

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## **1<sup>ère</sup> audition publique**

*Marseille, le 17 mai 2006*

### VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN 1ÈRE AUDITION PUBLIQUE 1

Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA.....2

Claude VALLETTE, Communauté d'agglomération Marseille Provence Métropole.....12

.1 La place et le rôle de la métropole marseillaise : un enjeu national..... 12

.2 La situation du couloir rhodanien et au-delà..... 13

.3 Ce qui inquiète la métropole marseillaise..... 13

.4 Nos projets et leurs conditions de réalisation..... 13

Présentation du cahier d'acteurs de l'atelier citoyen par Amar NAIMI et Ouria  
DJELLOULI.....20

Michel CROC, Directeur régional PACA, Réseau Ferré de France..... 28

Jean-Pierre ESTELA, Vice-président du MNLE PACA et CEHRE..... 35

Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille.....42

Jean-Pierre BOULET, Autoroutes du Sud de la France.....49

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Bonsoir à tous. Je ne reviens pas sur le débat public, car tout le monde sait ce que c'est maintenant. Le principe des auditions publiques : comme la plupart des acteurs se plaignent souvent qu'ils n'ont pas assez de temps en réunion publique pour s'exprimer, l'audition publique est un moment privilégié pour les acteurs qui ont demandé à la Commission d'être auditionnés. Souvent, ce sont des acteurs qui ont élaboré un cahier d'acteur. Là, chaque acteur a 10 minutes pour présenter sa position, son avis. Ensuite, la Commission va poser des questions. Puis, vous public et aussi l'Etat, vous pourrez poser des questions à l'acteur pour aller plus loin. On donne 30 minutes maximum par acteur pour arriver à faire passer 6 acteurs (ce soir nous en avons 7) dans la soirée de 3 heures.

On intervertit l'ordre de passage parce que le membre de l'atelier citoyen préfère attendre une collègue pour être deux sur scène et pas tout seul. Ce soir, nous avons Catherine Levraud, présidente du groupe Verts au Conseil régional PACA, Claude Vallette, communauté d'agglomération Marseille Provence Métropole, Michel Croc, directeur régional PACA RFF, Jean-Pierre Boulet, Autoroutes du Sud de la France, Frédéric Dagnet, Port autonome de Marseille, Jean-Pierre Estela, vice-président du MNLE PACA, et deux membres de l'atelier citoyen. Mme Levraud, c'est à vous pour 10 minutes.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Messieurs dames bonsoir, je remercie la Commission d'avoir accepté que je puisse présenter ce travail dans cette audition publique. Les élus verts des 3 Conseils régionaux du périmètre concerné, c'est-à-dire Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA, ont décidé que, vu l'enjeu et l'intérêt particulier de ce débat public, il était de la plus grande importance que nous arrivions à travailler ensemble pour avoir un travail cohérent et global autant que possible sur cette politique des déplacements dans la Vallée du Rhône et l'arc que j'appellerai latin.

Vous savez que, chez les Verts, nous avons un grand principe, qui nous tient beaucoup à cœur : penser globalement, agir localement. Quand pour une fois un sujet s'y prête, nous en sommes d'autant plus ravis et nous travaillons d'arrache-pied pour nous confronter nous-mêmes aux difficultés que cela pose d'avoir ce genre de grands principes.

Je me présente un peu plus complètement. Je suis la présidente du groupe des élus Verts au Conseil régional PACA et je suis également adjointe au maire d'Arles depuis 11 ans. Arles comme vous le savez est une ville qui est située au bord du Rhône. C'est une ville qui, depuis les temps préhistoriques, a été l'endroit où l'on traversait le Rhône pour passer d'un côté à l'autre de l'arc latin et l'endroit également où l'on tourne pour remonter la Vallée du Rhône. Elle bénéficie des largesses du fleuve Rhône puisque nous avons un très beau port fluvial dont l'activité ne cesse d'augmenter, mais elle subit également les fureurs du Rhône puisque, comme vous le savez il y a peu de temps, il y a eu une grave inondation à Arles avec 9 000 personnes sinistrées et déplacées.

Je vais vous présenter aujourd'hui la vision que nous avons de cette affaire de transport. Vous allez peut-être la trouver par moments un peu technique, mais je ne m'étendrai pas sur les aspects techniques qui vous ont été pour la plupart déjà présentés. S'il y a des questions après, évidemment j'essayerai d'y répondre selon mes capacités. La plupart des citoyens pensent que la question des transports n'est pas politique et imaginent très mal qu'il y ait autant de gens compétents qui travaillent

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien sur ces affaires et qui mettent en place et en œuvre tout un tas de procédures. Il faut reconnaître que le semblant d'anarchie qui règne en la matière semble leur donner raison. Nous souhaitons, nous Verts, les aider à comprendre que l'on peut renverser la tendance et contribuer à ce que cette tendance soit renversée.

Notre philosophie générale, vous allez la trouver relativement banale en ce qui concerne les Verts. Nous commençons par refuser la logique du tout autoroutier. Cela n'a l'air de rien quand on le dit comme cela, mais si l'on veut vraiment le mettre en place, vous vous rendez compte tout de suite que c'est quelque chose qui remet en cause les principes généraux qui sous-tendent la façon d'organiser le territoire depuis une bonne vingtaine d'années. Pour sortir de cette logique, nous demandons le report modal : on fait du fer, on fait du fleuve, on fait du maritime, mais on le fait vraiment, c'est-à-dire que l'on y met autant d'argent que sur les autoroutes. Ensuite, nous demandons un scénario de développement soutenable, c'est-à-dire la question de la réduction des gaz à effet de serre. On en parle, mais comme on dit, cela chauffe et il ne se passe pas grand-chose. Tenir compte des problèmes du coût du pétrole. Avant de devenir rare, il va devenir très cher et il y aura donc des disparités sociales et des disparités professionnelles pour pouvoir y avoir droit. Afin de diminuer un certain nombre de transports autant que possible puisque le transport le moins cher, le moins polluant, le moins dangereux, c'est encore celui qui n'a pas besoin d'être fait, nous cherchons à travailler sur la relocalisation de l'économie.

Le champ et l'aire globale, je n'y reviens pas. Nous souhaitons que ce champ soit global et couvre, non seulement la Vallée du Rhône, mais aussi l'arc languedocien et l'arc latin, ce qui a été dit par le Président Vauzelle. Je ne m'étendrai pas sur cette question, mais c'est très important.

Nous souhaitons que, pendant que le débat public se déroule, on fasse cela sérieusement, que l'on considère que le débat public sert à quelque chose, que ses conclusions doivent être prises en compte. Donc, pendant ce temps-là, on arrête de prendre des décisions, on arrête de continuer ou d'élargir des autoroutes, on arrête d'en faire d'autres, on attend les résultats du débat. Bien entendu, on regrette que d'autres débats qui auraient pu s'intégrer dans celui-là aient eu lieu avant, c'est-à-dire la LGV PACA, la liaison Grenoble-Sisteron, le débat Fos XXL, tous débats très intéressants, mais partiels, parcellaires alors que, là, nous sommes sur du global.

Pour remettre en route un peu mieux ce débat, nous souhaitons la réalisation d'une contre-étude indépendante. Je remercie M. Marzolf car il y a des efforts qui sont faits en ce sens, peut-être pas tout à fait comme nous le souhaiterions, mais bon, cela avance. C'est-à-dire retravailler sur les prévisions de trafic, retravailler sur un vrai scénario alternatif et volontariste (dans le dossier du débat, vous avez la continuation de ce qui s'est fait jusqu'à maintenant), prenant en compte la fin du pétrole bon marché, les coûts externes des transports routiers en termes environnementaux, sanitaires et fonciers. Les coûts en santé, en pollution, en problèmes économiques transportés sur d'autres, en gestion des infrastructures sont pour l'instant portés par ceux qui ne payent pas le transport : évidemment, nous voulons internaliser ces coûts. Pour ce qui est du report modal, nous souhaitons d'abord que l'on se serve bien des infrastructures existantes, ce qui n'est pas le cas, en particulier en matière de transport fluvial, et que l'on crée de nouvelles infrastructures ferroviaires. On sait que c'est difficile, on sait que c'est cher, c'est pour cela qu'il faut s'y prendre le plus tôt possible.

Quand on voit ce genre de tableau, on se dit : « oh la la, faisons vite trois autoroutes de plus sinon on va être étouffé ». Je n'insiste pas. C'est le fatalisme qui nous est proposé et nous le contestons dans sa fatalité.

En matière de déplacement, nous souhaitons que l'on s'occupe de cette question de l'efficacité énergétique. Vous avez un petit tableau en bas qui a le mérite de montrer que l'avion est moins bon que le reste. On dit que l'avion c'est beau, c'est moderne, c'est fantastique, sauf que l'on sait très bien qu'en matière d'efficacité énergétique, ce n'est pas efficace. On sait très bien que les poids lourds ne le sont pas non plus. On sait très bien que le transport routier est intéressant parce qu'il fait un dumping social effréné.

Le pic d'Hubbert, je ne reviens pas dessus, tout le monde en a entendu parler. Je dis que, avant que l'on n'ait plus de pétrole, il y aura déjà de la bagarre.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

2 minutes encore.

### **Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Merci. La lutte contre les déplacements inutiles ou contraints, c'est cela qui est important. Monsieur Marzolf nous a demandé : « Qu'est-ce qu'un déplacement inutile ? » Pour les gens, c'est toujours celui du voisin et le leur est toujours utile et justifié. Le déplacement inutile ou contraint, c'est quelqu'un qui voudrait prendre les transports en commun mais qui ne le peut pas parce qu'il n'y en a pas à l'heure où il en a besoin, qui ne le peut pas parce que c'est trop mal pratique, qui ne le peut pas parce que, de toute façon, ce n'est pas viable. C'est cela le déplacement contraint. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas que les gens se déplacent, cela veut dire qu'il faut qu'on les aide à choisir leur mode de déplacement, soit des transports doux soit des transports en commun soit dans certaines conditions le transport en véhicule léger mais de préférence avec du covoiturage. Nous avons tout un tas de possibilités pour cela, encore faut-il enlever de la tête des gens cette impression de fatalité « si on n'a pas sa voiture pour faire tout, on n'a pas de solution ». Pour cela, il y a des choses à faire, en particulier il faut repenser l'urbanisme. On a fabriqué des villes pour les voitures, et maintenant ce sont les voitures qui habitent en ville. Les gens eux n'ont pas l'impression d'avoir le droit d'y habiter. Donc, il faut repenser l'urbanisme.

Nous souhaitons travailler à relocaliser l'économie. On s'aperçoit que seulement 7 % des aliments consommés en PACA sont d'origine fermière locale. Pourquoi est-ce que les gens de Provence n'ont pas le droit aux productions fermières de Provence ? Pourquoi les producteurs de Provence doivent-ils vendre leurs productions ailleurs et les consommateurs de Provence doivent acheter des produits qui sont cultivés ailleurs ? Ce n'est pas normal, ce n'est pas logique, s'ils le savaient, ils essaieraient de faire autrement. Vous avez l'exemple des fraises qui sont produites dans le sud de l'Espagne et qui sont consommées dans le nord de l'Europe. La question du développement nord-sud et la question de la précarité mondiale est une question très importante. La souveraineté alimentaire est importante pour tout le monde.

Nous demandons d'optimiser les infrastructures, je l'ai dit, je n'y reviens pas, avec le report modal, ce que j'évoquais un peu rapidement, y compris l'action de taxation. Le cas du fleuve Rhône : on peut augmenter le trafic au moins par 6 avec l'infrastructure existante.

Nous demandons de changer la donne, pour que ce qui monte arrête de monter et ce qui descend descende beaucoup moins fort. Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci Mme Levraud. Nous sommes un peu en avance par rapport à vous parce que nous avons le projet de cahier d'acteur des élus Verts. A un moment, vous parlez d'«un schéma de développement logistique pour que la politique maîtrise l'aménagement du territoire et que les flux de marchandises ne soient plus soumis aux choix du privé ». Comment voyez-vous ces schémas de développement logistique ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

C'est l'idée que l'organisation logistique se fasse en cohérence, ce qui, semble-t-il, n'est pas vraiment le cas. Les plateformes logistiques sont souvent installées pour des raisons de disponibilité de terrain et parce que la donne économique, politique, organisationnelle à cet endroit le permet, à des endroits qui ne favorisent pas le report modal. On a trop de plateformes qui n'ont pas 3 modes, mais qui sont seulement rail-route et qui en fait font beaucoup plus de route que de rail. La difficulté, c'est de faire des plateformes qui sont placées intelligemment et qui sont en lien les unes avec les autres. Par exemple, sur le projet de doublement du port à conteneurs Fos XXL, on a tous bien vu que la logistique n'est pas organisée derrière. Il n'y a pas de schéma logistique. On voit très bien ce qui va se faire dans le port, mais en arrière, ce n'est pas organisé, donc cela nuit à la pérennité de ce projet. Le schéma régional logistique, c'est mailler correctement les installations logistiques pour leur permettre d'avoir une meilleure logique de fonctionnement, de se faire moins concurrence et d'être obligées de travailler ensemble.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Cela existe dans d'autres régions ou dans d'autres pays ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

A ma connaissance, des choses existent en arrière des grands ports européens comme Anvers.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Comment sensibiliser les maires à ne plus donner de permis de construire en zone inondable ou à 30 mètres de l'autoroute ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Si on subordonne l'implantation d'un nouveau lotissement à l'accessibilité en transports en commun, cela peut changer la donne. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas : dans toutes les communes se sont installées des zones pavillonnaires aux alentours des villes avec zéro transport en commun, zéro service, zéro commerce, zéro possibilité de faire autrement que de prendre sa voiture et d'aller en ville. C'est scandaleux, c'est quelque chose que l'on fait depuis 20 ans avec beaucoup d'application parce que cela répond à la demande des urbains qui veulent s'installer à la campagne, sauf qu'ils veulent habiter à la campagne avec les mêmes services qu'en ville. Donc, ils veulent les commerces, etc. A un moment, ils vont les réclamer, mais rien n'est fait pour que ce soit possible. Ce que je sais en tant qu'élue municipale, c'est que, quand on implante une zone pavillonnaire, cela

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien coûte à la ville, mais cela lui coûterait encore plus si on lui demandait de faire aussi les réseaux, les transports en commun et autres, donc elle ne le fait pas. Par conséquent, les familles qui s'installent dans ces zones pavillonnaires extérieures, qui sont souvent de classe moyenne, sont obligées d'acheter une deuxième voiture. Ce 2<sup>ème</sup> véhicule, il faut le garer, il faut l'assurer, il faut le réparer et cela finit par peser très lourd sur les budgets des ménages. Ils ont une perte de qualité de vie parce qu'ils sont sans arrêt dans la voiture. Les parents, les mamans en particulier, font le taxi toute l'année. Pour travailler et pour fonctionner, ils sont obligés d'avoir deux véhicules, c'est exactement le contraire de ce que l'on doit faire. Pour empêcher cela, il faut densifier la ville : beaucoup de gens travaillent là-dessus et font du bon travail. C'est vrai que cela mérite des explications au niveau des habitants.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils ont envie d'avoir un pavillon à la campagne.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Ils en ont envie quand ils ne sont pas conscients des conséquences. Après, ils ont des problèmes. Quand l'un des deux perd son emploi, c'est une catastrophe, ils vendent les maisons, etc. tout simplement parce qu'ils n'ont pas pu payer comme il faut leurs prêts parce qu'ils ont eu des frais annexes considérables.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous proposez de taxer la route plus que le reste : que répondez-vous aux transporteurs, aux socioéconomiques qui disent « attention à ne pas tuer le développement économique si vous taxez trop » ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je répondrai que, eux, essayent de survivre en tuant les autres. En un sens, il n'est pas interdit de se défendre. C'est un peu excessif, mais en gros, c'est cela. Les transporteurs routiers ne se demandent pas si leur activité nuit à notre santé. Ce n'est pas leur problème, ils considèrent que c'est le nôtre, celui des élus, des ministères, etc. C'est le grand principe du pollué payeur. Le transporteur routier fait son travail, il livre une marchandise d'un point A à un point B. Son patron fait son travail, il gère sa société de façon à dégager des bénéfices pour faire marcher son entreprise, ce qui en soi est tout à fait normal et louable. Par contre, le client, à qui l'on fait miroiter qu'il est préférable d'être livré en 24 heures alors qu'il n'a pas besoin du produit avant une semaine, à la limite, cela pourrait être traité autrement. De toute façon, le transporteur pourrait fonctionner différemment.

Quant à l'impact économique, il faut savoir que le transport routier français n'existe presque plus. La concurrence des pays de l'Est de l'Europe est déjà suffisamment dure pour que nos transporteurs fassent travailler des chauffeurs qui ne sont pas français, de préférence avec des systèmes qui ne sont pas français. Tant qu'il y a eu énormément de transporteurs routiers français faisant circuler des camions français avec des chauffeurs français, on pouvait craindre les conséquences sur le chômage, mais on n'en est plus là. On est sur des gens qui se sont fait manger parce que, quand on

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
fait de la basse qualité, ceux qui font de la qualité encore plus basse vous mangent. C'est ce qui se  
passe dans la guerre économique.

**Claude LEROI, CPDP**

Merci Madame pour cet exposé. L'Etat a-t-il la réponse à la question : quelle est la part des transports routiers effectuée par des entreprises françaises et la part effectuée par des voisins de l'Est ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous avez un peu de temps pour chercher la réponse. Pour l'instant, on n'a plus de question. Le public a 10 minutes pour poser des questions. Claude Jullien.

**Claude JULLIEN, FNAUT PACA**

J'ai un chiffre à donner concernant « l'invasion étrangère ». Les constructeurs français ne représenteraient que 27 % des camions immatriculés en France.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est un élément d'information. Pour la taxe, vous avez une idée du montant ou vous vous caliez sur ce qui se passe en Suisse?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je n'ai pas de montant à proposer parce que je pense qu'il faut que chaque pays fasse son système. La région Alsace est en train de se dire qu'il faut qu'elle se sauve parce que la taxe allemande envoie tous les camions allemands en Alsace. Ils vont bien être obligés de taxer parce que c'est très efficace. Avec ce système, on paye l'infrastructure ferroviaire, le transport se fait et le client est content.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous préconisez une taxe qui soit dédiée à financer le transport collectif ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Absolument. Les taxes, c'est pour faire quelque chose d'utile, ce n'est pas juste pour remplir le trésor de guerre de l'Etat : il me semble que c'est l'esprit général des taxes. On a besoin que les marchandises circulent dans de bonnes conditions, c'est-à-dire sur du ferroviaire ou sur du fluvial. Donc la taxe qui permet de ne pas les transporter en camion est destinée à les transporter autrement. On nous explique que les bateaux pour faire du cabotage maritime sont extrêmement chers, mais chaque bateau coûte 3 kilomètres d'autoroute. En matière de transport, on a des échelles de prix qui sont tout à fait injustes. Quand on fait de l'autoroute, ce n'est jamais cher, quand on fait du fluvial,

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
c'est toujours trop cher, quand on fait du cabotage maritime, c'est toujours trop cher. Je ne sais pas pourquoi ni comment on en est arrivé là.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est peut-être l'exploitation qui coûte plus cher.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

L'exploitation sur les autoroutes, je ne vais pas insister, mais on voit ce qui s'est passé.

**M. ROHART**

Je suis indépendant, je viens de Sète. J'ai pu lire dernièrement dans *Le Midi libre* un article concernant les problèmes de santé. Deux études faites parallèlement sur Toulouse et sur Montpellier ont mis en évidence une augmentation des hospitalisations pour des problèmes respiratoires liée à l'augmentation des pics de pollution. Est-ce vrai ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a eu un exposé sur ce sujet à Valence par une personne du ministère de la santé : elle nous a dit qu'en moyenne 18 000 morts seraient dus aux transports. Vous avez son diaporama sur le site, ainsi que bientôt le verbatim complet.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je suis médecin et ce sont des questions qui me mobilisent beaucoup. On est assez en retard en France sur ce genre de calcul. Malheureusement, on est bien souvent dans l'à peu près, ce qui fait que l'on entend dire tout et son contraire. Ce n'est pas bon parce qu'en matière de santé, les impacts sont lourds. Ces impacts lourds sont payés par quelqu'un. Quand on parle d'internaliser les coûts, c'est cela que l'on veut dire. Quelqu'un qui a un cancer du poumon ou qui a une dilatation des bronches, il a son espérance de vie qui diminue, mais il a surtout avant de mourir plusieurs années pendant lesquelles il va être très malade et il va coûter très cher à la société. Il va coûter très cher en douleur à lui-même et à sa famille, il va coûter en non fonctionnement, mais il va aussi coûter en soins, en soins de base, etc. Cela, c'est la société en entier qui le paye et forcément, c'est quelque chose qui est à prendre en compte. Quand on dit « c'est moins cher de faire cela ou cela », c'est précisément en mettant soigneusement de côté ces coûts-là dont on ne veut pas tenir compte, parce que, si on se met à les prendre en compte, cela change réellement la donne et cela met tout le monde très mal à l'aise parce que cela voudrait dire que, depuis des dizaines d'années que l'on sait très bien cela, on a fait exprès de ne pas le voir.

**Pierre CALFAS, Voies navigables de France**

Je regarde vos courbes depuis tout à l'heure. Actualisez les données, parce que vos chiffres s'arrêtent à 2000. Depuis, le fleuve a plus que doublé son trafic, c'est-à-dire que les 7 millions de tonnes qui sont annoncées dans le dossier à l'horizon 2020 ont d'ores et déjà été atteintes. On est



entre 4 et 5 % de part de marché du fluvial. 4 à 5 % multiplié par 5 ou par 6, à terme, sans investissement, on pourrait avoir une part modale fluviale de 25 %. Voilà ce que je voulais dire. Il est certain qu'avec des courbes comme celle-là, on a toujours considéré que le fleuve, c'est gentil, cela ne fait pas de bruit et qu'avec 2 % de part de marché, ce n'est pas la peine de s'y intéresser. Je souhaiterais que l'on s'y intéresse un peu plus, en rappelant que les investissements sur le fleuve sont quasiment nuls et beaucoup moins chers qu'une bretelle d'autoroute.

### **Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je suis contente que vous réagissiez là-dessus. Effectivement, les chiffres ne sont pas récents et il y a eu du changement depuis, mais on aimerait un changement encore plus sensible. Il n'y a qu'à le décider.

### **Jean GONELLA, FARE-Sud**

A propos des incidences des transports sur la santé, on a vu que, même au ministère, on n'ose pas avouer certains chiffres. Tant que l'on est dans un débat pacifié un peu ronronnant, cela ne pose pas de problème, mais dès que l'on est sur un problème concret, et je vais prendre un exemple. Sur l'étang de Berre, une centaine de jours par an, les normes fixées par les directives européennes de dépassement abusif de polluants sont dépassées. En outre, on a 40 % de taux de cancérigènes supérieur à des carottages faits ailleurs que dans cette zone. Quand on est sur un problème concret d'une installation qui pourrait ajouter à cette pollution, on nous répond : « on ne sait pas établir la relation de cause à effet entre cette installation particulière et l'effet sanitaire ». Dans un débat pacifié, tout pourra être dit, mais au moment où l'on va se battre contre une installation particulière, avec des intérêts économiques puissants en jeu, on va se faire balayer par des arguments comme : « prouvez-nous que ce sont les camions et non pas les industries qui provoquent cela. » Comment se sortir de ces situations ?

### **Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Aujourd'hui, c'est justement parce que le débat est pacifié que l'on peut en parler correctement. Les porteurs de projet économique se battent pour que leur projet passe, ce que tout le monde peut entendre. Le flou dont je parlais tout à l'heure sur les chiffres, sur le retard qu'a la France en matière de prévention et d'épidémiologie est tout à fait dommageable aussi à ce genre de réflexion. Ceux qui s'y penchent sont capables de faire en partie la différence entre la pollution atmosphérique liée aux industries et celle liée aux véhicules, mais seulement en partie, parce que les particules du diesel et les particules de la sidérurgie sont très voisines. On nous dit toujours qu'il y a une inflation d'allergies en France. Il faut savoir que, quand on a les bronches irritées par les pollutions, on est plus sensible aux allergies. S'il y a de moins en moins de cyprès et de plus en plus d'allergies au cyprès, cela vient de cela. En matière de pathologie, il y a des additions d'effets délétères sur la santé : ce n'est pas  $1 + 1 = 2$ , c'est  $1 + 1 = 3$  voire plus. On est exactement dans la même configuration qu'un travailleur qui a une maladie respiratoire qui n'arrive pas à la faire reconnaître comme maladie professionnelle s'il est fumeur. On lui dit « à partir du moment où vous êtes fumeur, on ne peut pas savoir si votre maladie respiratoire vient de la cigarette ou du métier que vous avez exercé », même si dans sa profession il y a des expositions qui légitimeraient la reconnaissance de la maladie professionnelle. Ce n'est pas de la malhonnêteté, c'est du flou. Si l'assurance maladie était vraiment près de ses sous, elle devrait s'occuper de ces questions-là, mais elle ne le fait pas.

**Claude LEROI, CPDP**

Avez-vous quelques idées pour optimiser les infrastructures actuelles s'agissant de la route ?

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

C'est mettre des petits tronçons là où il en faut sans doubler les infrastructures. Cela s'est peu fait jusque là. Malgré tout, en matière d'infrastructures routières, on confond le but et les moyens. On fait des chantiers parce que c'est bon de faire des chantiers. Si on prend la liaison Grenoble-Sisteron, les Verts ont participé à ce débat public qui était fort intéressant, dans lequel on était entre « on fait une autoroute » ou « on ne fait rien ». Nous disions « il faut améliorer l'infrastructure routière existante ». Quand on fait une deux fois deux voies, c'est-à-dire une voie rapide, au lieu d'une autoroute, on ne coupe pas les circulations existantes. En plus, c'est beaucoup moins cher et vous avez moins d'emprises sur les côtés. Le résultat, c'est qu'il a été décidé de ne rien faire. Le ministre a dit : « nous ferons l'A51, mais nous ne la paierons pas. » Cela revient à dire « on ne fera rien. »

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il a dit « on ne paiera pas ? »

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Il a dit « nous allons chercher auprès des collectivités les moyens. »

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a un cofinancement.

**Pascal MIGNEREY, direction générale de la mer et des routes**

Je peux vous donner la part du pavillon routier par rapport au pavillon étranger dans le transport routier intérieur de marchandises. Mon chiffre date de 2004, mais cela donne déjà une proportion. 74 % sous pavillon français et 26 % sous pavillon étranger (30 milliards de tonnes/kilomètres sur les 77 ne sont pas en transit).

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Il faut savoir que le pavillon français fonctionne sur des filiales qui fonctionnent elles sur des systèmes étrangers. C'est ce qui est en train de se passer.

**Pascal MIGNEREY, direction générale de la mer et des routes**

En 2004, la part du pavillon français, toujours dans les transports intérieurs routiers de marchandises, a augmenté de 4 % par rapport à 2003.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Qu'est-ce que vous appelez « pavillon »

**Pascal MIGNEREY, direction générale de la mer et des routes**

Ce sont des entreprises à statut français.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Qui font peut-être rouler des camions immatriculés à l'étranger. On m'a dit que Dentressangle en avait.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

La préférence accordée à l'aménagement des routes nationales par rapport à une autoroute neuve est une constante dans le discours des Verts de toutes les régions françaises depuis des années.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est l'inverse chez ASF, et cela se comprend.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Ne dites pas cela, chez le ministère des transports et de l'équipement aussi, et je citerai des exemples.

L'A51 est un projet que je connais bien car, dans une vie antérieure dans l'administration j'ai travaillé des années sur ce projet qui avait deux objectifs : desservir des territoires qui sont actuellement mal desservis (beaucoup d'élus des Hautes-Alpes réclament une desserte, une voie rapide et sûre pour reprendre une expression des Verts) et délester la Vallée du Rhône. On avait la volonté de transférer des milliers de véhicules/jour depuis la Vallée du Rhône dans les Alpes et trois fois plus en été.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

*(S'adressant à un petit groupe dans la salle). S'il vous plaît, écoutez ceux qui s'expriment.*

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

J'indique ce qu'étaient les objectifs de l'administration. Nous ne comprenons pas l'a priori des Verts pour des solutions d'aménagement sur place des routes existantes, parce que cela revient à amener des milliers de véhicules nouveaux près des riverains, alors que, quand on fait une autoroute nouvelle, on la fait en site vierge, le plus loin possible des habitations, on prend toutes les précautions pour respecter la nature, avoir une transparence pour la circulation de la faune pour

1<sup>ère</sup> audition publique      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien protéger les espèces. Lorsqu'on fait un aménagement sur place, on cumule les nuisances sur des axes où il y a des riverains. Je voudrais donner un exemple d'actualité. Actuellement, une consultation est menée par l'Etat pour la réalisation du projet entre Langon et Pau en Aquitaine. Dans une première phase de la consultation qui avait été lancée par l'Etat, il avait été demandé la comparaison entre plusieurs scénarios : un scénario d'autoroute concédée de bout en bout et un scénario d'aménagement de l'itinéraire existant. En fait, les études menées par l'Etat lui-même sur l'aménagement de l'itinéraire existant ont montré que l'on ne pouvait réutiliser que 12 % de la longueur qui consistait en trois déviations d'agglomération qui existaient et que, pour tout le reste, à cause de la densité des maisons, on était obligé de s'éloigner de l'axe existant. Donc, chaque fois que l'on a voulu aménager des routes existantes, les études ont conclu que ce n'était pas la bonne solution.

### **Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je suis contente d'apprendre qu'il reste encore des zones vierges dans les Alpes.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci Mme Levraud. M. Vallette, si vous voulez bien prendre place pour 10 minutes de présentation.

### **Claude VALLETTE, Communauté d'agglomération Marseille Provence Métropole**

Avant de lancer votre chronomètre, je voulais simplement dire que c'est un médecin qui succède à un médecin. Cela veut dire que le corps médical s'intéresse de près à ces questions. Sur le fond, j'ai été quand même heureux d'entendre un certain nombre de choses qui sont nos propres préoccupations. Cela me rassure un peu sur la politique et sur l'avenir. Si l'on peut réfléchir ensemble, on devrait pouvoir trouver des solutions. Cela nous réconcilierait peut-être avec la politique.

Maintenant, on peut commencer. Nous avons fait un certain nombre études qui ne sont pas tout à fait finies : nous donnerons notre vision globale début juillet dans un cahier d'acteur. Aujourd'hui, je vous donnerai peu de chiffres, je vous donnerai les grandes orientations qui sont les nôtres dans cette prospective de la Vallée du Rhône à 20 ans. Il y a 4 volets : la place et le rôle de la métropole marseillaise : un enjeu national, la situation de saturation du couloir rhodanien et les réponses possibles, ce qui nous inquiète dans la métropole marseillaise, les projets en cours et leurs conditions de réalisation

#### **.1 La place et le rôle de la métropole marseillaise : un enjeu national**

La place de la métropole marseillaise s'inscrit dans le débat public dans une réflexion beaucoup plus globale sur les déplacements bien au-delà de l'enjeu du couloir rhodanien.

Je voudrais rappeler aussi que Marseille Fos est le premier port de France et de Méditerranée et que l'on espère bien le rester, ce qui n'est pas évident. La porte de la France sur la Méditerranée, au débouché du couloir rhodanien, au cœur de l'arc latin, c'est quand même Marseille, ce sera toujours

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Marseille. On peut faire tout ce que l'on veut, ce ne sera ni Gênes ni Barcelone. On est là. C'est une réflexion de fond, mais on a tendance à l'oublier.

## **.2 La situation du couloir rhodanien et au-delà**

On a vu les 3 branches, on a toujours dit que l'on devait parler des trois, que l'on ne pouvait pas parler que du couloir et de l'une des branches.

Il faut absolument parler des flux d'échanges entre territoires européens. On ne peut pas discuter de cette affaire si l'on parle d'un problème local, c'est impossible.

Le couloir rhodanien doit aller beaucoup plus loin que ce qui était proposé au départ. Sur cette carte, les traits les plus épais correspondent aux axes où passent le plus de choses. On voit la saturation de la Vallée du Rhône.

Alors, quelles réponses à la saturation du couloir rhodanien et languedocien ? D'abord, la saturation est automobile : elle n'est ni sur le fer ni sur le fluvial. L'automobile s'est imposée parce que c'est un espace de liberté pour l'individu et parce que, sur le plan économique, sur le plan des flux tendus, sur le plan de la nécessité des entreprises, elle est devenue une nécessité absolue et donc, petit à petit, malheureusement, elle a envahi tout un système.

Les enjeux, c'est le report modal du fret vers le rail, le fleuve ou la mer ; pour les voyageurs longue distance, c'est accélérer le programme TGV ; les liaisons de proximité, TER, intercités, j'en ai déjà parlé, ce n'est qu'à travers des grandes infrastructures de LGV que nous pourrions libérer des faisceaux et faire des TER et réorganiser notre métropole (optimisation des sillons existants libérés par les nouvelles lignes).

La LGV PACA : je passe. Je pense que le président Marzolf est bien conscient de l'intérêt de tout ce que l'on a dit. Je le rappelle au passage parce que c'était un grand débat.

## **.3 Ce qui inquiète la métropole marseillaise**

Ce qui inquiète la métropole marseillaise, c'est que Marseille Fos et la région PACA sont absents des cartes européennes. Même la LGV PACA n'est inscrite dans aucun schéma. Par contre, de puissants corridors nord-sud concurrents voient le jour : Gênes-Rotterdam par les tunnels suisses, Espagne-Lyon-Allemagne, corridor numéro 5 Lisbonne-Kiev qui évite la région PACA.

Le résultat, c'est le rapport de Mme Loyola de Palacio présenté à Marrakech il n'y a pas longtemps. Insupportable ! Un petit filet pour Marseille, et regardez Gênes, regardez Trieste. Nous ne pouvons pas l'accepter quelles que soient les conditions dans lesquelles après nous allons réaliser les choses sur le plan économique, là c'est la mort.

## **.4 Nos projets et leurs conditions de réalisation**

On peut voir deux choses : l'aire métropolitaine marseillaise et la grande accessibilité.

Le projet Fos XXL qui est capital pour notre région ne fonctionnera que si derrière on peut aller dans l'hinterland. Si on ne fait pas ce projet, on aura des difficultés. On l'a déjà expliqué et le port le redira.

Dans l'aire métropolitaine, d'autres investissements logistiques sont indispensables pour assurer la grande accessibilité. Ce sont des réalisations sur le ferroviaire et sur le fluvial et quelques-unes sur le routier :

- Ferroviaire : c'est le transport combiné, Cavaillon, tout le monde le connaît ;
- Fluvial : c'est le port fluvial d'Arles ; au passage, je signale qu'Arles est dans la métropole marseillaise et que le port fluvial d'Arles est très important pour le port de Marseille ;
- Routier : A 56 Fos-Salon : tout le monde sait que, pour Fos XXL, il faut une liaison routière, le contournement d'Arles et le contournement de Port-de-Bouc, pour résoudre les problèmes insolubles l'été.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

2 minutes.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

La problématique ITER fait avec Cadarache un nouveau système : on pourra en parler.

La grande accessibilité, elle est double.

Entre Lyon et Marseille : l'accroche de Marseille-Fos au couloir rhodanien n'est pas séduisante, aucune proposition n'est présentée dans le rapport Blanchet pour renforcer à terme la desserte de Fos.

Sur le ferroviaire et le fluvial, des efforts considérables ont été faits. Je partage tout à fait ce qui a été dit tout à l'heure sur le fluvial.

Sur le routier, il y a aussi des solutions d'amélioration de gestion, il faudra élargir l'A7 si c'est nécessaire plutôt que d'aller dans les zones sensibles autour. C'est l'orientation globale dans laquelle on se situe.

Au nord de Lyon : le TGV Rhin-Rhône est en cours de réalisation dans au moins l'une de ses branches, ce sont les projets de canal pour relier le Rhône au Rhin. Vous avez aujourd'hui toute une série de réflexions pour remplacer le canal Rhin-Rhône.

Quelles sont les alternatives au couloir rhodanien ? Il faut d'abord terminer les axes nord-sud routiers alternatifs : terminer l'A51 et l'A75. Ensuite, il faut mieux répartir les infrastructures et les flux de marchandises et de voyageurs vers l'Italie afin de ne pas encombrer inutilement le couloir rhodanien. Le Montgenèvre peut être une piste de réflexion intéressante, surtout avec le Val de Durance et ITER. Bien entendu, la LGV PACA aussi est très importante pour assurer le passage du corridor numéro 5 vers Milan. Je passe sur la diapo du Lyon-Turin, tout le monde la connaît, je passe sur le tunnel sous le Montgenèvre, on pourra en discuter. Et puis, il y a quelques autres pistes de réflexion : l'amélioration des transports ferroviaires, l'amélioration du fluvial...

Pour conclure, je voudrais simplement dire qu'il faut faire évoluer les comportements. On a parlé de la fiscalité, on a parlé du coût du pétrole. Le coût du pétrole va être tel que cela pourra peut-être

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
inverser un certain nombre de tendances. Il faut utiliser les sources énergétiques non génératrices de gaz à effet de serre. Je pense qu'un certain nombre de produits, qui n'émettent pas de CO2, vont devenir, plus vite qu'on ne le croit, abordables sur le plan économique et remplaceront vraisemblablement le pétrole. L'important dans tout ce débat, c'est qu'il faut se développer, c'est indispensable, mais il faut le faire dans l'esprit d'un développement durable. On en parle beaucoup, mais on ne prend pas souvent des mesures pratiques. Voilà l'esprit dans lequel on est. Ensuite, on donnera des chiffres précis pour donner des pistes précises sur ces orientations de la métropole marseillaise.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Sur la fiscalité, vous avez déjà des réflexions ?

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Si l'on veut rééquilibrer, il faudra se pencher sérieusement là-dessus. Ce sont des pistes, moi je n'ai pas de solution à vous donner aujourd'hui. La taxe sur les transports routiers doit faire l'objet d'une réflexion globale au niveau européen, sinon on va tuer les transports français et vous aurez autant de camions sur les routes. Moi, je pense que c'est la réflexion européenne globale qui peut aboutir à prendre des décisions communes pour faire du développement durable.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous avez parlé de faire passer le couloir 5...

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Kiev-Lisbonne.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Qui passe plutôt par le nord de Marseille, qui remonte à Lyon. Est-ce qu'on peut le faire évoluer ? Ces couloirs européens, comment sont-ils décidés et peut-on les faire évoluer ?

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Comment les Italiens vont réagir au Lyon-Turin ? Aujourd'hui, il y a quelques flottements. De toute façon, quand on fait remonter toutes les marchandises d'Espagne en Italie en passant par Lyon, on utilise toute la Vallée du Rhône. Je pense que l'on pourrait soulager cet axe en faisant passer une partie du fret par la vallée de la Durance vers l'Italie à condition d'améliorer le Montgenèvre. Moi, je n'ai jamais voulu que l'on pollue le débat avec la LGV PACA, mais il me semble qu'aujourd'hui avec ITER, il va bien falloir améliorer la situation.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant. Y a-t-il des réactions ?

**M. ROHART**

J'habite Sète et ce matin encore j'ai pris la route nationale à deux voies entre Sète et Montpellier qui est empruntée par environ 10 000 voitures chaque matin de Sète à Montpellier et le soir par 10 000 voitures en sens inverse. Ceci est dû en grande partie à mon avis au fait qu'à la gare de Sète, il n'y a aucun parking pour stationner les voitures (il y a des horodateurs avec un stationnement limité à 2 heures maximum) et que le problème est le même à Montpellier. Aujourd'hui, il me semble qu'il serait astucieux d'imposer la mise en place de parkings près des gares si l'on veut développer le TER pour les déplacements domicile-travail.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Au fond, il y a 2 grands problèmes : le grand transit des marchandises à longue distance et les trajets de courte distance au sein de la métropole. Entre Sète et Montpellier, vous saturez une autoroute qui n'est pas faite pour cela. Nous avons le même problème à Marseille. Nous venons de livrer 400 nouvelles places à la gare St Charles. Cela avance. Si un jour on arrive à faire une gare TGV à la gare St Charles, on peut mettre encore 1 000 places de parking. Tout autour de la commune, on essaye de faire un système de parking pour faire de l'intermodalité. Cela rejoint l'aménagement du territoire. Mme Levraud l'a dit. On est à fond dans cette bataille contre l'étalement urbain. C'est une catastrophe. Il faut que l'ensemble de ce que l'on fait se ramasse autour des transports en commun. Mais on ne pourra pas faire tout. Il y aura toujours un certain nombre de gens qui iront habiter en périphérie parce que vous ne supprimerez pas la voiture demain matin. C'est impossible. Par contre, la part de la voiture devrait diminuer. Pour cela, il faut penser autrement le territoire. On est complètement d'accord.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Heureusement que nous avons des hommes politiques. Sur la fiscalité sur le routier, il faudrait sortir de l'inconséquence des discours. Il existe déjà une taxe routière, c'est la TIPP. Je prends la précaution de dire que cette taxe est soumise au principe constitutionnel de non affectation des dépenses. Mais on ne peut pas dire que l'on voudrait des taxes sur la route quand, de tout l'échiquier politique, des communistes à l'UMP, on se plaint sans arrêt que la TIPP est trop lourde au point qu'il existe actuellement, article 265 du code des douanes, une détaxation du gazole pour les routiers à hauteur de 50 000 litres par an, en gros 50 000 euros. Nous associatifs, nous ne sommes pas foutus d'avoir le rapport de force pour faire annuler cette détaxation.

Pour les parkings des gares, un jour, l'adjoint à l'urbanisme de la ville de Grenoble, qui a été récemment directeur de l'atelier d'urbanisme et d'architecture d'Aix, nous a fait une conférence qui m'a éberlué. Il nous a montré des villes d'Italie et de France. En Italie, sur les places, on voyait un fouillis de vélos, et en France, dans des villes similaires, un bordel de voitures. Il a dit : « en Italie, 600 ans de démocratie locale assumée ». Un jour, il faudra se poser des questions sans langue de bois. Les élus défendent d'un côté l'augmentation des taxes sur le routier et de l'autre, réclament la baisse de la TIPP. Je veux bien que l'on veuille transformer la TIPP en redevance affectable, mais là c'est encore une pantalonnade. Il y avait l'AFIT, l'agence pour l'investissement sur les transports



1<sup>ère</sup> audition publique                      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien terrestres et les voies navigables. Ses ressources étaient sur l'hydraulique et les prélèvements sur les sociétés autoroutières. L'AFIT a été supprimée en 2001.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

J'ai entendu dans le débat que le consommateur était schizophrène ; là vous dites que les élus le sont aussi.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Nous voulons nous remettre à faire du vélo. Je vous signale que, dans ma jeunesse, j'allais au collège en vélo à Marseille. Il y a trente ans, je suis allé en Chine et j'ai vu, à chaque carrefour, des centaines de vélos. Aujourd'hui, en Chine, il n'y a plus un vélo. Philosophiquement, cela nous pose un problème d'éducation. Pendant que nous allons nous battre pour cela, la Chine va émettre des gaz à effet de serre en quantité épouvantable. Donc, la bataille est globale.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils veulent d'abord du développement économique.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Oui. L'avenir de la Méditerranée, ce n'est pas de faire ici des stations d'épuration qui vont enlever un nanogramme de quelque chose, c'est de faire des stations d'épuration un peu moins performantes sur tout le pourtour de la Méditerranée. On devrait se battre tous ensemble avec les pays émergents, alors que, là, on se bat entre nous pour un nanogramme de quelque chose, c'est ridicule.

**M. BUDILLON, Directeur régional de l'équipement**

Je maintiens que Marseille est bien placée sur l'axe Espagne-Lyon-Allemagne, en tout cas au moins aussi bien que Barcelone, en termes de transport et d'accessibilité.

Vous dites que, dans le rapport de M. Blanchet, rien n'est dit sur l'accroche de Marseille au couloir rhodanien, mais il est quand même relativement connu, notamment après le débat sur Fos XXL, que la desserte au-delà de Fos sur l'hinterland est assurée à la fois sur le fluvial, sur le ferroviaire et sur le routier. En matière routière, les projets en cours, sur Fos-Salon, Port-de-Bouc, etc. sont suffisamment avancés pour qu'on les retrouve probablement dans les futurs contrats de projet.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

M. Budillon a parfaitement raison. Nous n'étions pas invités au débat sur Fos XXL. Si maintenant, je viens plus souvent à un certain nombre de débats, c'est parce que j'estime que, dans tout ce qui touche l'aménagement du territoire élargi, on a tous notre mot à dire.

**Claude LEROI, CPDP**

Je vous signale que les conclusions du débat sur Fos XXL sont publiques.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Je ne critique pas les conclusions, je dis que nous n'y avons pas participé.

On a le sentiment que l'on est en retard et que l'on doit faire plusieurs choses à la fois. Le contournement d'Arles, cela fait 25 ans que l'on en parle. Sur la L2, on a commencé à acheter des terrains en 1935. Nous tenons à affirmer cette volonté de retrouver une position. C'est une position que l'on veut faire partager à tout le monde, y compris au niveau du gouvernement, au niveau des directions de RFF, au niveau de la SNCF, parce qu'il nous semble que l'on regarde notre région comme une région de villégiature. Regardez Lyon, regardez Marseille, regardez ce qui se passe, et nous on n'est pas d'accord.

**Claude JULLIEN, FNAUT PACA**

Je suis d'accord en grande partie avec ce qu'a dit M. Budillon, effectivement des efforts sont faits dans tous les modes par rapport à la desserte du port, mais M. Vallette a présenté une planche très inquiétante, celle de Mme Loyola de Palacio. Manifestement, l'Europe ne voit pas Marseille.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Pourtant, de nouveau, Marseille a sa place dans les trafics d'Asie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense que l'on parlera mieux du port tout à l'heure.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

C'est pour cela que j'en ai parlé très peu.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Tout à fait.

**Jean-Claude JUAN**

Je suis un citoyen marseillais.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous n'êtes pas uniquement citoyen marseillais.

**Jean-Claude JUAN**

Je suis citoyen marseillais. Je crois que M. Budillon se satisfait de peu de choses. Ce n'est pas l'Europe qui est en cause, c'est l'Etat français. Si l'Europe ne nous prend pas en compte, c'est parce que l'Etat français ne nous a pas pris en compte. Nous sommes responsables. C'est le gouvernement français qui n'a pas inscrit les enjeux de Marseille Fos dans les enjeux européens. Alors on dit « Fos XXL est bien inscrit », arrêtons ! On va faire 1,5 million de boîtes à Fos XXL alors que l'enjeu qui nous est proposé, c'est 5 millions de boîtes. Cela veut dire que l'on sacrifie les intérêts de Marseille au bénéfice des italiens et des espagnols parce qu'on n'est pas capable d'affirmer dans ce débat public que l'enjeu à long terme, c'est les emplois, le trafic, la valeur ajoutée à Fos et non pas en Espagne et en Italie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous parlez à qui ?

**Jean-Claude JUAN**

A l'Etat.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce que le grand Etat veut faire une réponse ?

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Ce n'est pas l'Etat qui fait des boîtes, ce sont les circuits commerciaux, les armateurs, les transitaires, la qualité de service sur le port, etc.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je propose que l'on reprenne le débat sur le port quand le port interviendra.

Merci M. Vallette pour votre présentation.

Deux membres de l'atelier citoyen qui a été organisé dans le cadre de ce débat vont venir vous présenter le cahier d'acteurs qu'ils ont élaboré et que vous avez dû trouver à l'entrée. Cela a été une volonté de la Commission particulière d'expérimenter cette démarche d'atelier citoyen parce que, c'est prouvé maintenant, dans les grandes problématiques d'environnement ou d'aménagement, le grand public n'est pas forcément toujours là. C'est pour cela que l'on a sollicité 16 citoyens qui ont été sélectionnés par un institut de sondage, qui ont été informés et formés pendant 3 week-ends, qui ont pu auditionner des acteurs et des experts qu'ils ont choisi et qui ont élaboré leur cahier d'acteur. A vous.

## **Présentation du cahier d'acteurs de l'atelier citoyen par Amar NAIMI et Ouria DJELLOULI**

### **Amar NAIMI**

Ce cahier d'acteur, nous l'avons rédigé à 16 pendant 3 week-ends et le 4<sup>ème</sup> week-end, nous l'avons mis en page.

Nous avons essayé de voir les différents problèmes qui se posaient dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien au sujet des transports. Nous avons vu qu'il y avait des grands enjeux, des enjeux économiques, des enjeux de santé, des enjeux de vie commune, c'est-à-dire de communauté urbaine. Ces enjeux, on les a exposés en raccourci. On a essayé de voir ce qu'il en était actuellement et ce qui allait advenir dans les 20 ou 30 ans à venir.

La route est le seul moyen de transport actuel, on pense que toutes les politiques menées jusqu'à présent ont favorisé la route en délaissant le fluvial et le ferroviaire. Nous pensons qu'il faut revoir cela. Je pense qu'actuellement, c'est revu déjà, mais je pense qu'il faudrait encore le revoir beaucoup plus loin. C'est ce que l'on a essayé de mettre dans notre cahier d'acteur. On s'est aperçu que tout cela avait des effets : la route a des effets sur le réchauffement de la planète nous disent certains experts, sur la santé nous disent certains experts, sur le comportement de l'individu avec sa voiture. La voiture est devenue un objet de société. Ce n'est plus seulement un moyen de transport. L'homme aujourd'hui, s'il n'a pas une belle voiture, il n'est pas heureux. C'est l'effet de la publicité. Si on n'a pas une belle voiture, on n'est pas un bon français. Il faut arrêter cela !

On veut nous faire augmenter les autoroutes : on n'est pas partisan du tout de cela. Il faudrait plutôt améliorer ce qui existe et finir ce qui est en cours. On ne connaît pas exactement tous les projets des politiques qui nous dirigent. On est venu là sans connaissance, on a interrogé certains spécialistes des autoroutes, certains spécialistes de la santé, certains spécialistes de différents corps qui étaient directement intéressés, mais ils étaient tous plus ou moins en contradiction les uns avec les autres. Pour nous, novices, c'était assez difficile de savoir à quoi s'en tenir.

On a essayé de trouver des solutions à venir. Actuellement, tous ceux qui dirigent notre pays ont oublié les vrais problèmes. Ils n'ont vu que les problèmes financiers, ils ont oublié les vrais problèmes de notre société : les citoyens ont des problèmes pour se déplacer parce qu'on les a poussés à habiter loin des villes pour des raisons x, on a construit des lieux de travail loin des lieux d'habitation, donc on a fait l'anarchie complète au niveau de l'aménagement du territoire, on n'a tenu compte de rien et on se retrouve aujourd'hui devant des tas de problèmes à résoudre. On a complètement délaissé les transports en commun pour différentes raisons. Il va falloir tout revoir.

On a suggéré différentes manières de revoir l'aménagement des villes. Si on veut que les gens réhabitent les villes, il faudra qu'il y ait un attrait dans les villes, c'est-à-dire que l'on permette aux gens de vivre et de travailler pas trop loin des villes, parce que si on reconcentre les gens dans les villes et que l'on fait les zones industrielles à des kilomètres, on se retrouve toujours devant le même problème de transport.

Ensuite, il y a un problème pour approvisionner les villes. On sait très bien que la population qui habite en ville a besoin de manger, a besoin de consommer. Tout cela, il faut le transporter et, pour le transporter, il faut trouver des solutions. Actuellement, ce ne sont pas nous qui pouvons donner les solutions puisque ce sont les politiques ou les techniciens qui doivent y penser. Comme on s'est

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
aperçu que tous les grands experts sont toujours plus ou moins intéressés, on ne sait jamais vraiment qui a raison et qui a tort. On en est toujours là. Pour une fois, la démocratie pourra peut-être fonctionner et on a pu faire un cahier d'acteur. C'est une grande chance que nous avons eue de pouvoir donner notre point de vue. On vous en remercie énormément.

**Ouria DJELLOULI**

Est-ce que toutes les personnes ont pu lire le cahier d'acteurs ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils ont pu le récupérer à l'entrée. Est-ce qu'ils l'ont lu ? Je pense qu'ils l'ont tous lus.

**Ouria DJELLOULI**

Ce n'est peut-être pas utile de reprendre tous les éléments du cahier d'acteur.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ne reprenez peut-être que ce que vous avez voulu mettre en avant.

**Ouria DJELLOULI**

Je reviens sur l'organisation de l'atelier citoyen. Pendant 3 week-ends, on a recueilli plusieurs informations de différentes personnes et le 4<sup>ème</sup> week-end, nous avons fait une audition publique, nous avons interrogé une vingtaine de personnes et à la suite de cette audition, nous avons rédigé le cahier d'acteur. C'était le lendemain. Avec le recul, je pense que c'était un peu trop tôt pour rédiger ce cahier d'acteur. Il aurait fallu un peu plus de temps pour décanter. On était dans une ambiance de stress, on voulait bien faire, on voulait mettre toutes les informations que l'on avait eues, pointer les contradictions. C'était difficile pour nous de faire cela en une journée.

Je vais vous parler de la partie dont je me suis occupée en particulier avec 4 personnes. On a mis surtout l'accent sur l'incitation, l'éducation et la concertation pour le changement des comportements (4<sup>ème</sup> page). Le travail est à ce niveau-là. Tout à l'heure, dans son exposé, M. Vallette parlait de fiscalité. Oui, il faudrait des incitations fiscales, mais pas seulement : il faut éduquer les enfants, éduquer les citoyens, c'est très important. S'il y a des questions, on peut y répondre.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous croyez qu'il pourrait y avoir plus d'émissions à la télévision sur ce genre de sujets ? Est-ce que les gens les regarderaient ? Pour l'instant, à 20 heures 30, on voit plutôt des films ou des émissions.

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (*S'adressant à un petit groupe*). S'il vous plaît, si vous pouviez arrêter de discuter entre vous. Le mieux, c'est de sortir, parce que nous, cela nous fait un brouhaha dans les oreilles, c'est très désagréable.

**Ouria DJELLOULI**

Les gens pourront regarder, mais si vous passez un reportage sur ces sujets à 23 heures, qui le verra ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce que les chaînes auront envie de passer ce genre de reportage à 20 heures 30 ?

**Ouria DJELLOULI**

C'est à voir avec elles.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vous remercie encore au nom de la Commission d'avoir consacré tout ce temps pour réfléchir sur la politique des transports. Ce qui frappe dans votre cahier d'acteur, vous avez bien senti les enjeux du débat et vous incitez à un changement de comportement tout de suite. Est-ce que cet atelier vous a fait évoluer personnellement ? Pensez-vous que vous allez vous déplacer différemment ?

**Ouria DJELLOULI**

Oui, cela nous a rendus un peu plus responsables, en tout cas dans nos discours. On verra par la suite.

**Amar NAIMI**

Evitez de prendre votre voiture pour aller acheter une baguette de pain.

**Ouria DJELLOULI**

Encore faut-il mettre des parkings à côté des gares pour permettre aux gens de garer leur voiture et de prendre les transports en commun. Monsieur Vallette, je vous avais posé cette question le jour de l'audition et j'ai quelques éléments de réponse aujourd'hui seulement. Vous avez parlé du parking de St Charles tout à l'heure. Je vous avais demandé d'autres exemples le jour de l'audition, mais je n'ai pas eu de réponse malheureusement. Je pense qu'il faut faire des parkings gratuits pour que les personnes puissent garer leur voiture. Vous allez me dire : qui va payer ? Mais en même temps, il y a plein d'autres solutions. Pour fidéliser les usagers, on pourrait faire 1 carnet gratuit pour 2 carnets achetés. Ce sont des solutions basiques.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Inciter les citoyens financièrement ou par l'éducation à prendre les transports en commun.

**Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable**

Vous avez redit tout à l'heure que vous aviez eu le sentiment que tous les experts se contredisaient sur tous les sujets. Cela m'avait beaucoup frappé quand vous nous l'aviez dit le jour de l'audition. Si vous le dites, c'est que vous le ressentez. Je n'ai pas à dire « c'est vrai ou ce n'est pas vrai », c'est un fait. Pour nous, technostucture au sens large, je pense que c'est un enseignement fort de votre travail. On ne peut que l'encaisser et essayer d'en tirer des enseignements pour la suite.

Par contre, j'ai une question. Vous avez fait un tour d'horizon très complet et dans les questions que vous nous avez posées ce jour-là, vous ratissiez extrêmement large, j'ai été frappé, mais peut-être ai-je mal lu, de ne rien voir dans votre cahier d'acteurs sur les aspects financiers, taxation, péage poids lourds et autres choses dont on a beaucoup parlé dans les réunions.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Cela y est : « taxe significative pour les poids lourds de transit ».

**Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable**

Je ne l'avais pas vu. Je pose la question dans des termes plus *soft*. Avez-vous eu des débats entre vous sur ces questions de taxation et d'impact financier ? Est-ce que cela vous a paru un sujet à écarter ou au contraire un sujet de fond ?

**Amar NAIMI**

Je pense qu'on ne peut pas l'écarter puisqu'on nous taxe et qu'on l'accepte. Quand on augmente le prix de l'autoroute, tout le monde le paye, je ne vois pas comment on peut l'écarter. Nous recommandons que cet argent soit utilisé pour le bien-être des citoyens, c'est-à-dire pour la santé des citoyens. La taxation, ce n'est pas un problème, on nous taxe, on nous prend de l'argent dans la poche sans nous le demander. Je pense que, si on nous le demande, il faut l'utiliser sciemment et correctement et on l'acceptera.

**Ouria DJELLOULI**

Il n'y a pas que la taxation pour les poids lourds. On a dit aussi qu'il fallait interdire aux poids lourds de dépasser sur l'autoroute.

Par rapport à votre remarque, on n'a pas vu que des contradictions. Des fois, les experts allaient dans le même sens.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Je voudrais féliciter les membres de l'atelier citoyen à travers vous. J'ai été très impressionnée quand j'ai été reçue par l'atelier citoyen de voir comment en quelques week-ends vous vous êtes mis au courant.

Je voudrais insister sur une chose. Un élu, c'est un citoyen comme vous, qui est en situation de responsabilité. Quand il doit faire des choix, il les fait en s'appuyant sur ce que Monsieur a appelé la technostructure. La technostructure nous fait le même effet qu'à vous : des fois, on se dit « pourquoi ils ne sont pas d'accord entre eux ? ». Malgré tout, on doit faire des choix. C'est très à la mode chez les politiques de taper sur les technocrates. Je ne le ferai pas ce soir, mais j'aimerais bien qu'ils ne nous tapent pas dessus non plus. Quand on fait des réunions de ce type et que l'on essaye de dire en tant qu'élu responsable et pas en tant que monomane de l'anti-camion, quand on voit que la technostructure rigole ou soupire parce qu'on dit des choses qui ne sont pas habituelles, cela me fend un peu le cœur, parce que je me dis que, de toute façon, les politiques passent et la technostructure reste. Si on n'arrive pas à lui faire comprendre que ce n'est pas du délire, que ce n'est pas du caprice, que c'est important de prendre ces virages... On a vraiment besoin que cela rentre.

Moi, ce n'est pas mon métier de m'occuper des transports et ce n'est pas mon métier d'être élue non plus. Je suis élue à mi-temps et après je fais autre chose. Par contre, les gens qui ont fait des écoles et qui font cela toute leur carrière, ils s'améliorent tous les jours, et à un moment ou à un autre, on a besoin d'être sûr qu'ils savent ce qu'ils font et qu'ils ne se contentent pas de reproduire de vieux schémas parce que, si jamais la donne change, et elle est en train de changer, les vieux schémas ne marchent plus. Bien sûr, cela coûte. Excusez-moi, Monsieur, mais quand vous demandez à ces citoyens des solutions techniques (qu'est-ce que vous allez faire pour les taxes et les impôts ? »), il ne faut pas leur poser des questions comme celle-là. Ces solutions-là, c'est vous qui devez les proposer. Les gens donnent des directions, exactement comme le font les élus. De toute façon, ils payent des impôts, qui vont aux aéroports, qui vont aux autoroutes, etc. Mais quand on se met à vouloir remettre en cause le mécanisme actuel, alors là on dit : « est-ce que vous êtes d'accord pour payer ? », mais on ne nous demande jamais si on est d'accord pour payer le système actuel. Moi, je voulais mettre en exergue le lien qu'il y a entre le citoyen et l'élu. L'élu, c'est un citoyen qui accepte de ne plus avoir de week-ends pendant des années ; un citoyen, c'est probablement un futur élu, parce que je pense que tout le monde doit y passer pour imaginer ce que c'est.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les technocrates ne sont pas des citoyens ! Je plaisante.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Je ne redirai pas tout ce qu'a dit Catherine sur votre travail de citoyen. A ceux qui vous ont appris les transports, est-ce que vous avez posé la question : « est-ce qu'il y a une politique des transports de l'Etat ? » Est-ce que vous avez demandé si cette politique pouvait être remise en cause ? Je parle de l'Etat politique et non de la technostructure. On sait qu'il y a une politique économique, mais sur les transports...



**Ouria DJELLOULI**

Oui, on s'est posé la question et on a posé la question. Dès le premier week-end, on s'est tous demandé : « pourquoi est-ce qu'on est là ? Pourquoi un atelier citoyen ? » C'est à ce moment-là que l'on a demandé que des personnes viennent nous exposer la problématique, elles sont présentes aujourd'hui. Nous les avons aussi interrogées sur : « quelle est la portée du cahier d'acteur ? »

**Amar NAIMI**

On s'est aussi demandé s'ils n'étaient pas obligés de redescendre vers les citoyens parce qu'ils se sont aperçu que les citoyens existaient.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Et la réponse ?

**Amar NAIMI**

On ne l'a pas eue.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Bravo pour votre absence de langue de bois. Vous donnez des leçons à la technostructure.

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Vous êtes bien gentil, mais on a exposé la problématique de cette affaire dans un dossier de 93 pages. C'est la première fois que l'Etat cherche à mettre sur la table ce qui se passe. Il y a un problème de congestion routière et un problème général d'environnement. On essaye d'exposer comment, en tenant compte des décisions qui sont prises... On se place 20 ans en avance. Les experts, excusez-moi, mais les experts sont tous d'accord sur le fait que, à quelques exceptions près, le trafic va augmenter de 40 % d'ici 20 ans et c'est un minimum. Depuis 5 ans, le trafic a pris 20 %. Vous croyez vraiment qu'il ne va pas augmenter de 40 % d'ici 20 ans ? Il ne faut pas nier les évidences, le trafic va augmenter. Bien sûr, il y a des hauts et des bas : quand il y a une hausse du prix du pétrole, il est probable que la croissance freine, mais la croissance est certaine, et ce n'est pas une question d'expert. Il n'y a pas un expert qui se présenterait en disant « vous vous trompez », je n'en ai pas vu un en tout cas. Il ne faut pas dire les choses de cette manière-là. Vous avez eu des réponses aux questions que vous avez posées. Quant à la politique de l'Etat, elle existe, elle a été manifestée dans un comité interministériel qui s'appelle le CIADT 2003. Reportez-vous-y. Si vous allez sur le site de la CPDP, vous en aurez le compte-rendu. C'est facile de taper sur le pianiste et cela nous paraît un peu excessif en l'occurrence. Ce qui est sûr, c'est qu'on est loin d'être largué, mais on n'a pas de politique toute faite contrairement à ce que M. Gonella laissait entendre. Il nous a posé la question, on lui a répondu de la manière la plus claire que l'on n'a aucune instruction. On n'a qu'une instruction, que le débat ait lieu, et je crois qu'il a lieu. Il ne faut pas déformer les choses et tout mettre sur le dos de l'Etat. C'est très facile de dire que, si le port de Marseille est très en retard sur celui de Barcelone, c'est la faute de l'Etat. Ce n'est pas la vraie raison, vous le savez tous.

1<sup>ère</sup> audition publique                      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
En France, quand quelque chose ne va pas, c'est la faute de l'Etat, je crois aussi qu'on a l'Etat que l'on mérite.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Comme le disait quelqu'un, l'Etat c'est nous aussi.

**Amar NAIMI**

Sur le niveau des encombrements, les experts n'étaient pas d'accord : certains disaient qu'il y avait un encombrement gênant 15 jours par an et d'autres 100 jours par an. C'est surtout sur ce sujet qu'il y avait des contradictions entre experts. Après, que les flux augmenteront, c'est exact, on est d'accord. On n'a pas parlé de taux. Nous n'avons pas parlé de chiffres, ce n'était pas notre problème. Ce que nous voulions, c'étaient des solutions. On sait que les flux vont augmenter, mais les solutions existent pour qu'ils n'augmentent pas trop sur la route.

**Ouria DJELLOULI**

Effectivement, on a eu un problème de contradiction entre saturation et gêne. On ne savait pas trop où on en était.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a eu une explication pendant l'audition citoyenne entre ASF et l'Etat.

**Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable**

Je voudrais poursuivre là-dessus parce que c'est un point important. Nous sommes des citoyens comme les autres et nous nous sentons un peu visés quand vous semblez dire que nous sommes intellectuellement malhonnêtes.

**Amar NAIMI**

Non, non.

**Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable**

Ce n'est pas à vous que je parle, monsieur. J'ai eu aussi à me plonger dans la problématique des transports depuis six mois et j'ai eu exactement les mêmes difficultés que vous à comprendre les différences entre gêne, congestion, etc. Au début, on patauge un peu, on ne comprend pas et cela donne effectivement l'impression que c'est complexe. On en a parlé le jour de l'audition, on a bien dit : « ce qui compte, c'est la tendance ». Jean-Didier Blanchet vient de le rappeler. Quand on constate que, depuis 5 ans, les flux ont augmenté de 20 %, on dit que, de toute façon, on est sur une tendance croissante, et c'est cela qui pose problème. Qu'ensuite, selon les définitions, on fasse apparaître 25 jours de gêne ou 40 ou 70 ne change pas vraiment la question posée. Derrière cela, et

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
je rejoins tout à fait ce que disait Mme Levraud tout à l'heure, on est dans un système dans lequel il y a des décisions politiques à prendre. Il y a des experts dont c'est le métier de mettre des chiffres sur la table. Ils doivent essayer de le faire clairement et c'est vrai que, sûrement, de temps en temps, on n'est pas assez clair, nous Etat, vous experts de RFF, de VNF, etc. Je ne critique personne, on est tous dans le même bain de ce point de vue-là. C'est toujours difficile de faire passer cela de façon simple. Mais en déduire, parce qu'un dossier fait 93 pages et qu'il est complexe à lire, ou que l'Etat a des intentions cachés ou qu'il est largué ou qu'il est payé pour faire passer tel projet...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

*(S'adressant aux membres de l'atelier citoyen)* Ce n'est pas vous qui l'avez dit.

**Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable**

C'est M. Gonella qui l'a dit.

Non, nous n'avons pas de consigne pour faire passer un dossier. Par ailleurs, la règle du débat public (je crois que l'on ne peut pas souhaiter en même temps plus de démocratie et critiquer un débat ouvert), c'est de mettre sur la table des options ouvertes en essayant de mettre à côté l'expertise qui va avec pour expliquer les avantages et les inconvénients de telle ou telle option. Ensuite, le débat est fait pour que tout le monde s'exprime. Puis, l'Etat, au sens de l'Etat politique et non pas de l'Etat technocratie, devra prendre des positions, ou plutôt l'Etat, les régions, les départements, les collectivités en général, puisque vous savez bien que l'on n'est pas dans un sujet où l'Etat est le seul à tenir les manettes, ce qui est une autre difficulté de notre débat public (la multiplicité des acteurs), mais c'est cela la démocratie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vous propose de passer à l'intervenant suivant, car l'heure avance.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Il reste 4 personnes à passer. Je souhaiterais, en application du principe d'équivalence, que l'on tire au sort les derniers à passer. Comme je suis placé en dernière position, je risque de parler devant une salle vide.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ils resteront là.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

M. Croc pourrait laisser sa place.

**Ouria DJELLOULI**

Nous avons eu une réflexion indépendante. J'insiste là-dessus. C'est très important que des ateliers citoyens aient lieu. Ce n'était pas un semblant de démocratie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

J'ai bien apprécié votre phrase « Après le tout Etat et le tout individu, passez au tous ensemble ».

Alors, M. Croc ne veut pas laisser sa place.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

M. Croc est un grand démocrate.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Je pense que personne ne partira à 20 heures 30. Il n'y a aucune raison de partir à 20 heures 30 ce soir.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a un match. De toute façon, la Commission est contre le football.

**Michel CROC, Directeur régional PACA, Réseau Ferré de France**

D'abord, je me présente. Je fais partie de la technostructure. J'ai entendu un jour une définition de technocrate que j'ai trouvée pas trop mauvaise : « un technocrate est un technicien qui n'a pas d'orientation de ses élus, soit parce qu'il ne les a pas entendues, soit parce qu'il ne les a pas reçues. »

Cela dit, je suis admiratif de tout ce qu'ont pu dire les citoyens et les médecins, parce que si je devais parler pendant 10 minutes d'obstétrique, vous partiriez vite.

Quelques éléments de diagnostic et de perceptions d'abord. On vit actuellement dans le ferroviaire un fort développement des services aux voyageurs avec une bonne réponse des clients puisque la LGV Méditerranée a apporté 3 millions de voyageurs par an au système ferroviaire et les contrats de plan Etat-Région marchent bien puisque de 87 à 2002, on a enregistré une augmentation en Rhône-Alpes de 25 %, en PACA de 55 %, en Languedoc-Roussillon de 50 %, et de 2004 à 2005, une augmentation de 10 % en PACA, je crois que c'est du même ordre en Rhône-Alpes, je ne sais pas en Languedoc-Roussillon.

Du côté du fret, c'est un peu moins bon. De 2000 à 2005, les trafics ont chuté quoiqu'ils aient été stables dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. On sait que les clients ont des attentes très fortes en termes de fiabilité et que des gains de productivité sont nécessaires. Aujourd'hui, il y a des progrès à faire. Le plan fret de la SNCF et l'arrivée de nouveaux entrants devraient amener des progrès. Tout ceci donne de grandes attentes envers le combiné et l'autoroute ferroviaire.

Le ferroviaire a encore des capacités en Vallée du Rhône, mais il en manque sur l'arc languedocien où il est nécessaire de continuer à investir. On a des signes avant-coureurs d'une évolution vers une mobilité plus durable. C'est le grand sujet de notre débat : comment faire pour avoir une mobilité durable et en particulier comment répondre à ce qui n'est plus un risque, mais une certitude, c'est-à-dire le réchauffement climatique ? En 2005, c'est le rapport de la commission des comptes de la nation qui le dit, la circulation routière a un peu reculé (elle a un peu augmenté sur les autoroutes concédées, mais elle a diminué sur le reste du réseau) ; en revanche la circulation de voyageurs sur le réseau ferroviaire a augmenté.

Quelles sont les actions sur lesquelles RFF travaille ? D'abord, la modernisation du réseau et de son exploitation en particulier par les opérations qui sont inscrites dans les contrats de plan Etat-Région et qui seront inscrites dans les contrats de projet Etat-Région, par la mise en œuvre du CIACT qui a vu de nombreuses opérations ferroviaires inscrites dont la LGV PACA et le contournement de Nîmes et de Montpellier, par le lancement d'études pour la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan dont nous parlerons après, et le travail sur le développement des services d'autoroute ferroviaire puisque le projet d'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Perpignan est une première étape dans la deuxième étape qui devrait suivre de près (étudier les conditions de faisabilité technique de la desserte du port de Fos voire de Marseille intra muros, du bassin Est).

D'autres actions à venir valoriseront les atouts des modes collectifs. Pour les chargeurs, il faut répondre à leurs exigences de fiabilité, de coût, par une synergie fer, fleuve, mer, développer le transport combiné ; pour les voyageurs, il faut garantir un accès facilité aux pôles de services et d'emplois pour que les citoyens clients préfèrent les modes de transports en commun aux modes individuels, en particulier sur l'accès aux gares. Tout ceci au sein d'une politique des transports intégrée au service de l'aménagement et de la cohésion des territoires qui évite de prolonger les comportements actuels. Il faut changer certaines choses, bien sélectionner les investissements routiers et repenser en même temps l'urbanisme un peu plus en fonction des questions de mobilité et un peu plus en valorisant les transports en commun.

Les mesures qui sont portées par RFF et qui peuvent s'ajouter à ce qui est déjà décidé sont les suivantes :

Sur les voyageurs

- Plus de fiabilité et de lisibilité : grâce au cadencement généralisé du réseau.
- Des capacités supplémentaires pour des services nationaux et régionaux : faire le contournement de Nîmes et de Montpellier, étudier une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, aménager le nœud ferroviaire lyonnais (on en a besoin pour la desserte sud-nord à partir de Marseille-Fos), faire les aménagements qui sont nécessaires à plus long terme à Paris et entre Lyon et Paris pour les voyageurs (parce la LGV Paris-Lyon va finir par être saturée).
- L'ouverture de la grande vitesse aux services régionaux : pour répondre aux attentes des collectivités.
- Vers l'intégration des transports en commun, avec une intermodalité renforcée.
- Le renforcement de l'accessibilité pour tous

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Une simulation de l'impact des mesures montre que ces mesures, celles qui sont déjà décidées et les mesures nouvelles que nous proposons, donnent la possibilité, avec les autres transports en commun, de capter près de deux tiers de la croissance des déplacements voyageurs qui sont prévus dans le dossier du débat public.

Sur le fret, quelles sont les mesures sur lesquelles travaille RFF ?

- Plus de productivité : des trains plus longs et plus lourds (on a réservé à Miramas la possibilité d'accueillir des trains de 800 mètres).

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il vous reste une minute.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Alors je ne lis que ce qui est écrit en rouge :

- Essayer de faire des gains de productivité avec l'arrivée de nouveaux opérateurs ;
- Améliorer la fiabilité ;
- Intégrer la chaîne logistique ;
- Répondre aux forts volumes d'échanges internationaux avec l'Espagne et l'Italie par des investissements ferroviaires ;
- Mettre en place une économie durable avec des coûts en baisse face à des prix de marché en hausse en espérant que cela marchera.

Le résultat, c'est qu'avec le fluvio-maritime, on doit pouvoir capter la totalité de la croissance des échanges de marchandises dans la Vallée du Rhône. Merci de votre attention.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les 2/3 de la croissance des transports de voyageurs : jusqu'à présent, on avait entendu plutôt 50 %.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

On a affiné les chiffres.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous avez dit que la LGV Paris-Lyon serait bientôt saturée.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Elle sera un jour saturée.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quand on a fait le débat sur la LGV PACA, vous avez dit qu'elle ne serait pas saturée bientôt.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Les calculs que nous avons fait pour la LGV PACA étaient à 2015. A l'horizon 2015-2020, on est en limite de capacité de la ligne Paris-Lyon, mais là on est plutôt à l'horizon 2020- 2025 et on commence à dépasser la limite de capacité.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Et alors ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Quand on aura fait tout ce qui existe en matière de signalisation, il faudra réfléchir à d'autres investissements.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une nouvelle ligne ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Une nouvelle ligne ou une autre utilisation du réseau puisque, plus on construit de LGV, plus le réseau devient un réseau maillé et on peut organiser les services de façon plus efficace.

**Claude LEROI, CPDP**

La CMA-CGM envisage de devenir opérateur ferroviaire. Selon vous, la libéralisation du marché va-t-elle être neutre, encourageante ou créer des problèmes ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

En matière de fret, l'apparition de nouveaux opérateurs est très intéressante. Si je prends un exemple précis dans notre région, il y a 6 ans, on avait imaginé des chantiers rail-route un peu partout : Cavailhon, Avignon, Clésud, Fos, le Canet. Aujourd'hui, un s'est développé : Clésud à côté de Miramas, qui a été développé par un opérateur majoritairement privé qui a répondu à une consultation du syndicat d'aménagement des communes de la région. C'est ce sur quoi nous comptons pour développer le fret ferroviaire.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a fait une réunion thématique sur le transport de marchandises. Les chargeurs (Les Salins du Midi et Ducros) disaient que, pour l'instant, cela ne fonctionne pas. Quand vous parlez à des chargeurs de la possibilité de prendre 100 % de l'augmentation de la croissance de marchandises, que vous répondent-ils ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Ils nous répondent que l'on doit être compétitif. L'autoroute ferroviaire est capable aujourd'hui de vendre sans subvention le kilomètre de déplacement de la remorque du camion à 85 centimes d'euros/kilomètre soit à un coût inférieur au coût routier. Si elle confirme son efficacité du point de vue fiabilité, la voie qui est affichée là est possible

**Pascal MIGNEREY, direction générale de la mer et des routes**

Je voudrais apporter une précision pour la compréhension de ce qui est dit là en matière de chiffres sur les voyageurs et sur la marchandise. Cela paraît évident, mais je préfère le faire parce que j'ai cru comprendre qu'il pouvait y avoir parfois une mauvaise compréhension. Il n'est pas dit là que le transport ferroviaire va absorber la totalité du trafic futur qui va venir. Quand il est dit qu'il absorbe la totalité de la croissance, cela veut dire que la capacité totale de la part modale du fer par rapport à l'évolution du trafic lui permettrait au total de répondre à cela, mais toute marchandise nouvelle qui va se créer dans les 20 ans qui viennent ne va pas à 100 % passer sur le fer. Les mesures qu'a citées RFF qui sont en faveur de l'amélioration de l'attractivité du ferroviaire doivent pouvoir permettre de capter sur le fer du trafic actuel de marchandises par la route qui, dès maintenant, si ces mesures étaient mises en place, basculeraient en partie sur le ferroviaire, et puis une partie du trafic futur passera sur le ferroviaire voire sur le fluvial. Sur le plan global des volumes, on aurait l'équivalent de la croissance future, mais que l'on n'aille pas croire que toute tonne/kilomètre future va passer sur ces modes-là. On sait très bien qu'il y a des types de marchandises qui ne passeront pas sur les modes alternatifs. C'est la même chose au niveau des voyageurs.

Autre point, il y a plus de 200 entreprises ferroviaires en Allemagne, nous en avons 7 aujourd'hui en France qui peuvent avoir la possibilité de tirer des trains. Nous poussons à l'ouverture pour dynamiser le trafic de fret ferroviaire, cela ne veut pas dire qu'il s'agit d'enfoncer la SNCF en tant que telle. Elle-même trouve que c'est une opportunité pour augmenter sa productivité et nous l'aidons à le faire. Nous pensons que, globalement, cette ouverture dynamisera fortement l'offre de fret ferroviaire et donc la possibilité d'augmenter la part modale du fer.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Monsieur Croc, vous êtes un opérateur qui construit et entretient des infrastructures. Quand on voit vos chiffres, on ne peut que se réjouir de voir que les capacités existent et peuvent être créées relativement rapidement. Un grand problème dans tout cela, c'est l'entretien et le renouvellement de l'existant. Au moment de la LGV PACA, un rapport a été remis à RFF par un organisme suisse sur l'état du réseau français : on s'aperçoit que ce réseau a grand besoin d'entretien et de renouvellement. Si on continue au rythme de ces dernières années, non seulement le réseau va régresser mais le service va diminuer. Un exemple : entre Lyon et Bordeaux, le temps de parcours a



Vous avez parlé tout à l'heure de cadencement généralisé en réseau. Encore faut-il qu'il y ait un réseau. Les derniers chiffres qui ont été publiés dans *La vie du rail* laissent voir que, si la SNCF, RFF et l'Etat ont pris quelques mesures, on est quand même très en deçà des préconisations du rapport. Cela veut dire que la situation va moins se détériorer, mais qu'elle ne va pas réellement s'améliorer comme il faudrait qu'elle s'améliore. C'est un problème de financement. Quelles sont sur les trois régions qui nous concernent les perspectives dans ce domaine ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

RFF et la SNCF ont confié un audit à une équipe animée par un Suisse, le rapport a été rendu, RFF et la SNCF l'ont examiné, l'ont remis au ministre de l'équipement avec leurs préconisations, le ministre va annoncer ce lundi ses décisions en matière de politique d'entretien et de renouvellement du réseau. Des extraits des préconisations du rapport sont parus dans *Rail et transport* et dans *La Vie du rail*. Le rapport fait des préconisations, mais après, il faut que le ministre décide de la méthode qu'il prend pour inverser la politique. Ce qui a été décidé aussi, c'est d'inclure dans les contrats de projets Etat-Région non seulement de la modernisation ou de la création de nouvelles lignes, mais aussi de la rénovation du réseau existant. Donc, le virage est pris et vous saurez exactement comment en écoutant lundi soir le ministre de l'équipement.

**Pierre-Yves TEYSSE, Conseiller technique à la CCI de Lyon, membre de l'association qui prône le corridor Fermed**

M. Croc, ces hypothèses sont tout à fait intéressantes. Est-ce qu'elles prennent en compte le fait qu'il y a des lignes dédiées fret, en particulier sur la rive droite de la Vallée du Rhône, ce qui est un peu contradictoire avec les projets de la région Rhône-Alpes qui veut y mettre des TER ?

Deuxièmement, est-ce que cette prévision comprend aussi l'idée que l'on peut faire des trajets courts, de 300 à 400 kilomètres ? La ligne entre Rotterdam et Venlo où se trouve un chantier de transport combiné fait 170 kilomètres et elle est équilibrée.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Pour l'instant, l'hypothèse que nous avons prise est celle qui est en vigueur, c'est-à-dire que la ligne de la rive droite du Rhône est réservée au fret. Des études sont en cours, on verra quelles conclusions en tirer.

Sur la longueur des trajets, on sait déjà que deux trajets de courte distance et de moyenne distance marchent bien : le trajet entre le port de Marseille et le port fluvial de Lyon et le transport d'alumine entre le port de Marseille et les usines Péchiney de Gardanne (40 kilomètres).

Les *shortlines* marchent très bien, ce sont aussi des trajets très courts à partir de ports.

**Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Il y a un débat sur les TER autour de Lyon. Est-ce qu'on peut le résoudre ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Il y a un projet de contournement ferroviaire pour le fret de Lyon qui est une ligne nouvelle pour se dégager du nœud de La Part-Dieu.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a eu une décision sur la partie nord, on voudrait que cela fasse le contournement complet.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

M. Croc, comment RFF peut aider à ce que l'on mette en place des mesures de cadencement qui sont évidemment très attendues par tous les utilisateurs de TER ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

RFF s'occupe des infrastructures, mais le but final de RFF est de donner des sillons au transporteur, c'est-à-dire la possibilité d'aller d'un point à un autre avec un certain horaire. C'est RFF qui maintenant définit des sillons, c'est-à-dire donne au transporteur qui le demande la possibilité d'aller de tel point à tel autre avec tel horaire. C'est RFF qui a la responsabilité de cadencer les horaires. Jusqu'à présent, RFF a répondu aux demandes de la SNCF et des régions passant par la SNCF en essayant de s'adapter au milieu des trains existants. On est quand même arrivé en région PACA à doubler le nombre de TER qui circulent en « bricolant » un peu dans les horaires existants. Là, on veut repartir à 0 sur tous les horaires (départ tous les quarts d'heures, toutes les demi-heures, etc. à des horaires fixes) et les organiser pour que les correspondances fonctionnent bien. Par exemple, à la gare de Zurich, à moins vingt, moins le quart, moins dix, la gare paraît vide et puis tout d'un coup elle se remplit et à l'heure dite, elle est pleine et à et quart, elle se vide. On organise les horaires pour que les correspondances fonctionnent mieux : arrivent d'abord les TER, puis des trains de grande ligne express, puis des trains rapides, des TGV. Les TGV qui sont arrivés à moins 2 repartent à + 2, puis les trains de grande ligne, puis les TER. On va le mettre en place progressivement. L'endroit le plus difficile, ce ne sont pas les gares parisiennes contrairement à ce que l'on croit car ce ne sont pas des gares de correspondance. Comme très souvent, la gare la plus difficile, c'est la gare de Lyon Part-Dieu. Si on règle les horaires de Rhône-Alpes et de Lyon-Part-Dieu, il faut forcément que l'on cadence les horaires de pratiquement toute la région PACA. On va faire cela à assez brève échéance, c'est-à-dire fin 2008.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Est-ce que c'est indépendant de la mise en œuvre des conventions entre la région et la SNCF ?

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Le travail sur le cadencement est commun entre RFF, la SNCF et les Régions. Le service des transports de la région PACA a sur sa table la convention en cours de révision et le projet de cadencement du réseau. C'est d'ailleurs la Région autorité organisatrice des transports régionaux qui nous dit les cadences qu'elle souhaite sur telle et telle liaison.

Si on me dit « on ne sait pas faire », je pourrai dire « ce n'est pas vrai.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

RFF sait faire.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. M. Croc. Est-ce que M. Boulet, vous laissez votre place à M. Estela ?

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Absolument.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci M. Boulet. M. Estela, vous pourrez aller voir votre match, même si cela me désole que vous alliez voir du foot.

**Jean-Pierre ESTELA, Vice-président du MNLE PACA et CEHRE**

Bonsoir, ce soir je représente le MNLE, le mouvement national de lutte pour l'environnement, et le CERHE, le centre d'études et de recherches sur les hommes et les entreprises. Pourquoi 2 associations ? Parce que l'une, le CERHE est à vocation plus économique et l'autre, le MNLE, est une association environnementaliste qui a la fâcheuse tendance de participer à tous les débats publics en France.

J'ai intitulé mon intervention « décision publique en univers incertain ». S'il y a un mot à retenir ce soir, c'est « incertain ».

Quel débat pour quel territoire ?

Le besoin : débat sur un système et fonctions nécessaires pour l'objectif affiché du développement durable. Le territoire économique et social pertinent pour parler de la politique des transports sur la vallée du Rhône est celui défini par l'OITC du sud-est, l'office interconsulaire des transports, c'est-à-dire les 6 régions du quart Sud-Est.

Vous avez choisi (je parle de l'Etat) un débat sur 40 mesures, pour une partie du territoire des 3 régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA.

Quel débat pour quel système ? Ce schéma qui a été présenté lors d'un congrès mondial par un Américain, Ralph Hall, est la meilleure représentation de ce que je voudrais dire : un ticket pour l'avenir, les 3 pôles de la mobilité durable. Puisque tout le monde s'accorde à dire que la mobilité est une composante de nos modes de vie, il faut replacer au centre le « moi », le citoyen qui par son comportement à titre individuel ou à titre collectif va influencer sur la société, l'économie et l'environnement.

L'enjeu du débat public, si j'en crois le document, c'est de faire participer la population à la définition d'une politique des transports qui concilie liberté de déplacement et respect de l'environnement. Bel engagement, telle est la mission que la Commission particulière du débat public a. Notre participation à ce débat en tant qu'associatif, c'est un devoir, elle ne vaut pas approbation de son déroulement ni de son concept. La qualité des acteurs n'est pas en cause. Un autre débat est nécessaire selon nous. Le contexte énergétique et le risque climatique l'imposent.

Participer au débat actuel : pour notre association, on va répondre brièvement aux 3 questions que vous avez posées.

On a regroupé les deux premières « perception – fonctionnement actuel et futur du système »

Aujourd'hui tout va à vau-l'eau. Demain un système et ses réseaux qui combinent les fonctions de tous les modes de mobilité pour répondre aux besoins locaux et aux besoins de transit dans une totale interconnexion des modes de transport route, fer, voie d'eau, aérien.

Des impératifs pour nous : la sortie planifiée des énergies fossiles, des mobilités économes d'énergie, diviser par 7 les émissions de gaz à effet de serre des transports, préserver la biodiversité pour préserver la vie.

« Comment acceptez-vous les mesures proposées par l'Etat ? »

Un catalogue de mesures ne répond pas aux questions que se posent les habitants des territoires concernés. Le CERHE et le MNLE développent chacun un cahier d'acteurs.

Comment faire participer la population au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien ? Moi, je propose une traduction de VRAL : Voir Raisonner Agir Localement.

- Prendre en compte les besoins locaux pour construire des réseaux cohérents et soutenables aux plans économique, social et environnemental (il ne faut pas détacher les trois composantes du développement durable).
- L'acceptabilité de la décision publique n'est possible que si le débat est à l'écoute des besoins tels que les habitants et usagers des territoires les perçoivent. J'insiste bien sur « les perçoivent » et non pas tels que vous les définissez vous.
- Ecouter pour construire un développement soutenable par une mobilité durable : comment ?

Nous faisons une proposition. Comment écouter pour construire une mobilité durable ? Je ne reviens pas sur le territoire pertinent : c'est le quart Sud-Est. Pour aborder la problématique des mobilités dans l'espace et le temps, il est nécessaire de se donner un moyen simple de présenter à la population « les outils et les décisions » à disposition, en projet ou à créer. Certains vont dire que c'est simpliste, mais je pense que les choses bien comprises s'énoncent simplement.

1<sup>ère</sup> audition publique            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Nous prétendons parler au plus grand nombre en partant de besoins préalablement définis par le maître d'ouvrage. L'hypothèse de travail que je vous propose, c'est de les confronter aux modes de production et de vie (éventuellement) choisis par les populations. Pour cela, je vous propose un tableau pour les 13 + 3 réunions territoriales (celles que le président de la région PACA a demandé à la CPDP). C'est un tableau applicable pour tout type de territoire et d'échelle temporelle.

Le territoire peut être celui retenu par l'OITC, mais il peut être aussi une région, une collectivité territoriale ou un espace économique pertinent comme l'hinterland du PAM ;

Le temps peut être examiné de plusieurs manières en fonction des contraintes du territoire examiné.

Les modes d'action sont répartis en 2 catégories, les régulations par mode de mobilité et les infrastructures nécessaires.

Le développement économique mondialisé en débat, une réalité. Il faudrait être sourd pour ne pas savoir que le développement économique est mondialisé.

Selon le maître d'ouvrage, les transports vont continuer à croître. Les questions que je pose sont donc :

- Est-ce qu'on va avoir les nuisances sans les emplois ?
- Est-ce qu'on va avoir les nuisances avec les emplois ?
- Est-ce qu'on ne peut pas imaginer autre chose et avoir les emplois sans les nuisances ?

Nous voulons construire un développement soutenable. La façade maritime, le Rhône et les ports, sont notre atout majeur pour cet objectif. Il faut le marteler à toutes les réunions. Nous avons une grande chance : nous avons au sud un système de territoires, de voies et de moyens comparable à ce qui se fait dans le nord, à Rotterdam, Anvers ou ailleurs.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il vous reste 15 secondes.

### **Jean-Pierre ESTELA**

Je termine.

Je vous rappelle ma marotte : le complexe portuaire de Marseille-Fos. Le besoin, c'est 40 millions de tonnes de marchandises diverses.

Je continue. Un débat public sur la politique des transports, quelle organisation politique et administrative pour une décision publique en univers incertain ? Je ne suis pas sûr que j'aurai la réponse ce soir. Je crois que c'est un problème majeur. Cela pose le problème de la décentralisation et de l'organisation de notre belle France.

Les données du contexte économique et social européen, national et régional. Je vous rappelle qu'il existe énormément d'études qui ont été faites par tout un chacun, que ces études sont à disposition

1<sup>ère</sup> audition publique          Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et qu'il reste à faire l'étude des études pour informer et consulter tous les acteurs d'un territoire, les résidents et les utilisateurs d'une région par exemple.

Transport soutenable = acceptable = concertation : c'est du bon sens.

Je vais vous faire une proposition, M. Blanchet, qui va vous ravir, l'hypothèse du maître d'ouvrage est vérifiée.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

N'oubliez pas M. Badré.

**Jean-Pierre ESTELA**

C'est l'écologiste.

Si le transport routier doit être largement majoritaire en 2020, ne serait-il pas cohérent, dans l'urgence, de faire un deuxième tube au tunnel routier du Fréjus ? Auquel cas, le couple des tunnels existants, Fréjus pour le routier et Mont Cenis pour le ferroviaire, offre une capacité suffisante pour les trafics marchandises et voyageurs selon les prévisions du maître d'ouvrage à l'horizon 2025, avec un financement réalisable, ce qui n'est pas le cas pour les autres.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

A la place du Lyon-Turin ?

**Jean-Pierre ESTELA**

Je vais répondre à votre question, M. Marzolf, vous êtes toujours un peu pressé.

Cette solution serait d'autant plus pertinente que seraient réalisés dans le même temps :

- La ZIP de Fos selon la diapo n°11 ;
- L'électrification des flottes de véhicules de livraison/service pour les villes ;
- La LGV Rhin/Rhône ;
- Le contournement ferroviaire de Lyon ;
- La mise à 2 voies classiques électrifiées sur l'axe Marseille – Veynes – Grenoble ;
- La mise à 2 voies électrifiées sur l'axe Vallée du Rhône – Veynes – Gap – Briançon ;
- Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ;
- La LGV Avignon – Perpignan (ou un 2<sup>ème</sup> axe ferroviaire classique pour tout ou partie) ;
- La LGV Marseille – Nice (ou un 2<sup>ème</sup> axe ferroviaire classique pour tout ou partie) ;
- Le réseau cadencé des TER ;
- L'A51 jusqu'à la Bâtie Neuve ;
- La rénovation des canaux Freycinet ;
- Le doublement des écluses sur le Rhône ;

Et plus.

1<sup>ère</sup> audition publique      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Ce n'est pas l'esquisse d'un scénario, c'est un rêve ! J'oubliais le tunnel dit « Lyon–Turin » à prévoir en 2050 et des euros !

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour cette démonstration de méthode. M. Estela nous l'avait déjà faite parce qu'il participe à l'atelier de réflexion sur l'assemblage des mesures.

Juste une parenthèse sans rentrer dans la polémique. A la CPDP, on a entendu parler de besoin de 3 réunions, mais cela fait 15 jours que l'on n'a plus de relation avec le Conseil régional.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Je ne peux pas être taxé de ne pas faire des efforts pour que vous ayez des relations.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Tout à fait.

Faire l'étude des études, qu'est-ce que c'est ?

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Quand je travaillais à la DRTEFP, j'avais coutume de dire qu'avant de commander une étude pour un sujet d'économie sociale, il fallait d'abord faire l'étude des études pour savoir si on avait réellement besoin de la faire. Il faut d'abord faire l'étude des études pour ne pas refaire une étude qui est déjà faite. J'ai dans mon ordinateur 2 gigaoctets d'études sur le sujet du débat et je peux vous les sortir. Ainsi, le Conseil général des ponts a fait des études très pertinentes. Les rapports, le livre blanc de l'Europe, on ne manque pas d'études, on sait tout ou à peu près. La seule chose que l'on ne sache pas, c'est l'âge des conducteurs des TGV.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce que toutes ces études vont dans le même sens ?

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

M. Croc me désapprouve et me dit que l'on connaît l'âge des conducteurs de TGV. J'en prends acte.

Toutes les études sur le coût de l'énergie et sa répercussion sur la mobilité sont relativement simples. L'équipe qui a fait l'étude sur le facteur 4 démontre qu'à partir d'un certain seuil le problème des mobilités se pose : il faut inventer d'autres mobilités ou être très économes en énergie ou faire un meilleur usage des moyens que nous avons, c'est-à-dire la massification.

Un exemple très simple. Tout à l'heure, quelqu'un disait que, pour les transports routiers, la moyenne c'est 150 kilomètres. Il faut savoir comment sont bâtis ces transports. On part d'un point de production, on transporte de la marchandise dans un point d'éclatement à Vitrolles. A partir de là, on livre avec des camions tout un tas de magasins dans un rayon de 150 kilomètres. Or il fut un temps où on livrait par du groupage les magasins directement sans passer par le système de centre de stockage. Aujourd'hui, on dit que les stocks sont sur la route. Est-ce vrai ou est-ce un fantasme ? Vu l'augmentation des transports, et des transports routiers en particulier, il me semble que c'est assez rentable de faire le stock sur la route. Pour une entreprise, ce qui est important c'est de recevoir sa marchandise juste à temps et non pas le plus rapidement possible. D'ailleurs, ce que tous les experts disent et ce que tous les rapports démontrent, c'est que la religion de la vitesse, c'est fini. La vitesse, ce n'est plus un paramètre économique important. Aujourd'hui, il faut cesser de dire que les TGV vont aller de plus en plus vite. A l'horizon de 20 ans, les TGV iront moins vite parce que, si l'on veut faire passer plus de trains sur les voies, il faudra non plus parler en vitesse de pointe, mais en temps admissible pour les clients. Aujourd'hui, on est capable de faire Paris-Marseille en 3 heures et cela va très bien. On est capable demain de faire Paris-Marseille en 2 heures 50 puisqu'on peut gagner entre 10 et 15 minutes si on améliore le sillon entre Lyon et Paris. Mais est-ce qu'on a intérêt à le faire ? Non, puisque plus on va vite, plus on consomme de l'énergie et plus cela coûte cher. A un moment donné, il faudra arbitrer entre la vitesse et la dépense d'énergie.

### **Claude JULLIEN, FNAUT PACA**

On vient de dire une erreur. Le TGV est le seul moyen de transport qui a économisé de l'énergie en augmentant sa vitesse. La ligne Paris-Lyon a été mise en service à 260 kilomètres/h. A 260 kilomètres/h, les conducteurs avaient des difficultés à respecter la vitesse dans le bas des descentes. Très vite, la SNCF a augmenté la vitesse à 270 kilomètres/h, parce que, à cette vitesse, les conducteurs freinaient moins et respectaient mieux la vitesse en bas des descentes. En augmentant la vitesse à 270 kilomètres/h, on a économisé du freinage et en final on a économisé de l'énergie et on s'est aperçu qu'en augmentant la vitesse à 300 kilomètres/h, on continuait en fait à économiser de l'énergie. Quand on veut comprendre quelque chose au monde ferroviaire, il ne faut pas oublier l'inertie. On fait rouler un train à 300 kilomètres/h presque avec un dé à coudre ! On ne fait qu'auto-entretenir de la vitesse, cela ne coûte rien. L'Airbus A320 consomme 51,1 grammes d'équivalent pétrole par passager et le TGV 4,4 grammes d'équivalent pétrole par passager à 300 kilomètres/h. C'est vrai qu'à 350 kilomètres/h, le TGV consomme un peu plus, mais on est en train de jouer sur des epsilons. Le vrai coupable, c'est le camion, c'est la voiture, c'est l'avion, c'est là qu'il faut agir. Ne venez pas nous casser les pieds en nous parlant de vitesse à réduire sur le TGV.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous me regardez, mais c'est M. Estela qui l'a dit.

### **Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Je ne répondrai pas à Claude Jullien puisqu'il vient de dire qu'un train qui roule plus vite consomme un peu plus. Il considère que la consommation est epsilon, mais j'aimerais bien qu'il m'explique. Si on ne casse pas la religion de la vitesse et si on confond vitesse de pointe avec temps de parcours, si un Paris-Marseille en 3 heures est susceptible d'être commercialement et opérationnellement utilisable, je ne vois pas pourquoi on descendrait à 2 heures 50.



**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Peux-tu revenir sur la diapo 11 sur la ZIP de Fos.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Ce plan est issu d'un document qui s'appelait le projet ZIP de Fos en 2020 et qui présente XXL et la finition du quai, puisque le quai fait 4,5 kilomètres. En fond de darse 2, vous avez le creusement d'un canal qui permet de réaliser au fond de la darse le fameux quai pour les péniches et les pousseurs et on a directement accès au canal grand gabarit (à gauche de la carte) qui permet de rejoindre le Rhône par le Barcarin. L'avantage ici, c'est que l'on a un ensemble totalement cohérent avec un quai polyvalent ou gloria pour faire du *shortsea* qui est la darse 3. Actuellement ce qui fonctionne en darse 3, c'est brûle-tabac qui permet de charger ou décharger des voitures.

**Pierre CALFAS, Voies navigables de France**

Le canal dont vous parlez pour relier la darse 2 est proposé au futur contrat de projet : théoriquement, il devrait être réalisé dans les prochaines années.

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

C'est une très bonne nouvelle. Ce projet a été proposé par le MNLE dans le débat sur Fos XXL.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Le passage sur l'A51 et sur le doublement du tunnel du Fréjus, est-ce de l'humour ou est-ce un souhait ?

**Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA et CERHE**

Chacun trouvera midi à sa porte. La plus jolie fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a. Si je suis cohérent avec l'hypothèse du maître d'ouvrage, non seulement je ne fais pas le Lyon-Turin et je fais une belle économie mais je propose à la société d'autoroute de faire un deuxième tube au tunnel routier et cela résout le problème jusqu'en 2025. Ce que je dis là, c'est l'opinion des Italiens. En tout cas, certains le disent. Personne officiellement en Italie ne remet en cause le Lyon-Turin, mais ils ne le financent pas, comme les Français d'ailleurs. Est-ce une boutade ? Peut-être. La question que je pose à travers cette proposition, je pousse jusqu'à l'absurde le fait que, s'il y a 80 % de camions sur la route en 2025, compte tenu de ce que l'on sait, alors il faut faire le tunnel, il faut faire les autoroutes. De deux choses l'une. Moi, je préfère la réponse de M. Croc qui me dit que les moyens alternatifs que sont la voie fluviale et la voie ferroviaire peuvent absorber le surcroît de trafic et, à ce moment-là, on est dans une solution vertueuse, mais si on ne fait rien, on ne régule pas le transport et si les transporteurs ne font rien pour se sauver eux-mêmes... parce que, franchement, il faudra qu'ils se sauvent. Avec une énergie de plus en plus chère, la différence se fera non pas sur le coût de l'énergie, mais sur le salaire du chauffeur. Le salaire d'un chauffeur ouzbek sera toujours inférieur au salaire d'un chauffeur français. Norbert Dentressangle a embauché 120 chauffeurs des pays de l'Est pour remplacer ses chauffeurs français. Ce phénomène va s'amplifier. On paupérise le transport routier bien que le coût de l'énergie monte.

Aujourd'hui, il faut faire en sorte que la filière économique transport soit spécialisée là où elle est pertinente avec 2 défis : une nouvelle énergie liquide ou gazeuse pour remplacer le pétrole et demain le gaz ou des moyens de propulsion différents. Tout cela demande une transition importante au plan technologique, au plan des investissements. Rien que sur la filière hydrogène, et il y a des spécialistes dans la salle qui pourront en parler, il va falloir repenser tout notre système. Il faut remettre en place une chaîne de distribution du carburant. Cela pose des problèmes autrement plus compliqués que de dire « y'a qu'à faut qu'on ». On est quand même en train de parler en Europe de 1,5 million d'emplois et je ne sais plus combien de centaines de milliers d'entreprises. Ce n'est pas négligeable.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci M. Estela. M. Dagnet, vous passez devant M. Boulet. La liste de passage est la liste d'inscription.

### **Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille**

Je suis content d'entendre depuis le début de la soirée de nombreuses interventions qui évoquent le port et ses installations. En tant que responsables du port autonome, on n'est pas propriétaire des installations du port et de ses installations. On est bien content que les gens s'en saisissent et en parlent. Par ailleurs, on n'est pas comptable de tout ce qui est dit. L'important pour nous, c'est d'en parler bien. On contribuera dans la mesure de nos moyens à ce que l'on en parle bien.

Dans la continuité de la présentation qui a été faite le 12 avril dernier et qui traitait les connexions de port de Marseille avec son hinterland, je vous propose de faire un zoom sur le concept des autoroutes de la mer parce qu'il me semble que, sur ce sujet, il y a beaucoup de confusions parfois.

Au débouché de la Vallée du Rhône, il y a la mer, et le lieu de passage entre cette vallée et la mer ce sont les installations du port de Marseille qui est le premier port de France et le 4<sup>ème</sup> port d'Europe. La région PACA n'est pas un cul-de-sac, elle ouvre sur la mer et en l'occurrence sur une mer intérieure qui est un espace majeur de connexion nord-sud et est-ouest et qui est reliée au monde par Gibraltar et Suez. On est sur une logique d'aménagement du territoire y compris maritime dans notre esprit. C'est dans ce contexte-là que les autoroutes de la mer prennent leur sens.

Si les tendances actuelles se maintiennent, la projection de l'Union européenne en matière de transport intérieur de fret au sein des 15 devrait s'accroître de 70 % d'ici à 2020 et de 95 % dans les nouveaux Etats membres. Cette augmentation ne peut pas être absorbée par le système de transport actuel, c'est pourquoi au travers du réseau transeuropéen de transport, l'Union européenne soutient désormais l'organisation d'autoroutes de la mer le long des 4 corridors clés qui ceinturent nos côtes dont un en Méditerranée occidentale. Les autoroutes de la mer relèvent d'un nouveau concept, un transfert modal massif du réseau routier vers les autoroutes de la mer. L'image que j'ai déjà montrée la dernière fois est très claire : l'idée est bien de mettre des camions et des remorques sur la mer, en l'occurrence en utilisant des bateaux pour ne pas que cela coule. Ce transfert suppose la concentration des flux de trafic sur ces voies maritimes et donc sur des ports qui permettent cette massification par le trafic qu'ils traitent déjà. Le rapport Van Miert avait déjà indiqué que la fonction des autoroutes de la mer c'est de remplacer les autoroutes terrestres, soit pour éviter la saturation soit pour accéder à des pays séparés du reste de l'Union par la mer. Le succès des autoroutes de la mer dépend d'un certain nombre de mesures : concentration du fret, adhésion des transporteurs routiers, de l'ensemble des professionnels du transport, etc.

Sur cette base, on peut imaginer différents types d'itinéraires ou de transport maritime pouvant être une alternative ou un concurrent compétitif, soit des liaisons entre bassins maritimes en Méditerranée sur lesquels les temps de transit sont longs mais s'opposent souvent à des parcours routiers qui sont plus importants ou alors les liaisons d'arc qui peuvent offrir des temps de parcours plus courts et dans certains permettre de contourner des zones de difficultés routières. Rappelons quand même que le *shortsea* ou autoroute de la mer s'inscrit prioritairement dans un lien de porte à porte intermodal avec l'intégration de chaîne de transport logistique à plusieurs échelles de territoire. Dans ce processus, le port devient un lieu stratégique de fluidité. Comme le montre la carte de Mme Loyola de Palacio, c'est bien l'interconnexion de l'ensemble de ces réseaux qui est fondamentale. Quelques exemples en Méditerranée :

- La ligne qui relie Barcelone à Gênes ;
- La ligne qui relie Trieste et Istanbul ;
- Depuis janvier 2005, la ligne qui relie Toulon à Civitavecchia.

C'est un marché difficile, puisque le marché de la remorque accompagnée est difficilement viable en raison de l'écart entre les coûts de transport maritime et les prix demandés par les transporteurs routiers. Cela renvoie à la faiblesse du coût du mode routier qui ne paye qu'une partie de son infrastructure, le reste étant pris en charge par les contribuables comme nous le savons. Les transports routiers doivent aussi s'adapter car la remorque accompagnée n'est pas la solution la plus viable économiquement et le non accompagnement demande une licence que ne possèdent pas toutes les entreprises de transport. Le mode roulier est donc un marché difficile du point de vue maritime car le client routier n'a pas de disposition naturelle à utiliser un autre mode.

Sur cette carte satellite, on peut se poser la question des départs possibles à partir de Marseille Fos. Vu la situation géographique, le port de Marseille Fos peut accueillir d'une part des liaisons d'arc avec l'Espagne et l'Italie et d'autre part une liaison nord-sud avec un projet d'autoroute sur l'axe Marseille-Tanger ou encore l'axe est-ouest avec la Turquie ou la Grèce.

Avec quels produits maritimes ? Avec des infrastructures adaptées qui pourraient répondre aux critères qui sont listés ici, auxquels il faut rajouter un temps de mer inférieur au temps de route et des incitations fortes sur le prix du passage portuaire comme on s'y était engagé dans le cadre du projet Fos-Savone à l'époque.

Pour quel prix de traversée ? Les opérateurs doivent offrir un prix attractif à ces remorques pour encourager les changements de comportements. Idéalement, un prix inférieur au prix pratiqué par la route peut favoriser un changement d'habitude. Dans tous les cas, le prix de la traversée maritime ne doit pas être supérieur au prix du voyage routier.

En conclusion, la mise en place d'un tel projet nécessite une volonté politique nationale et régionale. Le rapport de Richemont a proposé que l'Etat, dans l'intérêt général, soit l'autorité organisatrice en déterminant les lignes à développement en créant des sociétés d'économie mixte qui seront les propriétaires des navires rouliers mis en service. Dans ce schéma, l'Etat interviendrait pour éviter la fragilité liée à la sous-capitalisation ou à la versatilité de l'opérateur maritime. Ces SEM réuniraient outre l'Etat et les collectivités locales, le port retenu, les transporteurs routiers, les logisticiens, les entreprises de manutention, les sociétés d'autoroute et l'opérateur privé qui exploitera la ligne. Il m'a semblé intéressant de réexposer ce projet d'autant plus qu'il peut facilement être mis en œuvre puisqu'il s'inscrit dans les mesures concernant le développement des

1<sup>ère</sup> audition publique      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
autoroutes de la mer que le CIADT a proposé en 2004 et que, par ailleurs, le coût de la construction des navires qui permettent d'assurer ce service est estimé entre 36 millions d'euros pour ce qui concerne les rouliers purs et 72 millions d'euros pour les rouliers mixtes qui permettent d'embarquer aussi des passagers, soit l'équivalent de 6 à 12 kilomètres d'autoroute en plaine. En effet, l'investissement dans l'acquisition d'un navire reste moins coûteux et plus rapide que la construction d'une infrastructure de type routier, ferroviaire ou fluvial.

Je fais le lien avec les autoroutes ferroviaires dont il a été question par ailleurs. Pour moi, les autoroutes maritimes comme les autoroutes ferroviaires sont un nouveau mode de pré-poste acheminement alternatif. Ce n'est pas du transport maritime, ce n'est pas du transport combiné, là il s'agit bien de mettre des camions et des remorques sur des trains ou sur des bateaux. On peut penser, d'un point de vue abstrait, que cela a une pertinence limitée. Mais les transporteurs utilisent déjà ces modes-là, en tout cas le mode maritime, puisque le mode roulier est très développé en Méditerranée, tout simplement parce que cela abolit la rupture de charge. Il n'y a pas de manutention. C'est un chargement horizontal qui est fait par les moyens même de la remorque. Cela correspond à un besoin du marché. A ce titre, ce sont des modes qu'il faut regarder avec intérêt.

Deuxièmement, je voudrais réagir sur une considération que j'ai entendue tout à l'heure. On ne décide pas de faire aller le fret, comme les passagers d'ailleurs, sur tel ou tel mode. Simplement, je suis d'accord sur le fait qu'en tant qu'aménageur, on pourrait inciter fortement à utiliser tel ou tel mode. Une politique volontariste pourrait contribuer à des reports modaux. En l'occurrence, il peut sembler que taxer la route pour le fret est sans doute le seul moyen de favoriser le report modal.

Sur le trafic maritime de conteneurs en Méditerranée, 8 millions d'EVP ont transité par les ports de marché en 2005. Avec un taux de croissance annuel moyen de l'ordre de 7 % sur ce secteur, ce qui est un taux relativement faible, ce sont 30 millions d'EVP qui seront traités dans ces ports en 2025. Pour Marseille Fos, c'est un enjeu de 5 millions d'EVP à ce même terme. 1 million d'EVP aujourd'hui, cela représente environ 3 000 emplois dans la logistique, la manutention, les transports. L'enjeu, c'est de se donner les moyens de fixer ici potentiellement 15 000 emplois d'ici 20 ans. Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Louis Dreyfus a de grandes difficultés financières malgré un fond de cale Gefco et les voitures. Pourquoi ont-ils choisi Toulon et pas Marseille ?

### **Frédéric DAGNET, PAM**

L'un des critères que j'indiquais, c'est la massification des flux. La logique d'une autoroute, c'est que des flux massifs y transitent, sinon on fait une autoroute dans la nature. L'autoroute maritime, c'est la même chose. L'une des conditions pour faciliter la massification sur l'autoroute maritime, c'est de partir déjà d'un port où il y a le trafic nécessaire pour le faire. A mon avis, Toulon n'est pas ce port-là. Donc, comme ils ont choisi Toulon, cela risque de ne pas marcher comme la première fois cela n'avait pas marché.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pourquoi ont-ils choisi Toulon ?

**Frédéric DAGNET, PAM**

Ils ont été attirés par le dumping tarifaire du port de Toulon. Comme ce n'était plus un enjeu de recouvrement de charges pour le port de Marseille, on a décidé que, si un nouveau projet émergeait au départ de Marseille ou de Fos (plutôt de Fos), on ferait le passage portuaire gratuit, pour montrer que cela peut marcher.

Notre 2<sup>ème</sup> problème dans le cas du port de Marseille Fos, c'est qu'il y a forcément une participation de la manutention, et là c'est un problème beaucoup plus délicat qui est beaucoup plus facile à traiter à Toulon. C'est une autre profession, je ne peux pas parler en son nom.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Compte tenu des problèmes sociaux à Marseille, beaucoup d'armateurs ne veulent plus passer par Marseille. J'ai même entendu dire que des armateurs français avaient préféré investir à Barcelone. Soit c'est un véritable problème social, et il ne faut pas se le cacher, soit c'est un autre problème.

**Frédéric DAGNET, PAM**

On a un problème social dans le port de Marseille, en France aussi. On a un problème social globalement, et voilà.

**Claude LEROI, CPDP**

Vous avez indiqué qu'il n'y avait aucune expérience réussie de merroutage en France, mais je vous signale qu'il y a une liaison Montoire St Nazaire sur Vigo avec un bateau par jour qui a trouvé sa rentabilité.

**Frédéric DAGNET, PAM**

Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait aucune expérience réussie en France. J'ai cité des exemples en Méditerranée dont l'exemple de Toulon, et j'ai dit que c'était un mode dont on pensait souvent que c'était une chimère parce qu'il y avait peu de lignes qui étaient créées alors qu'il y en a énormément en Manche et en Europe.

**Claude LEROI, CPDP**

Vous avez lors de réunions précédentes indiqué que vous ne souhaitiez pas trop que l'on améliore les infrastructures de transport avec Barcelone pour ne pas créer une concurrence pour le port de Marseille.

**Frédéric DAGNET, PAM**

J'ai apporté un démenti ce matin.

**De la salle**

C'est Claude Vallette qui l'a dit.

**Frédéric DAGNET, PAM**

Nous sommes sollicités pour adhérer à l'association Fermed, qui compte aujourd'hui 315 membres, qui promeut un transport efficace entre nord et sud de l'Europe.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Vous avez dit que la route ne paie pas les coûts qu'elle occasionne alors que d'autres nous ont dit le contraire.

Deuxièmement, il y a des adversaires radicaux du transport du tracteur dans le ferroutage. Or ils ne se sont jamais élevés contre la même technique sur le bateau. Comment expliquez-vous cette distorsion ?

**Frédéric DAGNET, PAM**

Je ne suis pas assez expert pour répondre. Ce qui m'intéresse, c'est de proposer un service qui réponde aux attentes des chargeurs.

**Michel CROC, directeur régional de RFF**

Sur les autoroutes de la mer atlantiques, on a affaire à des compagnies de transport espagnoles qui chargent les remorques, les tracteurs et les conducteurs. Inversement, les semi-remorques qui vont de Marseille au Maghreb sont sans tracteur ni conducteur, il n'y a que la semi-remorque qui traverse la Méditerranée.

**Frédéric DAGNET, PAM**

Un très gros trafic d'autoroute maritime existe depuis de nombreuses années entre Marseille et la Corse et Marseille et le Maghreb, mais à mon sens, ce ne sont pas des autoroutes de la mer, car pour moi l'autoroute de la mer doit se substituer à l'autoroute terrestre.

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Le transporteur, selon qu'il est artisan ou grande société, s'organise différemment. L'artisan reste à bord de son camion et n'a pas envie de laisser sa remorque. Dans le cas des espagnols, il y a énormément d'entreprises individuelles où les gens n'ont pas tellement envie de laisser leurs remorques et d'avoir un correspondant plus loin pour la reprendre.

1<sup>ère</sup> audition publique            Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
L'autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano était au départ conçue pour transporter en plus de la remorque le tracteur et le chauffeur. Mais au fur et à mesure que le service se développe, les transporteurs s'organisent pour éviter de transporter le tracteur et les chauffeurs, parce que cela coûte plus cher.

Dans le cas de l'autoroute Luxembourg-Le Boulou, l'organisation a prévu de ne prendre que les remorques.

**Jean-Claude JUAN**

L'enjeu des 5 millions de boîtes au port de Marseille Fos est un élément clé du débat. C'est facile de dire que les boîtes vont là où elles veulent. Non, les boîtes vont où on les attire. S'il n'y a pas de la part de la puissance publique une manifestation très forte de vouloir favoriser un port français en Méditerranée pour capter ces trafics, effectivement ils iront plutôt dans les ports espagnols ou italiens. Donc, je crois qu'il y a une responsabilité collective. Certes, tout n'est pas rose à Marseille, mais il ne faut pas oublier que, si Marseille n'apparaît pas sur les schémas européens, c'est parce qu'elle n'a pas eu le soutien qu'elle pouvait espérer de Paris. Est-ce que le représentant de la haute fonction publique de l'Etat, mais qui n'est pas l'Etat, veut bien se positionner par rapport à cet enjeu ? Merci.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Je souhaite vivement que cet enjeu devienne une réalité.

**Jean-Claude JUAN**

Affichez-le comme objectif à 25 ans et votre débat sera intéressant.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

L'Etat a organisé le débat sur Fos XXL. Le Directeur régional de l'équipement tout à l'heure a expliqué de la manière la plus claire que les mesures d'accompagnement en termes de desserte ferroviaire, fluviale et routière étaient bien prévues...

**Jean-Claude JUAN**

C'est pour 800 000 boîtes.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

On fait les choses par tranche. Commençons par réaliser 2XL et après on fera 4XL et 6XL.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

6XL cela fait combien de boîtes ?

**Jean-Claude JUAN**

Cela fera 1,5 million de boîtes en tout : voilà l'enjeu que l'on nous propose. On demande autre chose, écoutez un peu ce que l'on dit dans les provinces. Ce n'est pas votre débat, c'est notre débat.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

On est sur un problème Paris-Marseille, on est mal parti.

**Jean-Claude JUAN**

L'enjeu, ce n'est pas 1,5 million de boîtes, c'est 5 millions de boîtes. Répondez à cette question. Vous vous contentez de Fos 2XL en croyant avoir satisfait toutes vos obligations. Non, vous n'avez pas satisfait nos attentes.

**Jean-Didier BLANCHET, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Cher monsieur, reportez-vous à la prospective 2050 : on explique dans cet ouvrage que les transports intercontinentaux seront de plus en plus essentiels pour l'économie française et par conséquent, il y a un enjeu capital dans les deux ports principaux en matière de conteneurs que sont Marseille et Le Havre. Il n'y a aucun problème.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Vous nous expliquez que l'avantage de ce système d'autoroute de la mer, c'est qu'il n'y a pratiquement pas de manutention à l'arrivée. C'est un système plus léger que ce que l'on peut avoir ailleurs. Est-ce que finalement ce n'est pas quelque chose qui va induire ce genre d'installation dans les petits ports comme Toulon parce que, du coup, un peu tout le monde doit pouvoir y répondre ? Ils n'ont peut-être pas la marchandise qu'il faut, mais il n'y a pas besoin d'installation particulière.

**Frédéric DAGNET, PAM**

J'ai présenté les choses un peu trop vite. Il y a forcément une manutention puisque ce n'est pas le chauffeur routier qui charge son camion, mais un docker qui utilise un tracteur portuaire pour charger la remorque. Ce que je voulais dire, c'est que la rupture de charge est beaucoup plus fluide que dans une manutention verticale. On peut penser que ce sera plus facile à mettre en œuvre dans un petit port, mais en réalité, il y a un enjeu à massifier les flux pour justifier le remplissage des navires. La taille des navires détermine la taille des installations et la rentabilité.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci M. Dagnet. Désolé pour le retard. On prend le dernier intervenant, M. Boulet, d'ASF.



**Jean-Pierre BOULET, Autoroutes du Sud de la France**

Je vais essayer de tenir les 10 minutes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il faut mettre moins de diapositives : c'est la seule solution.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Je vais en sauter quelques-unes.

L'A7 et l'A9 en quelques chiffres : 76 000 véhicules/jour en moyenne annuelle, 120 000 véhicules/jour en moyenne juillet/août, 165 000 le jour de pointe de l'année, 14 500 poids lourds par jour, un peu moins de 20 % du trafic total quand on raisonne en moyenne journalière calculée sur l'ensemble de l'année, en fait jusqu'à 18 000 en semaine puisque les poids lourds roulent peu le samedi et pratiquement pas le dimanche.

Sur les 15 dernières années, le trafic a enregistré une croissance de 40 % sur l'A7 (un peu plus sur l'A9 sur la section la plus chargée), soit 2,6 % par an en moyenne.

Nous avons prévu 1 % de croissance par an jusqu'en 2015, ce qui est inférieur à la moyenne générale d'augmentation de la demande qui est prévue dans le document support du débat (40 % en 20 ans soit 2 % par an). Nous sommes très raisonnables et non maximalistes.

Voilà la répartition mensuelle : la situation en 95, la situation en 2005, les projections 2015 avec une hypothèse de croissance limitée à 1 % par an. Vous voyez que la situation en 2015 est assez catastrophique, puisque 7 mois correspondent à un service très dégradé selon les définitions du CETRA (le service technique des routes et autoroutes de l'administration).

L'évolution du nombre de bouchons entre 2000 et 2005 : nous avons une croissance moyenne de 20 % et une croissance du nombre de bouchons qui est le double en semaine que pendant le week-end. C'est une surprise : le trafic moyen du vendredi est supérieur à celui du samedi. C'est certainement un effet des 35 heures.

Il y avait trois transparents sur notre politique en matière d'exploitation. Je passe rapidement. Sachez simplement que, depuis 10 ans, nous avons fait énormément d'efforts pour optimiser l'exploitation de l'axe. Nous pensons avoir fait le maximum. D'ailleurs, ASF a été récompensé par de très nombreuses récompenses internationales pour ses innovations. Vous trouverez cela sur le site du débat.

Je vais prendre 2 minutes sur mon temps de parole pour parler de l'autoroute ferroviaire. ASF n'est pas pour le « tout autoroute » et le « tout camion », ASF va être un opérateur pour l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Le Boulou qui est un complément judicieux à l'autoroute.

La société Lorry-Rail a été créée le 29 mars 2006. Elle rassemble 5 partenaires, dont ASF qui est le l'actionnaire principal, la Caisse des dépôts et consignations, Modalhor qui est le concepteur des wagons surbaissés qui permettent d'utiliser les voies ferrées existantes pour le transport de camions, la SNCF et les chemins de fer luxembourgeois.

Voici une vue de la plateforme d'Aiton. La liaison Aiton-Orbassano existe, c'est une navette ferroviaire pour une courte distance (150 kilomètres), qui a besoin d'être subventionnée pendant quelques années en espérant qu'ensuite le décollage de la demande se fera et qu'il n'y aura plus besoin de subventions.

L'objectif de Lorry-Rail, c'est de développer un service économiquement fiable sans subvention d'exploitation. C'est ambitieux, mais cela nous paraît possible. La 1<sup>ère</sup> circulation est prévue en mars 2007, avec une démarche prudente à court terme parce que c'est quand même un changement majeur et une politique de développement ambitieux dans le moyen terme. Il faut relativiser le qualificatif « ambitieux ». Voici l'offre de service qui est prévue : la ligne fait 1 057 kilomètres entre Bettembourg et Le Boulou, il y aura 1 train par jour dans chaque sens, avec départ en fin d'après-midi et arrivée des trains 15 heures plus tard à l'autre extrémité, c'est-à-dire une vitesse moyenne de 70 kilomètres/h, ce qui est tout à fait compétitif par rapport à l'autoroute. Si on compte les temps d'arrêt des chauffeurs, on peut difficilement faire mieux par l'autoroute. Dès 2007, si tout va bien, on mettra deux allers et retours par jour en service. Cela correspond à une capacité de transport de 50 000 remorques par an puisque seules les remorques seront acceptées de façon à mettre deux remorques par wagon. Ce n'est déjà pas mal, mais ce n'est qu'un début. Les 50 000 remorques par an, c'est l'équivalent de 1 % de ce qui passe actuellement sur l'A7. Cela reste très marginal par rapport à nos 14 500 poids lourds par jour. En 2008, 2010, on va essayer d'augmenter le nombre de trains et on va étudier d'autres liaisons dont une liaison vers Miramas.

Les contraintes, c'est la nécessité d'avoir des sillons ferroviaires de qualité. Le problème ne pourra être résolu qu'en 2015 au mieux. Je me suis bien fait confirmer la capacité maximale de sillons à court terme et à moyen terme par M. Larose de RFF. Il m'a indiqué qu'actuellement en fonction des problèmes de capacité actuels, on ne pouvait espérer que 6 sillons par jour fiables jusqu'en 2015.

Après cet exposé sur l'autoroute, je suis plus à l'aise pour vous dire que, pour nous, il est absolument nécessaire d'augmenter des capacités routières : il y a beaucoup de bonnes solutions préconisées dans le dossier support du débat, mais il faudra combiner les six familles de solutions, y compris la famille augmentation des capacités routières. Pourquoi ?

En raison du diagnostic alarmant sur la situation actuelle : on a une baisse de la croissance, mais pas de diminution du trafic dans la Vallée du Rhône malgré trois infrastructures majeures mises en service depuis moins de 5 ans : la LGV qui met Marseille à 3 heures de Paris, l'axe A20 Paris-Toulouse-Espagne complet en 2003 et le viaduc de Millau inauguré en décembre 2004.

Les mesures d'exploitation arrivent à leurs limites. On pourra revenir après sur d'autres mesures nouvelles, mais là je n'ai pas le temps.

Nous pensons que refuser a priori tout accroissement de capacité routière serait la pire des stratégies. On pourra peut-être revenir là-dessus dans le débat.

Nous pensons que la solution raisonnable, qui ne s'oppose pas aux autres solutions mais qui les complète, est la réalisation d'une autoroute coaxiale sur les sections les plus saturées de l'axe existant. Je reprends le principe de précaution qui a été exposé par M. Mercadal dans l'exposé de synthèse le 10 mai à Avignon. Il faut un principe de précaution pour ne pas freiner la mobilité parce que la mobilité est liée à la croissance économique et à la liberté de se déplacer. Il faut une restauration durable de la fluidité de l'axe, il faut augmenter le confort de conduite et la sécurité des automobilistes grâce à la séparation des flux véhicules légers et poids lourds.

La réalisation de cette autoroute coaxiale permettrait une réhabilitation énorme sur le plan environnemental. Les principes : réalisation de nouvelles chaussées à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute actuelle, emprise supplémentaire qui est relativement limitée puisqu'elle serait moindre que pour une autoroute entièrement nouvelle sur un trajet différent, aucun morcellement supplémentaire des territoires, les circulations des poids lourds sur les voies nouvelles, la gestion des flux des véhicules légers en fonction du trafic. Hors été et week-end de grande migration en incluant le vendredi, les 6 voies actuelles pourraient être entièrement affectées aux véhicules légers qui seraient ainsi séparés des poids lourds, ce qui serait une amélioration de confort et de sécurité considérable. Quand, dans les périodes de pointe, il y a énormément de véhicules légers, le surplus de trafic véhicules légers pourrait utiliser les voies réservées d'habitude aux poids lourds.

Notre solution permet une amélioration considérable sur le plan de l'environnement dans la Vallée du Rhône.

Acquisitions des points noirs bruit : il y a des maisons trop proches de l'autoroute ; on a un programme actuellement de 800 points noirs bruit qui sont en cours de traitement sur 5 ans, entre 2002 et 2006.

Vous voyez en dessous le profil en travers type, avec l'autoroute actuelle au milieu, les 2 chaussées supplémentaires de part et d'autre, avec, lorsque cela en vaut la peine un abaissement des voies nouvelles (c'est-à-dire que l'on creuserait de façon à ce que les poids lourds ne soient pas perturbants). Sur la coupe d'en dessous, vous voyez l'implantation de merlons plantés latéraux très larges de façon à bien protéger du bruit les habitations. Et puis, dans les cas extrêmes, au droit de Bollène, sur plusieurs kilomètres, on pourrait faire passer les deux chaussées supplémentaires à l'ouest de l'autoroute actuelle pour les éloigner de la ville.

Cette solution nous paraît rendre compatible avec les objectifs de croissance économique et de protection de l'environnement dans la Vallée du Rhône. Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ce matin, on a fait un voyage de presse. Vous avez présenté des projections de trafic qui ne correspondaient pas tout à fait à celles qu'a présentées M. Croc de RFF.

### **Jean-Pierre BOULET, ASF**

Ce que M. Croc a dit, c'est qu'il pensait qu'avec la voie d'eau, la voie maritime et le fer, on pouvait absorber la totalité de la croissance de marchandises en volume. Si on y arrive tant mieux, en tant que citoyen je ne peux que m'en féliciter, mais c'est une hypothèse optimiste, surtout que l'on peut avoir des inquiétudes, vu l'endettement de la France, sur les possibilités de financement de l'Etat.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ce que vous proposez ne coûtera rien à l'Etat ?

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Non, puisque c'est payé par le péage. C'est bien pour cela que le réseau autoroutier s'est développé sans douleur. Tout à l'heure, Madame a dit « les impôts vont aux autoroutes », mais ils vont aux autoroutes hors péage. L'Etat, depuis plus de vingt ans, ne met plus d'argent pour financer les autoroutes concédées.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce que le principe de précaution ne s'applique pas aussi aux enjeux du réchauffement climatique ?

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Si la mobilité se réduit, c'est un scénario catastrophe, cela veut dire que le revenu/habitant diminue et que la croissance économique diminue. La croissance de la demande de transport de marchandises est directement liée à l'évolution du produit national brut de la France et de ses voisins et la mobilité individuelle est liée au revenu/tête. Donc vouloir une réduction de la mobilité, c'est vouloir un scénario de déclin : je m'y refuse en tant que citoyen.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je ne vous parlais pas de cela, je vous parlais de l'application du principe de précaution aux enjeux du réchauffement climatique.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

L'augmentation du coût du pétrole va favoriser l'apparition de véhicules moins gourmands en énergie et moins producteurs de gaz à effet de serre. Il y a des véhicules hybrides qui existent déjà, mais qui sont aujourd'hui très chers et pas compétitifs, mais inévitablement, tout va devenir plus compétitif. Les constructeurs vont faire des progrès, on va faire des progrès dans tous les domaines, il faut quand même avoir foi en l'avenir, il y a déjà eu des progrès considérables par rapport à il y a vingt ans. Souvenez-vous de ce que l'on voyait sur les routes il y a vingt ans.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous pensez que les progrès technologiques vont résoudre ce problème du réchauffement.

**Philippe LE DANVIC, directeur de la DRIRE et de la DIREN PACA**

Je n'avais pas compris comment vous justifiez que la proposition était une application du principe de précaution et vous avez fourni des éléments de réponse. Je voudrais quand même réagir par rapport au lien que vous avez évoqué entre économie et déplacement. Dans les années 60, on pensait que la croissance de la consommation énergétique était liée à la croissance économique et à partir des années 70, tout le monde a assisté à un découplage entre la croissance économique et la consommation énergétique, grâce aux améliorations en intensité énergétique. Si je m'exprime ici,

1<sup>ère</sup> audition publique      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
c'est en tant que DRIRE car on sait bien que l'enjeu qui est affiché par le ministère de l'industrie est d'aller vers une efficacité énergétique qui augmente de 2 % chaque année : c'est dans la loi d'orientation sur l'énergie qui a été votée au mois d'août. Donc, moi, je suis un peu surpris d'entendre un discours qui dit que, de toute façon, il faut augmenter la mobilité parce que c'est une condition sine qua non de la croissance. Je crois que c'étaient des idées qui existaient à la fin des années 60 sur l'énergie et dont il a été démontré par la suite que ce n'était pas vrai.

### **Jean-Pierre BOULET, ASF**

Je n'ai pas parlé d'énergie, j'ai parlé de demande de transport. Il faut essayer de transporter en consommant moins, mais c'est ce qui se passe déjà, les consommations des véhicules ont diminué, aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

### **Jean-Pierre ESTELA, MNLE et CERHE**

Je voudrais poser une question à un personnage intéressant puisqu'il est à la fois un opérateur autoroutier et un transporteur ferroviaire. Il vient de se produire une révolution dans notre beau paysage : la privatisation des autoroutes. Cela veut dire que les réseaux ne sont plus en coopération, mais en compétition. Premièrement, est-ce que vous êtes pour un double tunnel sous le Fréjus de manière à ce qu'il y ait des clients qui viennent sur l'autoroute de la Vallée du Rhône ? Deuxièmement, je pense qu'avec 6 navettes par jour entre Bettembourg et Perpignan, cela ne va pas faire diminuer le nombre de poids lourds sur l'autoroute. Je rappelle que, selon votre étude à vous, ASF, remarquablement présentée par un membre de votre personnel à Arles il y a quelques mois, il y a normalement 350 000 poids lourds qui font le trajet complet entre le Luxembourg et le Boulou. Donc, le marché est considérable, votre proposition va dans le bon sens et mérite d'être développée.

Donc je pose une double question. Comment allez-vous faire entre opérateurs autoroutiers pour ne pas essayer d'attirer dans la Vallée du Rhône un maximum de trafic, c'est-à-dire comment on va favoriser le report des camions sur l'A75 ? Comment on va pouvoir réguler les trafics dans les conditions que je viens de décrire ? Si vous n'êtes pas d'accord avec les conditions que je viens de décrire, veuillez bien me les expliquer. Et je répète ma question sur le tunnel du Fréjus. Après la fermeture du Mont-Blanc, il y a eu un report massif vers le Fréjus. Il semblerait que le Mont-Blanc n'a pas récupéré ce trafic et que l'axe de Vintimille se développe et non celui du Fréjus qui aurait, paraît-il, diminué.

### **Jean-Pierre BOULET, ASF**

Pour l'A75, depuis la mise en service du viaduc de Millau en décembre 2004, nous avons effectivement constaté un report à la fois depuis l'A20 et depuis l'A7 sur le viaduc de Millau. Nous estimons ce report à 14 000 véhicules/jour. Là-dessus, il y a des poids lourds alors que l'on n'en attendait pas beaucoup parce que l'A75 se balade à plus de 1000 mètres d'altitude et il y a beaucoup de montées et de descentes. Mais l'itinéraire est attractif car il est très direct, il est plus court et qu'une grande partie est gratuite (au sud de Clermont-Ferrand, il n'y a que le viaduc de Millau qui est à péage). Malgré tout, on n'a pas constaté de baisse de trafic dans la Vallée du Rhône, cela a simplement absorbé un supplément de croissance qui s'est produit à côté.

Sur l'A51, il a été dit par le représentant de Marseille qu'il serait souhaitable que ce soit complété. Aujourd'hui, franchement, on peut avoir des doutes sur la faisabilité de cette opération, parce que

1<sup>ère</sup> audition publique      Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
personne n'est d'accord et que le système de l'adossement financier qui a permis le développement du réseau autoroutier est maintenant terminé et il faudra des contributions financières des collectivités locales. Donc, on peut avoir des gros doutes sur le prolongement de l'A51, ce qui renforce les problèmes dans la Vallée du Rhône puisqu'on ne pourra plus avoir de délestage par cet axe.

Sur le tunnel du Fréjus, je n'ai pas beaucoup d'éléments, je ne pense pas qu'il y ait un trafic considérable qui prend le tunnel du Fréjus pour redescendre ensuite par la Vallée du Rhône.

Quant au problème de concurrence ferroviaire/autoroutier, M. Croc a donné un élément de réponse tout à l'heure. Il y aura des coûts de transport qui sont du même ordre de grandeur, un peu moins élevés même par l'autoroute ferroviaire. ASF n'y perdra pas financièrement puisque ce qu'elle perdra sur l'A7, elle le regagnera en tant qu'opérateur ferroviaire.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est tout bénéfice.

### **Jean GONELLA, FARE-Sud**

Premièrement, vous avez été l'un de ceux à poser le mieux le postulat de la validité intrinsèque de la croissance à peu près à taux constant. Si c'est intrinsèque, c'est intemporel. Or une croissance à taux croissant, c'est-à-dire une croissance exponentielle. Or toutes les croissances exponentielles se cassent la gueule nécessairement. Il n'y a que deux manières d'en finir avec une croissance exponentielle : le «cassage de gueule» ou la courbe logique. Cela ne marche pas. Autant commencer aujourd'hui à avoir une régulation de la croissance. On est entouré d'exponentielles, cela ne durera pas à mon avis, mais c'est un avis.

Deuxièmement, on entend un peu trop parler de doublement du tunnel du Fréjus : or la convention alpine, dans ses attendus, avait postulé qu'il était temps de ne plus augmenter les trafics voire de les diminuer dans les régions alpines fragiles. Cela trahit qu'il y a une politique française des transports, contrairement à ce que l'on nous affirme. Ce n'est pas parce que, en une soirée chafouine et furtive de l'assemblée nationale, on a voté quelques dérogations au protocole transport de la convention alpine qu'il faudrait se permettre de la violer un peu plus et systématiquement au moins dans les discours.

Troisièmement, vous venez d'inventer une autoroute qui en s'accroissant améliore l'environnement et peut-être diminue la pollution. S'il est prouvé que toute autoroute et toute augmentation du gabarit des autoroutes améliore le paysage et l'environnement, il faut couvrir la France d'autoroutes.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ce matin, on a fait un voyage de presse avec ASF et ils nous ont expliqué. En fin de compte, l'autoroute date de 1960 avec les réglementations de 1960. Si on augmente l'autoroute, ils la mettront aux réglementations actuelles.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

Je suis d'accord avec le DRE. A courir derrière l'automobile et le camion, on a toujours une infrastructure de retard. L'ancien DDE 13 et son adjoint avaient dit la même chose. Chaque fois que l'on a un problème d'encombrement et que l'on tente de le colmater par une augmentation des infrastructures, cela ne dure pas longtemps et, si on garde le même modèle, on se retrouve devant la nécessité au bout de trois, quatre, cinq ans, de tripler les infrastructures. Cela s'est réalisé d'ailleurs dans notre région où il y avait eu un cri d'alarme du DDE 13 de l'époque qui avait dit : « on va dépenser de l'argent public pour ajouter une voie à l'autoroute Aix-Marseille au droit de Septèmes, on accroîtra les saturations, la solution n'est pas celle-là. On nous dit que pour l'autre solution, ferroviaire, il n'y a pas d'argent, mais pour accroître l'autoroute, on va en trouver. » On en a trouvé. Ce n'est pas en trois ans que l'on a obtenu une saturation supplémentaire, mais en six mois.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Comment et quand allez-vous appliquer le plan préfectoral pour la qualité de l'air ? Comment on avertit chaque automobiliste qui rentre sur l'autoroute qu'il y a un pic d'ozone et qu'il doit réduire sa vitesse ? Qu'est-ce que vous pensez de la mesure préconisée par ce plan de réserver la voie de droite actuelle aux camions et au covoiturage ? Enfin, puisque vous avez dit que les autoroutes concédées ne coûtaient rien à la collectivité, quelle est la part des recettes des péages qui est reversée à la sécurité sociale compte tenu de ce que l'on a dit précédemment sur le coût de la pollution sur la santé.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Sur les limitations de vitesse en période de pic de pollution, ce n'est pas ASF qui est maître du jeu, ce sont des mesures préfectorales. Nous les appliquons bien sûr, nous transmettons l'information via la radio autoroutière et les panneaux à message variable.

**Philippe LE DANVIC, DRIRE et DIREN**

Je confirme que sur le réseau autoroutier concédé, l'affichage se fait sur les panneaux à message variable, mais l'information à l'entrée est probablement insuffisante.

Le plan de protection de l'atmosphère qui a été préparé pour l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône vient de sortir d'enquête publique : donc on est en phase de préparation de l'arrêté qui officialisera le plan et qui l'imposera à tout le monde sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

En pratique, comment l'automobiliste sait-il avant d'avoir fait 100 kilomètres qu'il doit réduire sa vitesse ? Ce n'est pas encore obligatoire d'écouter la radio quand on monte dans sa voiture.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Il y a des taux d'écoute fantastiques sur Radio Trafic FM.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

J'essaye d'écouter Radio Trafic quand il y a des pics de pollution. Parmi tout ce qui est dit et qui est passionnant, on a beaucoup de mal à trouver cette information. Donc, ce n'est pas parce que c'est dit que c'est entendu au bon moment par la bonne personne. Comment fait-on pour que les gens réduisent effectivement leur vitesse ? On trouve l'information sur les panneaux lumineux, mais il n'y en a pas beaucoup.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Il y en a beaucoup : il y en a un sur chaque section délimitée par deux échangeurs.

**Catherine LEVRAUD, Présidente du groupe des Verts au Conseil régional PACA**

Est-ce que vous pensez mettre quelque chose en place pour que l'automobiliste ait l'information au péage ?

**Jean-Pierre BOULET, ASF**

Non, au niveau du péage, les gens cherchent leur voie, ils ont déjà des tas de choses à regarder et ce serait totalement inefficace, je vous le garantis.

**Jean GONELLA, FARE-Sud**

L'annonce par radio ne permet pas de dire que l'éventuel contrevenant a été prévenu. L'absence de signalisation est opposable à toute contravention. Ce n'est pas une signalisation obligatoire et réglementaire.

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

Je reviens sur le dossier précédent et je m'adresse au citoyen marseillais. J'ai relu notre dossier. Il est insuffisant sur le point que vous avez soulevé. Nous tiendrons le plus grand compte de vos remarques sur la capacité du port de Marseille.

**Jean-Claude JUAN**

Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense que l'on va clôturer sur cette bonne parole. Merci de votre patience. Demain, nous sommes à Lyon pour une autre audition publique et à 17 heures, nous avons l'atelier pédagogique sur les coûts externes de la route.