

Synthèse de la réunion territoriale Marseille 21 juin

Accueil

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 moyens d'information et de participation 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 des territoires) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

1^{ère} partie de la réunion : enseignements des réunions thématiques, constats et demandes

A tour de rôle, **Claude LEROI, Philippe BOVY**, membres de la Commission et **Philippe MARZOLF** présentent les enseignements des réunions thématiques et les orientations exprimées.

Premier constat : les transports doivent aménager, en structurant et en desservant, l'ensemble du territoire. Ce qui veut dire que les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées et que de nombreux territoires sont dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture et des transports routiers. La planification territoriale et les systèmes de transports doivent être liés entre eux. En ce sens, les collectivités et l'Etat ont un rôle commun déterminant à jouer.

Les personnes présentes aux réunions demandent l'accélération de la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les territoires :

- En PACA, le port de Marseille demande un soutien à sa compétitivité ; les habitants de cette région souhaitent voir se réaliser la LGV PACA et demandent à ce que la possibilité d'un tunnel au Montgenèvre pour les voyageurs et le fret soit étudié.
- En Rhône-Alpes, c'est le contournement ferré complet de Lyon par l'est qui est demandé, ainsi que l'ouverture de la rive droite du Rhône aux TER. Les projets d'agrandissement de l'A7 font l'unanimité contre eux, alors que des reports de trafics de transit sur des axes alternatifs sont envisagés.
- En Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan est réclamée d'urgence alors que des divergences perdurent sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier.

Deuxième constat : les impacts environnementaux sont préoccupants. Les exposés des experts ont permis une forte prise de conscience des enjeux globaux et notamment des risques du réchauffement climatique et de la cherté à venir du pétrole due au pic de production. De fortes attentes se sont fait jour pour réduire les impacts locaux du trafic routier (et parfois ferroviaire) concernant la santé, le bruit, la sécurité, le paysage, la biodiversité et les risques naturels.

Dans ce domaine, des alternatives "crédibles et pratiques" à la route ont été demandées afin de

faciliter le changement des comportements. De même, il paraît nécessaire de se fixer des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Des requalifications d'infrastructures existantes et la mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures sont également réclamées. Les personnes présentes aux réunions souhaitent l'amélioration de la sécurité des autoroutes et la limitation des vitesses.

Troisième constat : priorité doit être donnée au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.

Concernant les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en périodes de vacances. Les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire. Une amélioration forte de la qualité, de la fiabilité, des fréquences et du cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics permettrait de substantiels transferts modaux. Les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités doivent être généralisés pour réduire les "mobilités inutiles". RFF et VNF se sont déclarés capables d'absorber une grande partie de la croissance future.

Concernant les marchandises, le transport routier est prépondérant et le fret ferroviaire, trop faible, manque de fiabilité. Le mode fluvial, quant à lui, est sous-utilisé alors que le fleuve et le fer pourraient absorber la totalité de la croissance future (sous réserve des investissements prévus). Des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique doivent être développés.

Il a été demandé à ce que le marché ne décide plus seul de ces choix modaux (incitation-réglementation). Pour financer les autres modes, il paraît nécessaire de prélever davantage sur la route. Un corridor d'intérêt national et européen bénéficierait aux transports collectifs locaux.

Quatrième constat concernant les infrastructures routières : l'augmentation des capacités autoroutières risque de créer un appel d'air au trafic et de jouer contre le report modal. Les acteurs économiques s'inquiètent de la congestion croissante qui agirait comme frein à l'économie et à l'emploi. Les autoroutes A75, A51, A79, sont considérées comme des possibilités de désenclavement des territoires ou des itinéraires de délestage. Mais le public s'interroge sur la cohérence politique entre changement climatique/pic pétrolier et « l'agrandissement des tuyaux ». Les demandes du public se portent sur la gestion et l'amélioration du réseau routier existant (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier). Les élus de l'Ardèche réclament une nouvelle infrastructure. La mise à 2x2 voies de la RN88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations sont demandées.

Les débats ont très souvent été l'occasion de questionnement sur les choix de société. Une relocalisation des activités est souhaitée, tout comme la mise en place d'un habitat mieux relié aux transports collectifs. Le culte de la vitesse est remis en cause et le public appelle au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations, insuffisants pour atteindre le facteur 4. Les personnes présentes aux réunions souhaitent soit une évolution de la société (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit une rupture (changement de modèle économique).

Michel BADRE, Ministère de l'Écologie et du Développement durable, rappelle les attentes de l'Etat, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements et des contraintes environnementales à lever. L'Etat retient trois grandes orientations à l'issue des réunions thématiques :

- le report modal : cette mesure, consensuelle, permettrait de reporter la totalité de l'accroissement routier prévu pour le fret et de 10 à 30% celui des voyageurs. Par contre, l'impact, s'il est positif paraît assez limité tant sur la mobilité que sur l'environnement.
- les infrastructures routières. Cette mesure est beaucoup plus controversée. Si une majorité s'entend sur une requalification de l'existant (mise aux normes, bruit, pollutions), les besoins nouveaux spécifiques, concernant les secteurs congestionnés ou de nouvelles dessertes soulèvent des oppositions. L'impact de ces mesures est positif pour la mobilité, mais négatif pour l'environnement.
- la mobilité soutenable : si potentiellement le progrès technologique peut avoir des effets importants, son efficacité est liée aux progrès sur les carburants, les moteurs et à des politiques collectives. L'impact de cette mesure est nul sur la mobilité et pourrait diviser de moitié les émissions de GES d'ici à 2050. Les actions sur la demande de mobilité (maîtrise de la mobilité et changements de comportements) peuvent être très variées (transports urbains, fiscalité, urbanisme, réorganisation commerciale). Un impact élevé de ces actions permettrait de maintenir la mobilité, tout en respectant l'objectif global de réduction des émissions de GES en 2050 (« facteur 4 »).

Michel BADRE souhaite savoir jusqu'où le public est prêt à aller dans les 3 orientations présentées et comment sortir du dilemme « congestion/nuisances ».

Questions/réponses

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen, retient plus particulièrement les mesures concernant les nouvelles technologies et le report modal.

Michel CROC, Directeur régional de RFF, souligne le fait que le fer pourra effectivement remporter une part importante des marchandises et des voyageurs, à condition que des aides et des mesures incitatives soient mises en place.

Pierre-Yves TESSE, CCI de Lyon, s'inquiète du délai de ce report, handicapé par des goulots d'étranglement. Les ruptures de charge, dans le mode ferroviaire lui paraissent également handicapantes, par rapport au fleuve.

Michel CROC, RFF, rapporte que le contournement de Lyon devrait être achevé en 2020/2025, quant à celui de Nîmes/Montpellier, déclaré d'utilité publique, son montage financier est en cours.

Jean-Pierre CABBILLARD, direction des routes, revient sur les interrogations du public concernant l'augmentation des trafics sur les autoroutes concédées. Si au niveau national, les trafics ont baissé de 2% à cause du prix du baril et d'une croissance économique morose, la circulation se stabilise sur l'A7, alors même que l'A20 et l'A75 ont permis de capter une partie du transit.

Christophe GLORIAN, CRCI PACA Corse pense qu'il est plus important de structurer l'axe méditerranéen et notamment la région PACA et ses équipements portuaires que d'augmenter la capacité du corridor. Il souhaite que le report modal ne soit pas uniquement une déclaration d'intention, mais que des actions concrètes soient menées, notamment en ce qui concerne les autoroutes maritimes.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA, constate la saturation routière et autoroutière et considère qu'un bon équilibre nord/sud, est/ouest est nécessaire. Elle souhaite qu'une politique multimodale, très volontariste, soit mise en oeuvre. La CFDT s'oppose au doublement de capacité et retient des idées innovantes comme les déplacements maritimes. Selon elle, les comportements citoyens ne pourront être améliorés que si des transports multimodaux intelligents sont mis au service des citoyens. Elle s'inquiète des ruptures de charge dont doivent souffrir les salariés. Selon elle, il est difficile d'avoir une attitude citoyenne si l'emplacement des gares est mauvais et si les virgules ferroviaires n'existent pas.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, précise que 50% du trafic de fret se fait déjà par la mer.

Alain BUDILLON, directeur régional de l'Équipement, témoigne du fait que les autoroutes de la mer, même avec beaucoup de bonne volonté, sont difficiles à mettre en place.

Luc CORSO, CRCI Paca Corse, s'inquiète que l'on ne parle plus du fluvial dans le débat.

Claude LEROI le rassure sur ce sujet et lui mentionne la réunion thématique dévolue à ce sujet, l'intervention du président de VNF et leur cahier d'acteur.

Alain BUDILLON donne les chiffres de la formidable croissance de ce secteur.

2^{ème} partie de la réunion : **acceptabilité des mesures au niveau des territoires**

Philippe MARZOLF rappelle en préambule que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, couloir de transport multimodal nord-sud essentiel, est le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. La croissance des populations et des emplois dans les trois régions dépasse largement la moyenne nationale. La vocation touristique majeure de ces régions entraîne des surcharges importantes des trafics route et rail en périodes de vacances.

Il apparaît que des contradictions doivent être dépassées, notamment concernant les divergences entre les experts et une partie du public sur les chiffres de la mobilité. D'autre part, la volonté de report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises, dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs. Enfin, la Commission constate que peu de réponses ont été apportées sur les modifications de comportements à mettre en oeuvre.

Les trois orientations maîtresses du débat à mi-parcours sont le développement des « mobilités soutenables » pour chacun des territoires ; des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises ; l'amélioration des infrastructures existantes et/ou la création d'infrastructures nouvelles ou de maillons manquants.

Lors de la seconde partie du débat, Philippe MARZOLF estime qu'il faudra identifier les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant ce qui relève du court, du moyen et du long terme et veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement.

Jean-Didier BLANCHET présente les orientations de l'Etat suite aux réunions thématiques. Les mesures proposées au débat public sont :

- la mobilité soutenable : progrès technologique (biocarburants, biomasse, hydrogène) et actions sur la demande (incitation au covoiturage, taxe carbone, quotas d'émission de CO₂, réduction des vitesses, priorité aux transports en commun en ville, migrations touristiques étalées, réservations d'accès aux autoroutes et autopartage, aménagement du territoire et urbanisme, télétravail et changement des systèmes de production/consommation).
- le report modal : amélioration du fluvial et du maritime, gestion et exploitation des infrastructures fluviales, navettes fluviales conteneurs et autoroutes de la mer, canal Saône-Moselle. L'amélioration du ferroviaire passe par une meilleure gestion et une meilleure exploitation des infrastructures ferroviaires (progrès technologique, intensification de l'offre TGV et TER, augmentation de la longueur des trains, développement du transport combiné rail-route, mise en place de l'autoroute ferroviaire, franchissements alpins et pyrénéens, LGV Montpellier-Perpignan). Des mesures réglementaires et fiscales doivent être mises en place concernant la route (péages poids lourds sur routes nationales, taxe carbone, quotas d'émission CO₂ et certificats verts, péage urbain).
- l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières : régulation des vitesses, interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des accès à l'autoroute, modulation des péages, information aux usagers, développement des infrastructures routières A7/A9 à 2x(3+2) voies sur certaines sections, A7/A9 à 2x4 voies, autoroute de piémont cévenol, aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9.

Jean-Didier BLANCHET rappelle que les questions posées au public par l'Etat permettront d'éclairer le gouvernement sur la perception du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, de tester l'acceptabilité locale des mesures proposées à court, moyen et long terme, afin de définir une politique des transports VRAL concertée avec les collectivités et les citoyens, réduisant les contraintes identifiées. A l'aide d'une carte, il situe le problème de la congestion là où il est le plus fort, entre Valence et Orange.

Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'équipement PACA, présente la région PACA comme un carrefour multipolaire, reliant les axes nord-sud et est-ouest.

Etant donné que 75% de la population de cette région est desservie par les axes rhodanien et languedocien (30% des échanges vers Rhône-Alpes, 25% vers le Languedoc-Roussillon), la congestion pose un problème majeur, selon lui. Il estime que la congestion menace également les agglomérations et l'axe littoral oriental. Le débat représente un grand enjeu d'aménagement et de développement, notamment en ce qui concerne la maîtrise de l'urbanisation. En effet, la congestion est due en partie à l'urbanisation et à la péri-urbanisation. Elle peut être un handicap majeur pour la desserte des pôles logistiques. Pourtant cette région n'est pas homogène ; l'accessibilité des zones de montagne reste difficile.

Philippe LEDENVIC, DIRE-DIREN PACA présente les enjeux environnementaux régionaux et la problématique des espaces naturels et leur protection. Ces territoires sont soit déjà protégées soit en cours de protection : zones humides, sites classés, réserves naturelles, parc naturel régionaux, sites Natura 2000 (30% du territoire régional et 40% du territoire des Bouches-du-Rhône). Le risque principal sur le long terme est la fragmentation des zones naturelles. Le corridor privilégié de la migration des oiseaux représente un enjeu majeur. L'autre enjeu est la pollution

photochimique et par l'ozone, qui progresse. L'origine des émissions est répartie entre transport, industrie et agglomérations. La pollution part de l'étang de Berre, se déplace et est alimentée sur son parcours par les infrastructures de transports.

Alain BUDILLON présente les enjeux locaux d'aménagement du territoire. La démographie particulièrement dynamique nécessite de maîtriser l'étalement urbain et de limiter le mitage dans les zones naturelles et agricoles. L'économie de cette région se développe, mais reste fragile. Une ouverture vers l'extérieur favoriserait un développement équilibré. Ce département comporte des risques naturels et industriels forts. Ces grands enjeux ont poussé l'Etat à faire une DTA (Directive territoriale d'aménagement). L'objectif fixe les grands principes que l'Etat compte appliquer, les enjeux majeurs ainsi que les grandes infrastructures de transport. La DTA des Bouches-du-Rhône prévoit un renouvellement de l'urbain plutôt qu'un étalement et un renforcement de la zone portuaire. Les capacités d'échange du territoire doivent être améliorées, tout comme l'accessibilité de l'hinterland du port de Marseille.

Il faut maîtriser les déplacements et promouvoir les modes alternatifs pour renforcer l'attractivité du territoire. Pour favoriser les reports modaux des voyageurs, les TER ont été développés ainsi que les transports collectifs urbains (tramways dans les grandes agglomérations). Concernant les transports de marchandises, tous les modes de transport sont présents en PACA (route, fer, mer, fleuve). Cette région a des zones logistiques qui se mettent en place (Grans, St Martin de Crau) et doit développer des projets favorables à la multimodalité (fluvial). Enfin, des projets routiers prévoient de compléter le maillage, désenclaver et contourner les grandes agglomérations. Pour autant, les projets d'infrastructure ne suffiront pas. En effet, les problèmes évoqués pour la vallée du Rhône existent aussi en PACA et les mêmes mesures sont envisageables.

Questions/réponses

Une représentante des Verts de la vallée du Rhône, s'inquiète de la congestion entre Aubagne et Marseille et demande les mesures mises en oeuvre et leur délai.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA, regrette que dans le cas d'ouverture de lignes, comme sur Cannes-Grasse, la SNCF manque de conducteur. Elle exprime ses craintes pour Marseille-Aix.

Michel CROC rappelle que la ligne Aix-Marseille a été déclarée d'utilité publique en 2003 et qu'elle sera réalisée en 2012. Suite aux protestations de la salle sur les débuts des travaux, il précise que les travaux ont bien débuté et qu'ils se situent pour l'instant dans la gare de Marseille.

Alain BUDILLON précise que de nombreuses opérations ont été inscrites au contrat de plan alors même que les études et les procédures n'étaient pas terminées et qu'il faut attendre 3 ans pour avoir la DUP (Déclaration d'utilité publique).

Guy PARAGE, CFDT, ancien cheminot, en référence à la déclaration de Madame Giraud mentionne que la Région n'a pas de prise sur les effectifs de la SNCF, qui mène une politique de réduction de son personnel.

Bernard MARTINEAU mentionne l'opportunité pour la Région de l'ouverture d'une ligne pour les voyageurs entre Aix et Marseille via Rognac.

Michel CROC pense que cette solution est envisageable et propose que des études soient incluses dans le futur contrat de projet pour déterminer une possible desserte de Manosque et d'Iter.

Marie-Thérèse LIEBERMAN, comité action camion, s'oppose à la circulation des camions dans la voie urbaine. Elle fait notamment référence au 15^e et 16^e arrondissement de Marseille où de plus en plus d'entreprises s'installent et multiplient les points de congestion. Elle se plaint également de la mauvaise desserte de l'Estaque où il n'y a, pour le moment, que 2 trains par jour.

Claude VALLETTE, Commission aménagement du territoire de la CU-MPM, rapporte que cette circulation des poids lourds est due à l'activité logistique du port, mais que l'agglomération travaille à l'amélioration de la situation. Il parle du projet du tramway qui permettra de rendre le centre ville attractif et d'une utilisation des différentes gares SNCF dans les villes qui devrait permettre une rotation du type RER.

Il attend, à la suite du débat public, des choix clairs de l'Etat, seul responsable de la cohérence et de l'impulsion. Il confirme sa vision territoriale, plus large que celle du débat actuel.

Il avance 3 priorités pour l'aire métropolitaine marseillaise : la reconnaissance de sa place portuaire au niveau national, face à la concurrence des autres ports ; la réalisation de la LGV PACA comme maillon essentiel pour désengorger les grands axes, libérer des sillons pour le RER et rejoindre l'Italie et enfin la nécessité de développer les relations entre les agglomérations du delta méditerranéen. Concernant la saturation de la vallée du Rhône et l'arc languedocien, il fait référence à l'urgence du report modal tant pour les marchandises (train + fleuve) que pour les voyageurs (train) et propose des axes alternatifs routiers (A75, A51, tunnel du Montgenèvre).

Il adhère aux mesures alternatives tels que la régulation de l'existant (gestion des autoroutes, séparation des voies) ; le progrès technologique soutenu ; la maîtrise de la mobilité routière (fiscalité, plus grand rôle des anciennes nationales, maîtrise de la vitesse) ; la modification des comportements (planification territoriale, renouvellement urbain et politique de développement urbain privilégiant la densification autour de noyaux desservis par les infrastructures). Il s'oppose à la construction de nouvelles autoroutes.

Jean-Didier BLANCHET revient sur le sujet des autoroutes maritimes suite à l'interrogation de Monsieur Vallette sur le fait que la liaison Fos-Savone ne marche pas. Selon lui, les camions venant d'Espagne se dirigent vers la partie nord de l'Italie, la plus riche, et bifurquent donc à Gênes. Il ne reconnaît pas de pertinence à l'arc méditerranéen.

En réponse à **Claude LEROI** qui cite l'étude de Madame de Palacio, **Claude VALLETTE** se dit conscient de la nécessaire coordination entre les ports pour capter les trafics venant d'Asie. Monsieur LEROI signale que l'animation de l'hinterland ne relève pas de l'Etat, mais des chargeurs, transporteurs et manutentionnaires. Claude Vallette reconnaît que le port de Marseille a de sérieuses difficultés à résoudre, mais qu'il doit être aidé par l'Etat dans sa desserte à la sortie du port et que l'amélioration de l'accès à l'Espagne s'oppose à ses intérêts.

Michel CROC estime que l'arc méditerranéen ne concerne pas uniquement la côte, mais toutes les régions qui bordent la Méditerranée. Il pense que le Rhône est un atout déterminant pour le port de Marseille.

Jean-Pierre ESTELA, CERHE, témoigne du fait que le port de Marseille est ancien et qu'il ne peut traiter tous les conteneurs : les volumes et gabarits nécessitent des investissements importants.

François-Michel LAMBERT, association Arc Environnement, dénonce la logique purement économique des grandes puissances occidentales. Les grandes entreprises qui se targuent de faire du développement durable oublient souvent le volet social. Il appelle à certaines décisions fortes, comme l'Etat a déjà su en prendre (amiante, gaz CFC). Il souhaite remettre de l'intelligence là où il y a de la contrainte. Ainsi, il souhaite que tous les projets favorables au mode routier soient bloqués. Il considère la mobilité comme une réponse fainéante à des questions de rang supérieur. Son association soutient les projets d'autoroutes de la mer, de liaison Fos/Rhône, de réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne comme alternative à la LGV PACA. Il mentionne le danger de la taxation qui ne différencierait pas le transit du local. Enfin il dénonce l'aménagement du territoire mené actuellement et cite la plate-forme logistique de St Martin de Crau desservie uniquement par le routier. Il considère que notre économie serait moins fragile si elle était moins dominée par les transports routiers. Il suggère l'utilisation de navires à grande vitesse, d'étiquettes qui donnent le nombre de kilomètres parcourus par les produits, l'intermodalité train-camion et des projets à la rentabilité étalée sur 100 ans.

Selon **Jean-Pierre ESTELA, CERHE**, le comportement individuel est au coeur de tous ces problèmes. La pression de l'homme sur la planète (consommation de ressources, consommation d'énergie, dissémination de substances toxiques) est trop forte. Il rappelle les contraintes qui vont peser sur la région suite au réchauffement climatique et dénonce le fait que le transport ne coûte rien aujourd'hui. Il s'inquiète de la montée de la pression démographique et de l'importance des transports qui sont actuellement un levier important de l'aménagement du territoire. Il considère que le nombre des infrastructures est suffisant dans la vallée du Rhône. Il souhaite que le développement des transports intra et interurbain soit maîtrisé par une régulation qui vise à obtenir un transport soutenable. Pour ce faire, il est nécessaire de sortir de l'ère du pétrole. Selon lui, une transition énergétique en douceur est possible, si le corps économique et social s'en donne les moyens. Il fait référence au rejet en gaz à effet de serre des différents modes de transport et regrette l'empilement des structures administratives qui compliquent tout pour les routes et les autoroutes et le peu d'investissement fait en faveur du fluvial.

Michel BADRE s'interroge sur les documents qui doivent être mis en place par les acteurs politiques et sociaux locaux (SCOT, PLU ?) pour gérer ce développement démographique dans le cadre du développement durable.

François-Michel LAMBERT estime qu'il faut rendre obligatoire les PDE dans les entreprises.

Claude VALLETTE indique que l'aire marseillaise va mettre en place un inter-SCOT afin d'imposer, avec l'ensemble des maires, un changement de système (refaire la ville sur la ville). Il insiste sur la nécessité de la pédagogie et de la concertation.

Jean-Pierre ESTELA regrette le temps des politiques qui avaient l'obligation de plans, des vues stratégiques et qui anticipaient. Il s'interroge sur la pertinence de créer des zones Natura 2000 sur des sites industriels.

Philippe LEDENVIC regrette que souvent la solution de facilité consiste à faire l'impasse sur la biodiversité. Il rapporte le fait que la DIREN travaille actuellement avec le port autonome de Marseille pour assurer la compatibilité du développement et de l'environnement. **Michel BADRE** ajoute que la quasi totalité du port de Rotterdam est en zone Natura 2000.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA, revient sur la courbe de l'efficacité énergétique (rapport 2 entre la route et le fer) qu'il juge fautive. En effet, selon lui, pour réaliser une telle courbe, des calculs d'équivalence énergétique sont faits. Or tous les pays font des équivalences à la consommation, seule la France fait des équivalences à la production. Aussi le chemin de fer est beaucoup plus économe en énergie que la voie d'eau. Il ajoute que la FNAUT est pour la réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules, mais que celle-ci ne peut-être une alternative à la LGV (trop ancienne, elle nécessiterait de nombreux travaux). Quant aux bateaux à grande vitesse, il rapporte que leur consommation de carburant est phénoménale.

François-Michel LAMBERT considère que le temps perdu en vitesse sur la ligne Carnoules-Gardanne pourrait être compensé par le raccourci que constitue ce passage. Enfin, il constate que la consommation du TGV est du tiers de celle d'un camion et que d'autres solutions techniques seront trouvées.

Jean-Pierre ESTELA estime que le projet à 20 ans de la SNCF et de RFF d'électrifier la totalité du réseau est un bon projet.

Florence CAYOL souhaiterait avoir des informations sur les progrès technologiques (biomasse, bio-carburants, hydrogène).

Jean-Didier BLANCHET mentionne une directive européenne sur le sujet qui prescrit qu'en 2010, 7 % du carburant utilisé doit être du bio-carburant. La France a avancé de deux ans cette contrainte alors même que des problèmes techniques existent. Il fait également référence à la technique du lit fluidisé.

Philippe LEDENVIC estime qu'il faudra attendre encore 10 ou 20 ans pour que les véhicules à hydrogène ou hybrides diesel/électricité soient opérationnels.

Michel BADRE indique que concernant la biomasse, les techniques existent, mais elles consomment de l'énergie.

Jean-Paul MENARD estime que Monsieur Vallette se contredit en souhaitant d'une part que l'on ne construise plus de nouvelles autoroutes et d'autre part un achèvement de l'A51. Il demande ensuite à Michel Croc des informations sur un possible retard concernant la construction de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice.

Pour **Claude VALLETTE**, l'important est que Marseille puisse accéder au mieux à l'Italie du Nord et au corridor numéro 5. Il souhaite ainsi que le système existant soit amélioré (Montgenèvre). Concernant l'A51, il estime qu'il faut finir les deux axes commencés. Il ajoute également qu'il est partisan d'une vitesse apaisée.

Michel CROC rassure Monsieur Ménard sur la réalisation de la 3^{ème} voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, mais s'inquiète quant à la 2^{ème} partie qui va devoir se faufiler sous une percée autoroutière. RFF devra revoir ses coûts, selon lui.