

Synthèse de la réunion territoriale de Nice - 12 juillet

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 du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

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

Philippe MARZOLF présente 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 que le marché ne décide plus seul de ses 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 2 x 2 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'Ecologie et du Développement durable, rappelle les attentes de l'Etat, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements (chiffres critiqués par le public) 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 constate que les remarques concernant le VRAL sont identiques à ce qui se passe dans les Alpes-Maritimes : difficultés de circulation et risques de pollution. Il regrette les nombreuses fermetures de lignes ferroviaires dans la région et appelle de ses vœux une réalisation rapide de la LGV PACA.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise, précise que s'agissant du report modal, il faut raisonner en véhicules/km parcourus (seul indicateur qui conditionne l'émission de gaz à effet de serre et la congestion) et non pas en calculant la part de marché de la voiture dans le nombre total de déplacements. En raisonnant en véhicules/km, il est possible de calculer la part captable sur les déplacements longs (inter-cités, grand périurbain, grand pôle d'emploi) et de déterminer la mise en œuvre de systèmes de transports métropolitains à l'échelle des grandes aires urbaines. En effet, les systèmes de transports en commun existants sont calés sur les déplacements urbains relativement courts, mais n'offrent pas une alternative crédible dans les grandes conurbations pour les déplacements domicile-travail, pour lesquels la voiture reste un mode irremplaçable. Il considère que l'urbanisme est fondamental et qu'il faut canaliser la périurbanisation sur des nœuds bien articulés avec les transports en commun. Il lie le manque d'offre de logement dans les cœurs d'agglomération et à proximité des grands pôles d'emplois à l'augmentation des distances domicile-travail. Enfin il cite la dynamique de métropolisation qui développe les échanges entre les différentes villes de VRAL et de l'arc méditerranéen. Selon lui, la LGV PACA, si elle fait le lien entre les différentes grandes villes de PACA, devrait considérablement enlever de véhicules/km.

M. GIUDICELLI, GADSECA félicite les auteurs du dossier de l'Etat et regrette que le débat public ne couvre pas une zone plus large. Il s'oppose aux logiques de décroissance qui ne permettront pas à l'économie de fournir les moyens suffisants pour faire baisser la pollution. Les pistes sur les taxes (carbone et autres) lui semblent une bonne solution.

Dr GILLARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations, souhaiterait qu'il ne faille pas attendre de trop longues années pour résoudre les problèmes de transport et leur corollaire, la pollution (cf lutte contre le tabac et l'alcool qu'il mène depuis 40 ans). Il approuve les mesures concernant le bruit, la protection de l'environnement, le ferroutage, le merroutage, les problèmes d'urbanisme, etc., mais considère que sans remise en cause des politiques économiques actuelles et sans arrêt de la construction de grands axes internationaux, la dérive exponentielle des trafics routiers et aériens continuera. Il prône la relocalisation « pour vivre et travailler au pays ». Il dénonce la politique de l'OMC directement liée à la problématique du débat. Il s'interroge sur la capacité des français à changer de comportements. Considérant le ridicule des mesures mises en place pour le Plan canicule et l'état de pollution des Alpes-Maritimes, il pose comme postulat au débat public « de ne rien décider avant la refonte des bases de notre politique économique ».

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.

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie et du Développement durable, invite le docteur Gillard à lire le rapport du groupe facteur 4 qui propose de nombreuses solutions. A propos de l'OMC, il le renvoie à la lecture du rapport sénatorial sur le changement climatique. Il présente ensuite les orientations de l'Etat suite aux réunions thématiques. Les mesures proposées au débat public sont :

- la mobilité soutenable : progrès technologique (biocarburants, biomasse, hydrogène, voiture propre) et actions sur la demande (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.

Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

Franck TAILLANDIER, DRE PACA, présente la région, carrefour multipolaire reliant les axes nord-sud et est-ouest. Etant donné que 60% 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. De plus, elle menace également les agglomérations, l'axe littoral oriental et la desserte du port de Marseille. Il rapporte que dans la région PACA, la congestion est très présente au droit des agglomérations car les déplacements sont principalement locaux. Selon lui, 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 d'activité et des sites logistiques. L'économie touristique souffre de la détérioration de l'accès au département et de la pollution récurrente. Enfin l'accessibilité aux zones de montagne nécessite une attention particulière.

Concernant les enjeux environnementaux régionaux et la problématique des espaces naturels et leur protection, la croissance urbaine, le développement des infrastructures et la pression humaine sont la conséquence d'une fragmentation des milieux naturels. L'autre enjeu majeur est la pollution par l'ozone, qui progresse.

M. CARTEIRAC, DDE, présente les enjeux locaux dans les Alpes-Maritimes. Il rapporte que ce diagnostic est issu de la DTA : explosion de la mobilité, risques de saturation, insuffisance des transports en commun, insuffisance structurelle du réseau routier et concentration des logements due au relief. Les objectifs de la DTA sont : l'amélioration de l'aéroport de Nice et du rôle des voies ferrées (LGV PACA et 3^{ème} voie ferrée littorale, réouverture de lignes), le développement des transports en commun urbains (tramway et TCSP) et la mise en place d'un réseau interurbain interconnecté. Concernant les liaisons routières et autoroutières, le premier élément est le contournement de Nice, puis la restructuration du réseau routier départemental pour améliorer la fluidité. Il indique que le débat public sur la LGV PACA a fait ressortir la nécessaire poursuite vers l'Italie et celui sur le contournement routier, une volonté de diversification des modes de transport du fret par des navettes maritimes et le merroulage. Selon lui, la construction de l'arc méditerranéen passe par l'optimisation et le développement des infrastructures existantes ; le développement des modes maritime et ferroviaire pour le fret et la maîtrise de la mobilité routière par l'aménagement du territoire et la modification des comportements. Il juge important que le lien existe entre la DTA les SCOT, les PLU. Il regrette le manque de coordination entre les différentes collectivités s'agissant des transports collectifs.

Il rapporte les premières mesures prises au niveau de la Région en faveur du report modal. Concernant le transport de voyageurs, il cite le développement des TER, des transports en commun et la LGV PACA. S'agissant du transport de marchandises, il mentionne l'existence de tous les modes dans la région et une vocation logistique. Il cite quelques projets favorables à la multimodalité : Fos 2XL, ligne Toulon-Civitavecchia. Pour le mode routier, il mentionne la nécessité de l'A51 et le contournement de Nice. Toutefois, il juge que ces mesures ne seront pas suffisantes et se déclare intéressé par toutes les mesures comportementales, d'urbanisme ou technologiques.

Questions/réponses

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin, regrette que le représentant du ministère de l'Ecologie ne fasse pas mention de l'étude pilotée par Mme Dominique Dron « pour une politique soutenable des transports ». Il déplore que les représentants de la DRE et de la DDE n'aient pas retenu des précédents débats publics les analyses et solutions d'un certain nombre d'experts. Il reproche à la CNDP de ne pas optimiser les différents débats publics en faisant circuler les informations de l'un à l'autre.

Philippe MARZOLF rappelle que la CNDP est chargée de veiller au respect de l'information et de la participation du public. Elle ne maîtrise pas le moment de la saisine et est responsable de la forme et non du fond. Il considère que c'est aux acteurs de faire la synthèse entre les différents débats.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable, indique que Madame Dron les a aidés à préparer le dossier du débat. Il se déclare conscient de l'impression d'inventaire que peut donner une liste de 44 mesures et insiste sur les 3 orientations de fond (mobilité soutenable, infrastructures et report modal). Toutefois, selon lui, l'objet du débat est uniquement de produire des décisions qui servent à améliorer les choses.

Pour **Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise**, la maîtrise du stationnement urbain pour les actifs et la construction en contrepartie de parking relais dans les zones périurbaines est un levier fondamental du report modal. Il reproche à la DDE et à la DRE de dramatiser la congestion alors qu'elle est un mode d'autorégulation de la demande de déplacement et de l'étalement urbain. Toutefois, elle doit être accompagnée par des dispositifs de gestion du trafic, de maîtrise des vitesses (cf. intervention de Marc Wiel lors du débat public sur le contournement de Nice). Il regrette que la notion de seuil de gêne soit fixée à 85 km/h, alors que, dans des secteurs urbains et périurbains, la capacité maximale d'écoulement du trafic est à 60 km/h, sur autoroute. Enfin, il mentionne la problématique liée à la logistique d'approvisionnement des centres de consommation urbains, et notamment de la grande distribution : la stratégie des acteurs étant de réaliser des méga-bases logistiques interrégionales et non plus départementales, à partir desquelles tous les trajets se font en camion. Il constate que, de plus, ces organisations sont très sensibles à la hausse des prix du pétrole.

Propositions des acteurs du territoire

Louis NEGRE, président de l'ADAAM, vice-président de la CANCA, rassure l'Etat sur la qualité de son dossier et regrette le peu de citoyens présents dans la salle.

Mlle MONNIER, habitante de Nice, déplore les discours technocratiques, hors de portée des gens.

Elle s'attriste de ne pas avoir entendu de choses humaines dans ce débat. Elle constate que les citoyens ne sont pas écoutés et regrette que la région soit dans un tel état, portée uniquement par un appât du gain à court terme. Elle en appelle à la responsabilité personnelle de chacun, pour changer les choses. Elle souhaite que les recherches sur les véhicules propres soient accélérées et que l'on favorise l'utilisation du vélo. Elle s'oppose à la société de consommation qui détruit la nature.

Louis NEGRE indique que l'important est de faire de la pédagogie, d'informer le maximum de gens. Actuellement, il constate que tout le monde est d'accord pour dire que le mode actuel de fonctionnement est une impasse. Il regrette que l'Etat ait, au départ, oublié ce département. Il souhaite vivement que cet espace du grand Sud-Est ne soit pas uniquement considéré comme un espace de transit, mais comme un espace d'échanges et un lieu de vie. Il considère qu'il faut repenser la circulation des marchandises grâce à un transfert volontariste de la route vers le ferroviaire et le maritime qui passe par des choix de politique publique (péage, taxation, réglementation...). Il mentionne également des infrastructures à réaliser (Lyon/Turin, LGV PACA) et la volonté du département de développer l'offre des transports locaux. Il regrette le prix trop bas du pétrole et constate une hausse de 40% du nombre de passagers des transports collectifs depuis la mise en place d'une tarification unique sur le département. Il informe le public que, concernant la pollution, le département pratique une politique de transparence. En effet, il considère que la prise de conscience des citoyens passe d'abord par l'information. Il rapporte qu'au bout de 48 heures de pollution à l'ozone, le Conseil général a décidé que les transports en commun seraient gratuits. Rentrant d'un voyage à Berlin, il annonce que la voiture à hydrogène en série sera prête en 2010. Enfin il aborde le thème de l'étalement urbain et constate qu'il faudra beaucoup de pédagogie pour que les français renoncent à la villa individuelle. Il considère que cette pédagogie est essentielle et le débat public lui semble un très bon moyen pour permettre le changement de comportement. Pour finir, il regrette que le transfert de compétences de l'Etat aux collectivités ne soit pas accompagné de l'argent nécessaire.

Philippe MARZOLF souhaite savoir s'il recommande une augmentation du pétrole.

Louis NEGRE constate que le péage urbain doit être associé à une politique de l'offre. L'utilisation plus extensive du vélo doit être facilitée par la mise en place de pistes cyclables. Le facteur 4 nécessite une politique volontariste et des changements de comportement importants.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin, regrette que la réflexion ne prenne pas en compte l'ensemble de l'arc méditerranéen. Il rappelle que ce débat est avant tout un débat d'aménagement du territoire, que les ports méditerranéens doivent être pris en compte dans cette organisation, que l'arc méditerranéen est un espace de transit, de migration fragile, menacé et convoité (le transit de marchandises par Vintimille est presque égal à celui des Alpes du Nord). Il souhaite que des solutions non routières soient trouvées et préconise un transfert des marchandises sur le Lyon/Turin et que la LGV PACA soit une ligne mixte. La question de l'urbanisme et les déplacements périurbains entre les villes de l'arc méditerranéen doivent être nettement améliorés, selon lui. Il mentionne que le phénomène de métropolisation a été considérablement accéléré par la régionalisation et la déréglementation des transports. Le pouvoir de l'Etat ne s'est exercé que sous forme d'une DTA, déconnectée de ses voisins, des communautés d'agglomération et des SCOT. Il recommande de lutter contre la périurbanisation et contre la vision rétrograde de maillage routier, préconisée par la DDE. Enfin, il se félicite de la création de l'Observatoire des territoires et de la métropolisation qui semble amorcer un retour souhaitable de l'Etat dans les régions PACA et Languedoc-Roussillon. Il souhaite l'instauration d'une DTA pour tout l'arc méditerranéen.

Questions/réponses

Le **Dr GILLARD** pense que certaines mesures ponctuelles doivent être prises le plus rapidement possible et se félicite des décisions sur la ligne à haute tension entre Boute et Carros.

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen, considère qu'il est urgent de rénover la ligne Nice-Cuneo. A propos de la difficulté d'insérer la 3^{ème} voie littorale, il recommande de supprimer dans les deux sens une voie de circulation de l'autoroute urbaine. Il se prononce pour l'augmentation des transports collectifs et l'accélération des recherches pour les voitures propres.

Didier COROT constate que les infrastructures sont rarement considérées comme des vecteurs d'aménagement du territoire, que les espaces riverains, occupés par défaut peuvent être un outil de découverte des paysages et des territoires et offrent des potentialités de composition spatiale. Selon lui, l'urbanisation des abords des infrastructures dans les franges urbaines devrait s'inscrire dans une politique de renouvellement urbain, insuffisante actuellement. De nouvelles formes urbaines sont à inventer pour contenir les nuisances et proposer des aménagements utiles. Il cite à titre d'exemple le « kilomètre rouge » à Bergame, réalisé en HQE par l'architecte Jean Nouvel, qui est un mur d'aluminium laqué, construit sur un parking relais, qui protège des bruits l'ensemble des activités.

Monsieur GIUDICELLI, GADSECA, interroge l'Etat sur la possible mise à jour de la DTA.

M. CARTEIRAC rapporte que cette éventualité est à l'ordre du jour.

Louis NEGRE se félicite de l'actualisation en continu de ce document, véritable feuille de route locale pour l'aménagement du territoire. Il rapporte qu'une contribution commune de toutes les agences d'urbanisme de la région PACA parviendra sans tarder à la CPDP. Enfin, il souhaite proposer au Conseil général et à la CANCA, l'expérimentation sur la Côte d'Azur de bus à hydrogène.

Gabriel JOURDAN indique que l'agence d'urbanisme est un outil d'aide à la décision, mais que ce sont les élus qui décident.

Jean-Didier BLANCHET, ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, rapporte que la moitié du trafic Espagne-Italie passe par la mer, l'autre moitié passant sur l'arc méditerranéen. Enfin, en matière d'autoroutes de la mer, un appel à projet sur la Méditerranée (France-Italie) sera lancé par l'Etat en 2007.

Brigitte GOURMANEL, collectif pour l'aménagement durable et la défense de l'environnement des Alpes-Maritimes, regrette que ce débat sur la politique des transports n'ait pas été préalable aux différents débats publics. Elle s'oppose au contournement de Nice qui se justifierait par les 25 % d'augmentation du trafic, annoncés par l'Etat. Elle soutient elle aussi l'idée d'une LGV PACA mixte. Elle considère que l'objectif facteur 4 doit être posé au préalable à la recherche de solutions pour atteindre cet objectif. Elle regrette qu'il y ait si peu de transports en commun entre le moyen pays et le littoral et que le billet à 1,30€ ne soit valable que pour une ligne. Elle considère que tant que la solution de référence de la LGV est de descendre sur la 3^{ème} voie au milieu des TER et des omnibus, la promesse de métro de surface est compromise. Enfin, elle

déplore les nuisances subies dans la bande littorale des Alpes-Maritimes (10 % du territoire pour 95 % de la population) où se retrouvent toutes les infrastructures de transport, au détriment de l'espace urbain.

Philippe MARZOLF demande à Monsieur Nègre comment les autorités organisatrices de transport peuvent se coordonner.

Louis NEGRE l'informe qu'un syndicat mixte loi SRU pourrait jouer ce rôle. Il raconte qu'au moment de son élection, en 1995, il existait 15 autorités de transport et qu'aujourd'hui il en existe 9. Pour autant l'idéal, selon lui, serait qu'il n'existe qu'une seule autorité de transport par département.

M. DUFOURNEAU, DDE, citoyen de Nice, pense que ce débat devrait être porté au niveau national. Il souhaiterait qu'en amont des solutions uniquement « transport » proposées par l'Etat, se pose la question de leur utilité, des besoins des populations, des raisons de la mobilité. Il faut, selon lui, remettre l'usager, le citoyen, au départ de la réflexion.

Jean-Didier BLANCHET l'informe que le groupe facteur 4 propose un débat national sur le changement climatique

Noel BELIN indique que la SNCF vient de signer une convention avec l'Education nationale sur la pédagogie des modes propres et du mode ferroviaire.

Pour **Jacques MOLINARI** lorsque l'on parle de transport, on omet toujours de partir du territoire. « Quel territoire, quel espace nous voulons préserver pour les générations futures ? » Même si le temps de réponse en matière d'urbanisme est très long, il recommande d'agir sans tarder car les transports sont liés à l'aménagement du territoire. Enfin, il demande à la CNDP de favoriser la participation des jeunes aux débats publics.

Gabriel JOURDAN cite Marc Wiel qui dit qu'il ne faut pas se baser sur le besoin en matière de transport, car l'offre de transport autoalimente ses propres besoins. Il ne souhaite pas interdire aux gens de se déplacer, mais les pousser à le faire différemment, avec des modes de transport autres et à se localiser différemment. Selon lui, il faut arrêter la logique du « suivisme tendanciel du besoin », qui conduit à une impasse.