inquiète des coûts nécessaires à de nouvelles structures, étant donné la géographie de la région. Quant au transfert des marchandises sur le Lyon-Turin, il a constaté que les trains devraient circuler sur le viaduc de la Méditerranée, celui de Chas-sur-Rhône qui sont saturés et situés en ville et cite à nouveau le Montgenèvre, comme solution de remplacement.

Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Pour **Frédéric DAGNET, chef du département développement stratégie du Port autonome de Marseille (PAM)**, la solution qui consiste à réduire les flux de trafic revient à prôner le report de trafic, d'activité et d'emploi ailleurs en Europe. Or ces flux détournés se retrouvent en transit sur nos axes, alors que les emplois restent dans les pays où ils ont été créés. Il rappelle que 80 % des échanges économiques se font par mer et que ces échanges sont faits aux deux tiers par les ports du Nord et pour un tiers par les ports du Sud. Marseille est le 4^{ème} port européen et traite essentiellement des hydrocarbures. Les flux liquides sont traités par oléoduc et gazoduc ; 80 % des conteneurs traités à Marseille-Fos passent par la route, 14 % par navettes ferroviaires et 6 % par navettes fluviales. Fos 2XL projette un doublement des parts modales pour les transports massifiés à l'horizon 2015 : la part du ferroviaire passerait de 15 à 30 %, la part du fluvial de 5 à 10 % et celle de la route de 80 à 60 %. Le projet Fos 2XL triplera les capacités du terminal à conteneurs de Fos pour faire face au marché qui va exploser en Méditerranée. Le trafic de remorques pourrait être en partie transférés des autoroutes routières vers les autoroutes ferroviaires et maritimes. Le ferroutage a un potentiel de développement élevé si deux ports à chaque extrémité permettent la massification. Le port de Marseille doit se donner les moyens de traiter les flux en augmentation des conteneurs pour créer des emplois.

Pour Jean GONELLA, le transport de conteneurs, n'est pour l'instant, pas viable par le rail, la concurrence par la route étant trop forte. Il regrette que chaque fois qu'il y a un arbitrage à faire, l'Etat choisisse l'infrastructure routière. Il interroge Monsieur Dagnet pour savoir si le port de Marseille aura son propre système d'exploitation ferroviaire.

Frédéric DAGNET lui répond que depuis le 1^{er} avril, une partie du réseau portuaire de RFF a été transféré vers les ports, ce qui permettra au port de renforcer son rôle d'aménageur. Il souhaite que les flux entre port du Nord et port du Sud soient améliorés en termes d'infrastructures et de services.

Anne DEVAILLY relance Monsieur Dagnet sur la concurrence entre les ports de Barcelone, Gênes et Marseille.

Pour **Frédéric DAGNET**, il y a des flux sur lesquels les ports peuvent être en complémentarité, d'autres où ils sont en concurrence. Il s'interroge sur l'intérêt de continuer de privilégier les flux vers les ports du Nord.

Selon **Noël LEBEL**, le problème de l'accès à l'Espagne intéresse la France et l'ensemble de l'Europe, mais par contre, Marseille a un avantage indéniable que n'ont pas Barcelone et Gênes : son évacuation fluviale.

Frédéric DAGNET partage son avis, mais considère que seule une petite partie du trafic conteneurs est concernée. Or l'enjeu du port de Marseille est d'être connecté à tous les réseaux et à tous les modes pour offrir un choix diversifié à ses clients.

Jean GONELLA dénonce l'état du réseau ferroviaire français qui est tombé en déshérence, notamment fret, hors les lignes TGV.

Pascal MIGNEREY, Directeur général de la mer et des transports, Ministère des Transports, déclare que le transport combiné a une viabilité économique en France. Il explique que trois types de combinés concernent la région : le combiné ferroviaire avec le transport rail-route, le combiné fluvial (qui est celui qui croît le plus en France) et le combiné maritime qui sont tous aidés financièrement par l'Etat. Monsieur Mignerey explique que la SNCF connaît une phase de restructuration lourde du transport combiné et l'Etat prévoit, pour le fret ferroviaire, une augmentation de l'ordre de 1,2 % par an dans les 20 ans à venir, grâce à sa restructuration et à l'ouverture du marché.

Jean GONELLA, FARE Sud, constate que la croissance des transports est nettement supérieure au PIB. Il s'interroge sur la part transférable du transport routier de fret et de voyageurs sur d'autres modes. Il réclame une étude à opérativité égale afin de connaître la valorisation économique de chaque mode. Il réclame également une étude sur les impacts économiques positifs ou négatifs de chaque infrastructure, à efficacité égale, à transport égal. Ainsi qu'une étude permettant de connaître, à capacité égale, quel est le mode le plus pertinent du point de vue du développement économique et de la réduction du chômage. Il constate qu'il n'y a pas de relation causale entre création d'une grande infrastructure routière et développement économique. Il reproche à la route son encombrement spatial et sa surreprésentativité par rapport au transport public. Il s'interroge sur

la date de fin de l'ère du pétrole et de son prix et constate que notre méconnaissance ne peut permettre de construire l'avenir.

Alain BUDILLON, DRE PACA, rassure Monsieur Gonella sur le fait que la DRE préconise parfois du transport collectif, parfois du routier.

Les mesures proposées par l'Etat

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, constate que l'on parle peu du changement climatique. Or le problème du tourisme en PACA dans 20 ou 30 ans doit être pris en considération : les variations de régimes hydrologiques ne prédisent-elles pas que l'agriculture deviendra impossible sur la rive sud de la Méditerranée ? Et quelles seront les conséquences des migrations sur l'aménagement du territoire en PACA ? Parmi les mesures proposées par l'Etat, celle sur la modification des comportements permettrait l'étalement des migrations touristiques, une autre vision de l'urbanisme.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer a le sentiment que la congestion dans la vallée du Rhône n'est pas un problème prégnant pour les Marseillais. Concernant les poids lourds, il préconise, pour améliorer la situation, la stratégie du push-pull (pousser les poids lourds en dehors de la route et attirer les marchandises vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement). Côté push, cela passe par la maîtrise de la mobilité routière (péage pour les poids lourds sur l'ensemble des infrastructures routières, taxe carbone, quotas d'émissions de CO2). Côté pull, il faut favoriser les transports en commun et développer les modes ferroviaire, fluvial et maritime (combiné rail-route, combiné autoroute ferroviaire) et les franchissements alpins. S'agissant des véhicules légers (80 % des trafics), la mesure qui favorise les progrès technologique est privilégiée (biocarburants, biomasse, hydrogène). Mais pour faciliter la mobilité, quelques infrastructures complémentaires doivent être réalisées, comme l'autoroute cévenole.

Questions/réponses

Jean GONELLA s'interroge sur la faisabilité de certaines mesures en décision publique, notamment le changement des comportements. Il considère également que les mesures s'échelonnent sur un arbre décisionnel très différent.

Philippe MARZOLF cite le tableau récapitulatif pages 85, 86 du dossier de l'Etat qui précise l'échelon de décision.

Jean-Didier BLANCHET considère que le fait d'interroger les 3 régions donne une bonne représentation de la France, aussi le gouvernement, éclairé par ce débat, pourrait en tirer des politiques nationales. Il cite le changement des comportements qui s'est opéré suite à la multiplication des radars. Quant à la RPLP ou les péages sur les routes nationales, ces réglementations sont strictement encadrées par les règlements européens, notamment la directive euro-vignette.

Michel BADRE explique que le débat porte sur la définition d'une politique collective impliquant à la fois l'Europe, l'Etat, les régions, les départements à échéance de 20 ou 30 ans. Il fait référence à l'intervention d'un des présidents de région qui souhaitait que la sortie du débat puisse être un cahier des charges partagé entre l'Etat et les collectivités. De plus, selon lui, des évolutions dans la réglementation européenne peuvent venir de ce qui se dit dans des débats tels que celui-ci.

Alain BUDILLON soutient l'idée de Monsieur Vallette, de densification des formes urbaines et pense qu'un certain nombre de limitations imposées à l'urbanisation doivent être expliquées aux populations.

Jean-Pierre ESTELA, quant à lui, souhaite qu'il y ait une réflexion sur l'approvisionnement des métropoles. Il fait un comparatif entre les infrastructures de transport public de la région parisienne et celles de PACA et s'interroge sur la possibilité de continuer à consommer et à vivre en consommant 2 voire 3 fois moins d'énergie. S'agissant du problème des livraisons en ville, il propose comme solution un service de transport de marchandises à l'échelon municipal et même intermunicipal ou bien un système de livraison par groupage sur des aires métropolitaines.

Jean-Didier BLANCHET pense que la taxe carbone, en faisant payer beaucoup plus cher le prix du carburant poussera soit à faire moins de transport, soit à s'organiser pour être plus efficace, soit à utiliser des véhicules qui soient moins consommateurs d'énergie.

Xavier MOIROUS, de l'Agence d'urbanisme de Marseille, rapporte qu'un débat se déroule actuellement sur la plateforme de Sogaris à propos du transport de marchandises en ville. Il s'interroge également sur la politique portuaire pour l'Europe et s'inquiète du fait que le port de Marseille-Fos tiende si peu de place sur la carte réalisée par Madame de Palacio. Il regrette l'ancienne gestion de l'aménagement du territoire par la DATAR.