

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

Réunion de lancement

Marseille, le 4 avril 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

RÉUNION DE LANCEMENT 1

Accueil 3

Philippe MARZOLF 3

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) 3

Ouverture 3

Christian FREMONT 3

Préfet de région 3

Présentation des modalités du débat public 5

Philippe MARZOLF 5

Président de la CPDP 5

.I Les rôles de la CNDP et de la CPDP..... 5

.II Les objectifs du débat public..... 6

.III Les principes du débat public..... 6

.IV La suite du débat..... 6

.V L'Etat commanditaire du débat public..... 7

.VI Les publics concernés..... 7

.VII Les questions du débat public : une problématique générale..... 7

.VIII Les moyens de diffusion de l'information..... 8

.IX Les moyens de participation..... 8

Echanges avec le public 10

Présentation de la problématique 11

Michel BADRE 11

Ministère de l'écologie et du développement durable 11

Jean-Didier BLANCHET 11

Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer 11

Réunion de lancement	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
<u>I</u>	<u>La situation en 2006.....</u>	<u>12</u>
<u>.1</u>	<u>Un système de transport spécifique.....</u>	<u>12</u>
<u>.2</u>	<u>Un environnement menacé.....</u>	<u>12</u>
<u>II</u>	<u>Les orientations du gouvernement.....</u>	<u>12</u>
<u>III</u>	<u>Les perspectives à 20 ans.....</u>	<u>14</u>
<u>IV</u>	<u>Six familles de mesures.....</u>	<u>14</u>
<u>.1</u>	<u>Régulation de l'existant : des mesures de gestion et d'exploitation du système de transport.....</u>	<u>15</u>
<u>.2</u>	<u>Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime.....</u>	<u>15</u>
<u>.3</u>	<u>Le développement des infrastructures routières.....</u>	<u>15</u>
<u>.4</u>	<u>Le progrès technologique soutenu.....</u>	<u>15</u>
<u>.5</u>	<u>La maîtrise de la mobilité routière : des mesures réglementaires, tarifaires, incitatives.....</u>	<u>16</u>
<u>.6</u>	<u>La modification des comportements.....</u>	<u>16</u>
Echanges avec le public		16
Interpellateurs		19
Claude VALLETTE, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Président de la commission aménagement de l'espace communautaire – urbanisme		19
<u>I</u>	<u>Le développement du port de Marseille-Fos.....</u>	<u>20</u>
<u>II</u>	<u>L'accessibilité de la métropole marseillaise.....</u>	<u>20</u>
<u>III</u>	<u>L'aménagement des territoires.....</u>	<u>20</u>
Jacques KUPELIAN, président de la Commission transports et communication, Conseil économique et social régional Provence-Alpes-Côte d'Azur		28
Jacques CERCELET, CCIMP		30
Jean-Pierre ESTELA, vice-président du MNLE Provence-Alpes-Côte d'Azur		35
Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur		37

Accueil

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Mesdames et messieurs, bonsoir. On va tranquillement s'installer en attendant que le peuple marseillais se décide à sortir, mais c'est vrai qu'il y a des raisons : ce matin la grève et ce soir un match de foot, Lyon contre Milan AC. Il y a de la concurrence.

Mesdames et messieurs, merci d'être venus. Nous allons démarrer. Je suis Philippe Marzolf, président de la CPDP sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis accompagné de deux membres de la Commission : Anne Devailly et Noël Lebel. Je vais vous présenter tout de suite le déroulement. L'accueil, très rapide. Monsieur le Préfet va venir faire l'ouverture. Ensuite, je vais vous présenter les modalités de déroulement du débat public. Pour ceux qui étaient à Avignon le 27 mars, ce sera un peu une redite, mais bon, il faut beaucoup de pédagogie dans le débat public. Ensuite, il y aura un échange avec le public sur les modalités. Ensuite, on verra l'exposé de la problématique du débat public par l'Etat : Jean-Didier Blanchet du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et Michel Badré, du Ministère de l'Écologie et du Développement durable. Ensuite, nous aurons différents interpellateurs : Monsieur le Président du Conseil régional Michel Vauzelle ou l'un de ses représentants, Claude Vallette, adjoint au maire de Marseille, Jacques Kupelian, du Conseil économique et social régional, Jacques Cercelet, de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence, Jean-Pierre Estela, du MNLE Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Claude Jullien, de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur. Tout de suite, je passe la parole à Monsieur le Préfet pour l'ouverture de la réunion : il va faire le même exercice que celui qu'a fait le ministre le 27 mars à Avignon.

Ouverture

Christian FREMONT

Préfet de région

(montrant l'horloge) Merci Monsieur le Président. La technique gère les débats. En plus, c'est gros : on le voit.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

C'est le temps écoulé.

Christian FREMONT

Merci, j'espère aller jusqu'au bout des 4 minutes qui me sont accordées. Mesdames et messieurs, je voudrais d'abord vous souhaiter la bienvenue à Marseille et vous remercier, Monsieur le Président Marzolf, d'avoir organisé cette réunion de lancement du débat public vallée du Rhône et arc languedocien à Marseille juste après l'ouverture lundi dernier à Avignon par Monsieur Perben,

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer et par Mme Olin, Ministre de l'Écologie et du Développement durable. Tout cela ne relève pas du hasard : Avignon est la porte d'entrée de la Provence, c'est le point de convergence entre la Vallée du Rhône, l'arc languedocien et la Méditerranée. Marseille, c'est la capitale régionale de la première région touristique de France, au cœur d'un système d'échanges multiples et complexes dont l'axe principal reste et restera la Vallée du Rhône. Ce débat est très important pour tous les Marseillais, pour ceux qui sont là et pour ceux qui ne sont pas là, et pour toute la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui ne peut pas se désintéresser de l'avenir des transports européens. C'est un débat, Monsieur Marzolf le dira tout à l'heure sans doute, innovant car c'est la première fois qu'est organisé en France un débat public sur la politique des transports et ce n'est que la deuxième fois après la gestion des déchets radioactifs qu'est organisé un débat sur une problématique générale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas en effet d'un débat public sur un projet particulier. Il n'y a ici ni projet ni maître d'ouvrage, il y a l'Etat, qui est porteur d'une politique nationale des transports, d'une stratégie nationale de développement durable, qui s'interroge et qui vous interroge sur les orientations à prendre à moyen terme dans ce qui est l'un des corridors les plus fréquentés d'Europe. Plus de 4 millions de tonnes entrent en Provence-Alpes-Côte d'Azur ou en sortent par la Vallée du Rhône chaque année, dont près de 70 % par la route, déjà très encombrée. A Bollène, on décompte 68 000 véhicules/jour.

Lors du CIADT du 18 décembre 2003, le gouvernement a défini une politique ambitieuse de transport pour les 20 prochaines années. Cette politique s'appuie sur le financement de l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Elle a pour ambition de donner à notre pays un réseau de transport performant qui répond à la demande croissante tout en opérant, et c'est peut-être ce qui est important dans ce débat, un véritable rééquilibrage des modes de transport. Devant cette problématique, le gouvernement a demandé la tenue de ce débat public sur la Vallée du Rhône et son prolongement en Languedoc-Roussillon puis en Espagne. Il va de soi que, pour nous ici à Marseille, la Vallée du Rhône se prolonge aussi en direction de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est pour nous un élément essentiel de ce débat. L'arc languedocien se prolonge par l'arc latin qui va vers l'Italie à travers notre région.

Les conclusions de ce débat seront essentielles pour l'ensemble des acteurs économiques de notre région comme pour tous ses habitants actuels et futurs. De la fluidification du trafic fluvial aux autoroutes ferroviaires pour améliorer le trafic de fret, en passant par les autoroutes de la mer entre l'Espagne et l'Italie, entre Marseille et les autres ports, le report modal est l'une des conditions essentielles de la limitation de la croissance des trafics routiers. La décongestion de la Vallée du Rhône et de ses accès, au-delà des enjeux d'environnement et de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (je vous rappelle que c'est un objectif national et international que Madame la Ministre de l'Écologie a rappelé longuement à Avignon lundi dernier), cet enjeu, c'est pour nous une condition indispensable au maintien de notre qualité de vie ainsi qu'au développement économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le dossier du débat public qui nous est présenté aujourd'hui insiste sur la complexité du problème posé. C'est pourquoi ce débat est totalement ouvert et que l'Etat sollicite l'expression de tous les citoyens et la participation la plus large possible pour débattre de mesures qui dépassent le champ habituel des transports et invitent à réfléchir aussi bien sur l'aménagement du territoire que sur l'évolution de nos comportements, et vous savez comme moi que les comportements, ce n'est pas une loi qui peut les faire changer.

Je souhaite donc que ce débat soit le plus large possible, qu'il permette une vraie réflexion, qu'il se déroule dans la sérénité et le respect mutuel comme il convient de le faire dans une démocratie adulte. Mais je pense que la généralité du sujet, son importance, ne générera pas les passions et les

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
débordements que nous avons connus ailleurs. En tout cas, je vous remercie Monsieur le Président
d'avoir organisé cette séance et je vous souhaite beaucoup de succès dans votre mission.

Présentation des modalités du débat public

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Merci Monsieur le Préfet. 5 minutes 30. C'est le contrôle : vous avez directement le temps d'intervention.

J'étais jeudi soir à Montélimar à une réunion publique qui n'était pas organisée par la CNDP : il y avait 200 personnes parce que le sujet portait sur l'élargissement de l'A7 ou non. C'est directement impactant sur la chair du territoire, donc cela attire plus les gens. De même, les débats publics que nous avons organisés l'année dernière sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur étaient bien présents : il y avait du monde ! C'était moins serein qu'on aurait pu l'espérer.

I Les rôles de la CNDP et de la CPDP

Je vais vous présenter la CNDP. Je le répète, c'est une autorité administrative indépendante. Elle a été créée par la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002. La CNDP est donc chargée en France de veiller à la participation du public à l'élaboration des projets d'infrastructures ayant un impact sur l'environnement important, mais également sur des options générales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Quand la CNDP décide qu'il est nécessaire d'organiser un débat public, elle crée une Commission particulière qui est chargée de l'organisation et de l'animation du débat public : un Président (Philippe Marzolf), et six membres : Anne Devailly, journaliste à Montpellier, Noël Lebel, ancien directeur de la Datar, spécialiste d'aménagement du territoire, Dominique Bourg, philosophe, professeur à Troyes, spécialiste du développement durable, Philippe Bovy, un Suisse, pour les questions de transport, de mobilité de personnes, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne, Paul Vialatte, président de chambre à la cour administrative d'appel, et Claude Leroi, président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France, spécialiste de tout ce qui est mobilité des marchandises.

Nous nous sommes bien sûr, les membres de la Commission, engagés sur un code éthique et déontologique, avec deux points importants : indépendance (nous y tenons, c'est la diversité des membres qui montre l'indépendance de la Commission) et surtout neutralité (nous n'avons pas d'avis à donner, même si nous en avons un personnellement). C'est l'Etat qu'il va falloir que vous convainquiez avec vos arguments.

Nous avons un rôle de facilitateur et surtout de mémoire du débat public. Tout est enregistré. Toutes les réunions sont transcrites dans un verbatim et toutes les questions, on le verra tout à l'heure, seront faites par écrit pour pouvoir recevoir une réponse par écrit.

.II Les objectifs du débat public

Une diffusion de l'information la plus large possible. Pour vous donner un exemple, le 1^{er} journal a été diffusé à 2 millions d'exemplaires. On l'a encarté, à 900 000 exemplaires, dans les quatre quotidiens régionaux, dont ici *La Provence*, le week-end avec le programme de télévision. On a tracté dans les gares routières, dans les péages, dans les lieux de vie, donc les gens sont informés. En plus, on a fait 3 conférences de presse. Donc, il y a eu beaucoup d'articles de presse sur le sujet.

On demande bien sûr une participation active et surtout un dialogue constructif pour pouvoir éclairer l'Etat qui nous a commandité ce débat sur les orientations et les mesures pour une politique des transports durable dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

.III Les principes du débat public

- **transparence**

Tout ce qui a été dit et étudié sur cette problématique-là est rendu public. Si vous connaissez des documents qui seraient intéressants pour alimenter le débat, n'hésitez pas à nous en faire part pour qu'on puisse les rendre publics.

- **équivalence**

Toute personne concernée peut s'exprimer : Monsieur ou Madame Michu ou Monsieur Vauzelle, président du Conseil régional, les personnes ont la même possibilité de parler et nous de les écouter ; la contrepartie, c'est le principe d'argumentation.

- **argumentation**

Toute prise de parole doit être argumentée, étayée pour alimenter le débat et apporter des alternatives et des propositions.

- **symétrie**

Il y a des documents qui sont préparés par l'Etat, mais également, dans le cadre du débat public, toute personne peut faire une contribution écrite et certaines seront transformées en cahier d'acteurs qui seront diffusés au même niveau que ceux de l'Etat.

.IV La suite du débat

Le débat dure quatre mois entre le 27 mars et le 26 juillet. Nous avons deux mois ensuite pour faire notre compte-rendu de ce qui s'est dit. Le président de la CNDP fait un bilan de ce que cela a apporté à la problématique. Et ensuite, on va changer un peu, parce qu'il y a des discussions sur ce que fait l'Etat : à la fin, l'Etat, qu'est-ce qu'il a à décider ? C'est vrai que la loi n'est pas très claire là-dessus, il n'y a pas forcément une décision officielle à prendre. Par contre, il est certain que, comme ce débat est une demande volontaire du gouvernement et que l'Etat va dépenser pas loin de 2,5 millions d'euros pour organiser le débat, il y aura certainement des enseignements, des conclusions, et peut-être des orientations que l'Etat reprendra en fonction des différents arguments qui seront ressortis du débat. C'est pour cela que je dis toujours : plus le débat sera argumenté et concret, plus l'Etat pourra après décider des mesures concrètes.

.V L'Etat commanditaire du débat public

La CNDP a été saisie à la fois par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer et par le Ministère de l'Écologie et du Développement durable.

L'Etat a élaboré plusieurs documents que vous avez trouvés à l'entrée :

- Le dossier du débat, 97 pages, qui présente les enjeux, les perspectives et les différentes mesures qui sont mises en débat ;
- Une synthèse de 8 pages ;
- Un document complémentaire pour en savoir plus : qu'est-ce que le développement durable ? qu'est-ce que le péage urbain ? quelles sont les politiques de transport dans d'autres régions ?
- 13 documents de référence et des études disponibles sur internet et également en version papier dans nos bureaux ou, sur demande, sur cédérom.

.VI Les publics concernés

Ils sont très larges, même si le public n'est pas très nombreux ce soir. Ce sont tous ceux qui utilisent les transports dans la Vallée du Rhône : particuliers, entreprises, touristes. Ce sont également les collectivités territoriales qui sont responsables de la politique d'aménagement du territoire et de la politique des transports. Ce sont aussi les professionnels du transport, les transporteurs, les associations d'usagers, les associations de riverains et tout le public intéressé.

.VII Les questions du débat public : une problématique générale

Le débat public n'est pas un débat sur un projet, comme l'a dit Monsieur le Préfet, mais sur une problématique générale. Le gouvernement nous a demandé en nous saisissant de répondre à trois questions principales :

- la perception actuelle et future du système de transports ;
- les orientations souhaitables en fonction des différents composants du développement durable : économie, écologie, social ;
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures

Quelle est la perception du fonctionnement actuel (aujourd'hui en 2006), futur (en 2020, 2025) du système de transport ? Est-ce que les gens, quand ils se déplacent, sont satisfaits ou gênés ? Comment ils le ressentent et comment ils l'imaginent dans 15 ou 20 ans ?

Quelles sont les orientations souhaitables pour améliorer ces transports dans le cadre des trois composantes du développement durable (économie, environnement, social), des projets de territoire et d'aménagement du territoire et des différents enjeux et engagements que la France a pris notamment sur la réduction des émissions gaz à effet de serre avec le protocole de Kyoto ou avec le facteur 4 en 2050 ? Faut-il continuer à faciliter la liberté de se déplacer (c'est un droit inaliénable) ou il est temps de commencer à réguler, à maîtriser cette demande routière ? Ou alors réfléchir sur les politiques d'aménagement à moyen et long terme sur comment réduire les besoins de mobilité ?

On va essayer, si vous le voulez bien ce soir, de rester un peu plus sur ces deux types de question : la perception et les grandes orientations qui sont souhaitables dans ce domaine. Après, dans les

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
différentes réunions thématiques ou territoriales, on reviendra plus précisément sur l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures qui ont été regroupées en six familles :

- régulation de l'existant : est-ce qu'il faut réguler la vitesse ? est-ce qu'il faut interdire aux poids lourds de doubler ? ;
- développement des modes de transport fluvial, maritime et ferroviaire : est-ce qu'il faut développer les autoroutes ferroviaires ? est-ce qu'il faut donner la priorité au transport public urbain ? ;
- développement des infrastructures routières : est-ce qu'il faut doubler l'A7 et l'A9 ? ou est-ce qu'il faut plutôt aménager les nationales 7 et 9 ? ou est-ce qu'il faut plutôt une autoroute en Ardèche ?
- le progrès technologique soutenu : la France n'arrivera pas à tenir ses engagements si on continue dans cette voie-là. Est-ce qu'il faut développer des biocarburants, des carburants de synthèse ? Est-ce qu'il faut développer le moteur hybride et le généraliser ?
- la maîtrise de la mobilité routière : est-ce qu'on commence à essayer de réduire les besoins de se déplacer par l'instauration d'une taxe carbone, de certificats verts ?
- la modification des comportements : ou est-ce qu'on va plus loin en incitant à la modification des comportements par une politique d'aménagement du territoire, de localisation industrielle, d'organisation industrielle, une politique d'urbanisme notamment pour lutter contre l'étalement urbain qui développe les besoins de transport ?

.VIII Les moyens de diffusion de l'information

Ils sont très larges. Je vous ai montré le premier journal du débat : tractage, affiches, un site internet, un numéro vert pour pouvoir demander des documents, pour pouvoir connaître les prochaines réunions, un bureau à Avignon où toute l'équipe est présente et où tous les documents sont à disposition en version papier. Les médias ont été associés à l'information du public : il y a eu 3 conférences de presse. On a réalisé un sondage également, vous avez peut-être lu les résultats dans la presse, uniquement sur la perception du système de transport, en demandant à 3 fois 600 personnes dans les 3 régions quelle était leur perception du système. Bien sûr, on a sollicité les médias, la radio, la télévision.

.IX Les moyens de participation

Plus de 30 réunions publiques ont été prévues durant les 4 mois. Un système questions/réponses fonctionne déjà sur Internet et par courrier. Nous avons un forum sur Internet, c'est une nouveauté, pour inciter les internautes à dialoguer ensemble. Nous la commission, on va modérer ce forum et on essaiera de faire des synthèses régulières de ce qui se dit dans ce forum pour pouvoir alimenter le débat public. Les contributions écrites : toute personne concernée peut faire une contribution écrite et nous l'envoyer. Certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentation, de leur cohérence générale, seront transformées en cahiers d'acteurs imprimés à 30 000 exemplaires, diffusés comme le dossier du maître d'ouvrage. Pour vous donner un ordre d'idée, dans le débat sur

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, il y a eu 55 cahiers d'acteurs. C'est un moyen privilégié de s'exprimer et d'argumenter ses propositions.

Autre nouveauté également, l'atelier citoyen. Il nous a semblé que le grand public aura peut-être du mal à se déplacer sur une politique des transports, surtout que l'on parle de changements de comportements, c'est-à-dire de choses qui ne sont pas toujours agréables à entendre. Donc on a décidé d'expérimenter quelque chose. A l'exemple de ce qui se passe dans les conférences de citoyens au Danemark, l'institut de sondage Ipsos a sélectionné un panel de 15 citoyens qui représentent la diversité des 3 régions. Ils ont eu 3 week-ends de formation/information. Ils vont organiser eux-mêmes le samedi 22 avril une audition citoyenne où ils vont demander à certains acteurs de répondre à leurs questions. Déjà, ils ont demandé que l'Etat vienne à Avignon ce jour-là pour pouvoir lui poser des questions en public. En fin de compte, leur avis et leurs recommandations seront diffusés en tant que cahier d'acteurs au même niveau que les autres cahiers d'acteurs. Ce sera une contribution complémentaire par rapport aux autres.

Une trentaine de réunions, j'en ai parlé, seront organisées. On a fait une première réunion d'ouverture en présence des ministres Dominique Perben et Nelly Olin à Avignon lundi dernier. 200 personnes étaient là.

3 réunions de lancement : Marseille le 4 avril, Lyon le 5, Montpellier le 6.

10 réunions thématiques pour éclairer les grands enjeux du débat :

Le 11 avril à Valence sur l'offre et la demande de transport : où est-ce qu'elle en est ? quelles sont les perspectives ? comment est-ce que cela se calcule ? quels sont les modèles ? quelles sont les prévisions de changement de comportements à l'avenir ?

Transport et développement des territoires : nous avons demandé aux trois Conseil régional, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, d'élaborer un document de 4 à 6 pages sur leur politique d'aménagement du territoire dans les 15 à 20 ans qui viennent et le lien avec la politique de transport ; ces documents sont en cours d'élaboration et devraient être disponibles pour les 3 réunions que nous avons prévues à Marseille, Lyon et Montpellier ;

Transport et enjeux globaux d'environnement le 19 avril : le réchauffement climatique, les ressources pétrolières limitées (on va tenter de faire le point sur ce qu'il en est en faisant venir des experts : certains experts internationaux disent que le pic de production de pétrole est pour 2010, 2012, c'est-à-dire demain. Est-ce vrai ou pas ?)

Transport et enjeux locaux d'environnement : l'impact de la pollution sur la santé, la sécurité, le cadre de vie, le paysage, le bruit ; ces impacts locaux sont de moins en moins acceptés par les populations riveraines ; là, on fait deux réunions, l'une à Montpellier et l'autre à Valence, parce que les problématiques sont un peu différentes ; en tout cas, c'est toujours notre volonté d'aller au plus près du public ;

Transport et mobilité des marchandises à Avignon : on va essayer de faire comprendre d'où viennent les besoins de mobilité des marchandises : la délocalisation, les flux tendus, etc. on va essayer de faire le point là-dessus en faisant venir des professionnels pour qu'ils nous expliquent comment ils prennent leurs décisions en matière de transport, qu'ils soient chargeurs, industriels ou logisticiens :

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Transport et mobilité des personnes : comment cela se crée ? Quelles sont les perspectives de changement de comportement ?

On finira par une réunion thématique qui fera la synthèse de l'ensemble des thématiques pour voir comment on peut fonder à partir de tout ce que l'on a entendu une politique des transports spécifique vallée du Rhône et arc languedocien ou pas.

Voilà les différentes réunions thématiques. A chaque fois, on parlera plus précisément de certaines mesures et on verra, dans les échanges avec le public, l'acceptabilité de ces différentes mesures.

3 auditions publiques, pour entendre individuellement les acteurs. Si vous êtes intéressé par être auditionné par la commission en public, n'hésitez pas à nous le faire savoir.

L'atelier citoyen sera auditionné et rendra public son avis.

13 réunions territoriales pour débattre de l'acceptabilité locale des différentes mesures ; on focalisera un peu plus sur les problématiques locales : Perpignan, Sète, Montpellier, Alès, Grenoble, Valence, on a essayé de labourer le territoire entre Lyon, Marseille et Perpignan.

A Perpignan, par exemple, on ne parlera pas que des problèmes de Perpignan, mais un peu plus du pôle de St Charles ; à Marseille le 21 juin on parlera un peu plus du port de Marseille.

Voilà les différents éléments de modalités du débat. Nous voulons un débat qui soit le plus profond possible. On essaye ce soir de commencer par la perception du système de transport, par les orientations souhaitables. Comme l'Etat a mis au débat une quarantaine de mesures, il reste concret quand même, parce qu'il y a des mesures très concrètes. Par exemple, est-ce qu'il faut baisser la vitesse de 130 à 110 kilomètres/h parce que cela permet d'augmenter la fluidité de 50 %, cela consomme moins de pétrole, cela pollue moins ? Est-ce que c'est une solution ? Est-ce que c'est acceptable ?

Un débat qui peut être très argumenté et très concret, même s'il est là pour recadrer la politique des transports, c'est-à-dire comment concilier la liberté de se déplacer avec le respect de l'environnement ?

Avez-vous des questions sur les modalités de déroulement du débat ?

Echanges avec le public

Dominique LEONETTI

Il faut situer la France dans son contexte européen. La France doit avoir une bonne politique de transport. La France aura besoin de l'Europe dans le domaine des transports. La France est un peu au carrefour de cette Europe. Finalement, il faudra qu'il y ait une bonne politique de transport.

Si vous le permettez, puisque nous sommes à Marseille, je voudrais savoir si, à partir de cette ville de Marseille, on pourra penser à l'extension des transports en commun entre Marseille et sa banlieue, entre Marseille et ses villes environnantes (entre Marseille et Vitrolles, entre Marseille et Marignane qui est un aéroport international).

M. Vallette, vous voulez répondre ? Est-ce qu'il y a de véritables transports en commun à Marseille ?

Claude VALLETTE, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Président de la commission aménagement de l'espace communautaire – urbanisme

J'espère qu'il y a de véritables transports en commun ! Ce qui manque à Marseille, c'est un grand réseau. Aujourd'hui, nous repartons du centre, nous construisons une première ligne de tramway. Vous savez que les budgets pour ce genre d'équipements sont très lourds, que c'est la communauté urbaine qui supporte la plupart des frais de ce tramway, donc il faut avancer progressivement. L'objectif, c'est un grand plan de transports publics non seulement pour Marseille mais aussi pour la périphérie. Bien entendu, l'accès à l'aéroport, pour Marseille, pour Aix-en-Provence et même pour l'étang de Berre et Fos, est fondamental : il faut que l'on ait les moyens d'aller à cet aéroport international. C'est sur ce grand projet métropolitain que nous travaillons aujourd'hui.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Une autre question sur les modalités de déroulement du débat ? Bien, j'ai été très clair. Je vais passer la parole à Monsieur Jean-Didier Blanchet et à Monsieur Michel Badré, les représentants du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer et du Ministère de l'Écologie et du Développement durable pour 20 minutes.

Présentation de la problématique

Michel BADRE

Ministère de l'écologie et du développement durable

Jean-Didier BLANCHET

Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer

Michel BADRE

Bonsoir, nous nous sommes répartis les 20 minutes en 5 plus 10 plus 5. Le but de notre intervention, c'est de vous présenter le fil conducteur du dossier de 90 et quelques pages. Notre intervention comprendra 5 parties :

- la situation de l'axe ;
- les orientations du gouvernement ;
- les perspectives à 20 ans ;
- six familles de mesures ;
- le débat public.

.I La situation en 2006

.1 Un système de transport spécifique

Le couloir vallée du Rhône et arc languedocien (Vallée du Rhône Arc Languedocien) comme on dit dans notre jargon est un axe majeur de communication Nord-Sud. C'est une évidence de le dire. La première intervention qui vient d'être faite le disait très clairement en disant : « il faut resituer ce territoire dans l'Europe entière et, en même temps, il y a des problèmes très locaux ». C'était résumer en une phrase le problème qui se pose. On est dans un axe de communication dans lequel il y a à la fois des territoires très vivants avec une activité économique propre. Il y a une forte activité touristique, il y a des activités industrielles. Ces échanges augmentent régulièrement depuis une vingtaine d'années. Il y a, dans tout ce couloir, déjà une très large offre de transport avec des autoroutes, des routes nationales qui existent depuis longtemps et qui ont repris des couloirs de circulation qui étaient beaucoup plus anciens. Les ministres l'autre jour faisaient référence à la période romaine pour dire que ce n'était pas d'hier qu'il y avait des politiques de transport à définir dans cette vallée. Il y a par ailleurs des voies ferroviaires et fluviales qui se sont développées aussi. Mais ce qui est assez particulier, c'est que l'on a en superposition du transit lointain entre les pays du Nord de l'Europe, l'Espagne et l'Italie par exemple et des trajets très locaux, des trajets domicile-travail qui interfèrent sur les mêmes voies de communication avec ces trafics lointains. C'est tout cela qu'il s'agit de gérer avec des risques de saturation, dont certains sont très ponctuels pendant certaines périodes de l'année ou sur certains points très précis et d'autres sont plus étendus.

.2 Un environnement menacé

On a par ailleurs des questions d'environnement qui se posent, d'abord parce qu'il n'y a pas beaucoup de place (comme tout couloir qui se respecte, il est géographiquement contraint). Il y a par ailleurs des problèmes d'environnement très spécifiques, avec des questions de risque naturel en Languedoc-Roussillon ou dans le Sud de la vallée du Rhône par exemple, des questions d'inondations chroniques, des problèmes de risques industriels, des questions de biodiversité, sur lesquelles on sera amené à réfléchir tous ensemble pendant ce débat.

.II Les orientations du gouvernement

Les orientations du gouvernement avec lesquelles une politique de transport doit être cohérente, on en a relevé cinq ou six.

- **la charte de l'environnement**

Elle a valeur constitutionnelle depuis l'an dernier. Elle dit que chaque citoyen a le droit de vivre dans un environnement équilibré, respectueux de la santé.

- **la stratégie nationale de développement durable**

- **le plan climat**

C'est un plan opérationnel, à échéance assez courte : 2010-2012. Il est en phase avec les engagements pris par le gouvernement français pour l'application du protocole de Kyoto. Là on est sur des décisions de court terme qui visent à stabiliser sur le court terme les émissions de gaz à effet de serre. Tout cela se situe dans une perspective nettement plus lointaine avec une orientation qui a été prise et annoncée par le

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien gouvernement à l'occasion du vote de la loi d'orientation sur l'énergie l'an dernier, à savoir l'objectif d'une division par 4 d'ici à 2050 des émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas un plan opérationnel, mais c'est un virage très fort par rapport aux tendances du passé. En effet, diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, cela veut dire faire moins 3 % par an sur toute la période, ce qui est très significatif.

- **le plan national santé environnement**

Philippe Marzolf a évoqué les questions de santé. On en parlera pendant au moins une des réunions thématiques.

- **la stratégie française de biodiversité**

Elle implique des actions particulières en matière de protection de la biodiversité.

Jean-Didier BLANCHET

Bonsoir. L'une des politiques du gouvernement est la politique des transports qui est caractérisée par des décisions qui ont été prises en CIADT du 18 décembre 2003, qui a programmé beaucoup de projets concernant la France entière. Cette action s'inscrit dans le cadre du développement durable et poursuit des objectifs variés :

- favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires ;
- développer le rééquilibrage des différents modes (à cet égard, on peut prendre comme critère les crédits de l'Etat prévus pour ces différents investissements d'ici 2012 : 75 % de ceux-ci sont consacrés aux modes propres c'est-à-dire le fer et la voie d'eau) ;
- améliorer la qualité de service et la sécurité ;
- lutter contre le bruit et le changement climatique.

Pour fixer un peu les idées, je vais vous décrire quelques-unes des opérations prévues dans ce CIADT, en commençant par le programme ferroviaire. Outre l'opération Perpignan-Figueras qui est en pleins travaux, au moins côté espagnol, nous avons dans ce programme intéressant les 3 régions l'opération Lyon-Turin, mais aussi la LGV prolongeant la ligne actuelle au-delà d'Avignon jusqu'à Montpellier, la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui relie Marseille à Toulon et à Nice et la magistrale éco-fret, qui part de Dunkerque en passant par la Lorraine, Dijon, Lyon, la Vallée du Rhône et l'Espagne et dans laquelle il y a le contournement ferroviaire Est de Lyon. Il y a aussi les autoroutes de la mer, qui permettent de court-circuiter la région pour les camions qui veulent aller d'Espagne en Italie. C'est plus court de passer par la mer et cela n'encombre pas nos routes.

Du côté routier, des opérations sont prévues, notamment, outre les opérations lyonnaises sur lesquelles je ne m'étends pas, la constitution de l'axe Est de la Vallée du Rhône qui passe par l'A48 entre Ambérieux et Bourgoin, et qui se prolonge par l'A51 Grenoble-Sisteron. Il y a aussi le contournement d'Arles et puis la RN 88 qui va de Lyon à Toulouse en passant par Mende en évitant la Vallée du Rhône pour rejoindre l'A75.

Enfin, l'étoile qui figure en plein milieu de la Vallée du Rhône. Le CIADT a décidé « l'engagement d'un débat public, sur cet axe majeur de transport fluvial, ferroviaire et routier pour notre pays dont le bon fonctionnement est une condition nécessaire au bon développement de notre économie ». Je vous cite le texte de la décision intégral.

.III Les perspectives à 20 ans

Dans ce contexte, on a essayé dans le dossier de définir les prévisions de trafic des différents modes de transport à 20 ans avec une hypothèse de croissance de 1,9 % par an, des perspectives démographiques qui sont assez ralenties par rapport à celles que l'on a connues dans le passé voire négatives dans le cas de nos voisins italiens et espagnols. La croissance est en gros deux fois plus faible que celle que l'on a connue au cours des 20 dernières années et elle aboutit à un trafic en volume en croissance de l'ordre de 40 % à horizon 20 ans.

Ajoutons que nos prévisions prévoient que le mode routier restera prépondérant aussi bien en agglomération qu'en rase campagne avec cependant des possibilités de report modal pour les axes les plus importants, dont l'axe de la Vallée du Rhône.

Ceci conduit à des conséquences préoccupantes :

- une aggravation de la congestion routière ;
- une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de l'ordre de 10 à 30 %) ;
- autres impacts sur l'environnement plus locaux.

A l'horizon de 20 ans, les décisions du CIADT sont insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement. De plus, on n'est plus au temps où la croissance était forte et continue. Plus encore, dans la période qui vient, on va connaître des changements plus profonds voire des ruptures :

- le changement climatique ;
- le problème des ressources pétrolières et le problème de la lutte contre l'effet de serre qui mobilisent un certain nombre de considérations nouvelles par rapport à ce que l'on a connu ;
- les phénomènes migratoires ;
- les aléas de la croissance économique ;
- des éléments positifs qui sont liés au progrès technologique : on a bon espoir d'améliorer les choses surtout si l'on fixe des normes à temps du type de celle que l'on connaît sur la proportion de biocarburants dans les produits pétroliers ; on peut faire des progrès si on le décide à l'avance et si on fixe des normes pour y arriver ;
- Les modes de vie, qui peuvent évoluer d'ici 2020-2025.

.IV Six familles de mesures

Nous avons élaboré 44 mesures, classées en six familles, avec deux objectifs :

- répondre aux besoins collectifs en matière d'économie et d'aménagement du territoire, mais aussi aux besoins individuels en matière de loisirs ou de vie personnelle ;
- préserver l'environnement soit de manière globale (effet de serre) soit de manière locale (pollutions locales).

Ces mesures ont des impacts variables sur la mobilité et sur l'environnement, elles ont des délais de mise en œuvre différents (certaines peuvent être décidées dès l'année prochaine, d'autres mettront plus de temps à être élaborées et mises en œuvre), enfin, elles relèvent de décisions portées par différentes collectivités, aussi bien l'Etat, que les collectivités, les entreprises ou les citoyens.

.1 Régulation de l'existant : des mesures de gestion et d'exploitation du système de transport

- Cadencement des trains, à l'instar de ce qui a été fait en Suisse l'année dernière.
- Limitation de la congestion routière.
- Absorption d'un trafic légèrement plus important.

Ce sont des mesures qui ne sont pas très lourdes en investissement et qui ne dégradent pas beaucoup le bilan environnemental.

.2 Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

- Priorité aux modes non routiers dans leurs domaines de pertinence.
- Amélioration du bilan environnemental : on sait bien que la consommation de carburants et la pollution, lorsqu'on transporte les marchandises par chemin de fer ou voie d'eau, est moindre qu'en voiture, en camion ou en avion ;
- Des investissements plus ou moins importants : les autoroutes ferroviaires, la LGV nouvelle entre Montpellier et Perpignan, les nouveaux franchissements alpins (celui qui intéresse Marseille est celui du Montgenèvre, mais on sait qu'il vient après le Lyon-Turin dans l'état actuel des choses).

.3 Le développement des infrastructures routières

Ces mesures permettent une amélioration de la capacité et du niveau de service.

Pour cela, il faut consentir une certaine dégradation du bilan environnemental.

Mais cela a un effet sur le développement des territoires. C'est pour cela que l'Ardèche a un certain intérêt pour de nouveaux investissements routiers la concernant.

Ce sont quelquefois des investissements importants quand il s'agit de doubler une autoroute ou de construire une nouvelle autoroute.

Michel BADRE

.4 Le progrès technologique soutenu

On rentre dans une famille destinée à améliorer le bilan environnemental. Tout à l'heure, on a dit qu'à échéance de 20 ans, on a à la fois un problème de congestion et un problème d'environnement. La 4^{ème} famille, que l'on a appelée le progrès technologique soutenu : d'une part l'amélioration du bilan environnemental essentiellement dans les améliorations techniques sur les véhicules eux-mêmes (des véhicules qui consomment moins de carburants avec des moteurs thermiques ou des véhicules électriques éventuellement) et d'autre part l'amélioration du bilan énergétique des carburants par l'utilisation de biocarburants à la place de carburant fossile ou de biomasse ligneuse par exemple. On est là dans des mesures qui permettraient, d'après les évaluations qui ont été faites,

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
toutes choses égales par ailleurs, de diviser à horizon 2050 les émissions de gaz à effet de serre par 2,5, alors que l'objectif est de les diviser tous secteurs économiques confondus par 4. C'est ce qui a conduit à dire qu'il fallait aller chercher 2 autres types familles de mesures : ce sont la cinquième et la sixième familles, où l'on est plus dans des changements en profondeur, alors que les 4 premières familles sont plutôt dans le tendanciel.

.5 La maîtrise de la mobilité routière : des mesures réglementaires, tarifaires, incitatives

Alors que jusqu'à présent on parlait essentiellement de l'offre de système de transport, cette fois-ci, on s'intéresse à la demande : il s'agit, soit par des mesures de type réglementaire, soit par des mesures de type taxation (augmentation de péage, etc.) de réorienter la demande. On est là dans des mesures qui peuvent avoir des effets importants, mais qui ont aussi des effets induits en matière d'économie divers et variés.

.6 La modification des comportements

On sort là aussi assez fortement des évolutions tendanciennes telles qu'on peut les évoquer habituellement. On pense à des mesures jouant sur l'urbanisation (comment limiter l'expansion urbaine qui est un facteur d'augmentation de la demande de transport forte ?), à des mesures jouant sur des formes de mobilité, à des mesures inhabituelles comme l'introduction d'une réservation pour l'accès aux autoroutes comme cela se pratique actuellement pour l'accès au chemin de fer.

A partir de ces différentes mesures, la position que l'on a choisie a été d'ouvrir le débat complètement, sans proposer de scénario. L'Etat lui-même ne définit pas deux ou trois politiques en demandant au public de se positionner par rapport à cela, mais ouvre complètement le débat, le but étant que le débat permette de mesurer l'acceptabilité de ces différentes mesures. A l'issue de ce débat, il appartiendra à l'Etat et aux autres collectivités (puisque l'Etat n'est pas le seul en cause en matière de définition de politique de transport, la région, le département, les collectivités locales en matière de déplacement urbain sont directement concernées), il appartiendra donc à tous ces acteurs de définir au vu des conclusions du débat les enseignements qu'ils en tirent. Merci.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci messieurs. Il y a un tableau très intéressant dans le dossier du débat, pages 86 et 87, qui récapitule toutes les mesures, avec les échelles de décisions, les impacts sur la mobilité, sur l'environnement, la date au plus tôt, le coût des investissements et quelques observations.

Tout à l'heure, j'ai oublié, mea culpa, de dire qu'il y a un principe dans le débat public : normalement, les questions sont posées par écrit. Ce soir, on n'est pas très nombreux, donc on pourra prendre des questions comme cela à la volée. Chaque question posée par écrit recevra une réponse par écrit. Comme je le dis souvent, il n'y a que l'écrit qui vaille. Même si la réponse que vous avez posée recevra une réponse à l'oral, elle sera dans le verbatim, si vous avez posé une question par écrit, vous recevrez quand même la réponse par écrit. N'hésitez pas à poser des questions, vous aurez soit la réponse ce soir soit une réponse par écrit.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Avant de vous passer la parole Monsieur, je vais prendre la question du représentant de
l'association Un train entre Gardanne et le Var

Un représentant de l'association Un train entre Gardanne et le Var

Je pense que l'on doit prendre le problème de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans son ensemble parce que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne s'arrête pas à Marseille. Je voudrais que l'on étende ce débat, avec des documents, jusqu'à Nice, parce que l'arc, c'est l'arc méditerranéen, ce n'est pas l'arc Languedoc-Roussillon. Dans le débat sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, on a parlé de l'arc méditerranéen et on n'a pas parlé de l'arc Languedoc-Roussillon. C'est la première remarque.

Deuxième remarque, je me félicite, en tant que représentant d'une association et en tant que citoyen, de ce débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, parce que ce débat aurait dû avoir lieu depuis très longtemps. Nous avons interpellé avec mon collègue Monsieur Pernoud que tout le monde connaît dans la salle Monsieur le Préfet en décembre 2004 ou 2003 pour proposer une réunion rassemblant toutes les collectivités locales, régionales, départementales sur ce que l'on voulait comme mode de transport dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. On n'a jamais eu de réponse, il n'y a jamais eu de débat public. Aujourd'hui, on l'a, sauf que j'aurais préféré qu'on l'ait avant. Vous l'avez dit à une réunion sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. Je vous cite, dans votre compte-rendu sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur page 12, vous disiez : « le débat a souligné l'insuffisance de la réflexion préalable sur les constructions d'aménagement du territoire qui doivent justifier le projet et la crainte de voir, dans le cadre des études ultérieures, la problématique de l'aménagement du territoire réduite à la justification de la construction d'une LGV. Une décision de poursuite du projet ne pourra donc être prise sans que soient précisées les constructions de l'aménagement... » Je pense que ce débat aurait dû avoir lieu avant le débat sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. Mais bon, il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Différents points dans votre question. D'abord, sur le champ de ce débat, la CNDP est une autorité administrative indépendante, mais elle ne peut pas s'autosaisir. Là, il faut aussi reconnaître que le gouvernement n'était pas obligé de nous saisir sur ce débat sur la politique de transport. Là, on suit la lettre de saisine qui est principalement issue du CIADT du 18 décembre 2003. C'est principalement le couloir rhodanien qui semble poser problème et c'est le prolongement vers l'Espagne, ce qui n'empêche pas que Marseille et une partie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est complètement intégrée, d'autant plus que Monsieur Blanchet vous a parlé du Montgenèvre, qui concerne directement votre région. Nous la CNDP, on ne peut pas élargir le champ et il faut bien commencer par un endroit. Dans ce débat sur la Vallée du Rhône, on parlera bien sûr des traversées alpines comme on parlera aussi des transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur, par rapport à l'axe pivot de Marseille.

Deuxième élément de réponse, la CNDP n'est pas maître des temps de saisine. RFF nous a saisis d'abord sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est la loi qui est comme cela. Elle ne fixe pas de délai sur les dates de saisine de la CNDP. C'est RFF qui nous a saisis en premier et ensuite, le gouvernement qui nous a saisis sur la politique des transports. Peut-être, vous avez raison, que l'on aurait pu inverser. Il faut bien réfléchir à des projets d'aménagement du territoire avant le projet d'infrastructure. Là bien sûr, ce n'est pas pour se défaire, mais on est limité. On ne va pas faire de

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
réunion à Aix-en-Provence. Ce soir, vous avez appris que la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur sera
réalisée en 2020-2025. C'est dans le CIADT de décembre 2003. Mais par contre, à la réunion de
Marseille, on parlera bien sûr des questions de transport, du port, etc., mais également des questions
de transport dans la région et dans son lien avec le couloir rhodanien.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Bien sûr, on est dans une échelle de temps qui n'est pas toujours la même. Sur ce débat, on vous demande de vous projeter au-delà de 2020, 2025 puisque, là, les décisions sont déjà en parties prises. Il s'agit de voir au-delà : comment fait-on pour, en 2050, satisfaire les objectifs de lutte contre l'effet de serre ? Mais, dans le même temps, dans d'autres régions, on parle d'un projet qui consiste à faire une déviation de l'A9 au large de Montpellier. Pourquoi on engage l'enquête publique sur cette opération alors que le débat s'ouvre à peine ? Parce que la vie continue. De même que, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, on a commencé par la LGV Marseille-Toulon-Nice, avant de faire le débat public que l'on est en train de faire aujourd'hui, dans la région de Montpellier, on a lancé toutes les procédures administratives pour lancer cette opération de déviation de l'autoroute au large de Montpellier. Donc, la vie continue, mais cela n'empêche pas de réfléchir au grand avenir.

Michel BADRE, Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

Sur les problèmes d'environnement, et en particulier du facteur 4 et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2050, on a dit tout à l'heure que, jusqu'à présent, c'est un objectif qui est défini en termes un peu vagues et généraux, mais qui a des conséquences très fortes quand on le regarde de près. Question : qu'est-ce que l'on met derrière comme contenu opérationnel ? Jusqu'à présent, ce n'est pas défini. L'un des intérêts de ce débat, c'est justement de passer en revue une série d'actions plus précises et plus concrètes faisant une petite partie du chemin ou une grande partie du chemin par rapport à cet objectif général. Je pense que c'est bien le moment d'aborder ce genre de choses, sachant par ailleurs qu'il y a beaucoup d'inertie entre le moment où l'on décide quelque chose et le moment où c'est fait.

Le représentant de l'association Un train entre Gardanne et le Var

J'ai passé 30 ans dans la région Rhône-Alpes et je connais bien le problème de la pollution dans la région lyonnaise (la vallée de la chimie dite « vallée de la mort »). J'ai aussi la chance d'appartenir à un groupe qui s'appelle Total. Je connais très bien le problème. Sur le sujet de la réduction des gaz à effet de serre, il faudra parler du protocole de Kyoto ou du rassemblement de Montréal.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Tout à fait, il y a une réunion spécifique sur les enjeux globaux de l'environnement.

Moi, je trouve que ce débat vient bien en conclusion des débats publics qui ont eu lieu sur la thématique du couloir rhodanien, de ses issues et de ses sorties : Rhin-Rhône, contournement de Lyon, contournement de Nîmes et de Montpellier, LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, A51, contournement de Nice et on va continuer dans les années qui viennent. En fin de compte, ce débat est d'une certaine manière la synthèse des débats qui ont eu lieu. Là, on a une matière très riche qui pourra servir dans le débat si, effectivement, on peut la porter à connaissance des acteurs de ce débat.

Interpellateurs

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. On va passer aux interventions des collectivités. On avait sollicité la région pour qu'elle vienne s'exprimer. On nous avait dit que quelqu'un de la région viendrait. Malheureusement, on a eu un démenti à la dernière minute. Donc, il n'y a personne qui représente la région.

Je vais donc passer la parole à Claude Vallette, qui est l'adjoint au maire de Marseille.

Claude VALLETTE, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Président de la commission aménagement de l'espace communautaire – urbanisme

Merci monsieur le Président. Je voudrais dire tout l'intérêt que Marseille et son aire métropolitaine portent à l'ouverture de ce débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous pouvons nous souhaiter d'avoir les mêmes qualités des débats que ceux qui ont eu lieu sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour Marseille et la communauté urbaine, c'est l'occasion de rappeler les enjeux qui sont défendus par la métropole marseillaise sans rentrer pour autant aujourd'hui dans les propositions que nous ferons par la suite :

- le développement du port de Marseille-Fos ;
- l'accroche de la métropole aux grands réseaux de déplacement européens ;
- la structuration des territoires.

En préambule, il nous a semblé que le cadre géographique était trop resserré : il faut l'élargir en tenant compte du territoire régional, porter un regard sur l'échelle européenne. Je passe parce que, par rapport au démarrage et à la première réunion que nous avons eue, vous avez tenu compte de cet élargissement du débat souhaité. Au départ, il y avait une focalisation quasi exclusive sur les déplacements et les projets routiers. Je crois que le débat d'aujourd'hui nous montre que l'on a déjà un peu évolué sur ce sujet.

.I Le développement du port de Marseille-Fos

Vous ne serez pas étonnés qu'un élu marseillais se préoccupe du port, de ses deux bassins et de l'emploi qu'il génère. On parlait tout à l'heure de la croissance. En ce qui concerne le trafic sur l'Extrême-Orient, l'augmentation va continuer. L'évolution des trafics maritimes a permis le développement des ports de la Méditerranée. Il faut remarquer que cela n'a pas rapporté autant qu'on le voudrait au port de Marseille. C'est un vrai sujet : regardez Valence et regardez Marseille. Certes, nous avons progressé, mais pas suffisamment.

La concurrence est très sévère : quand on voit l'hinterland du port de Marseille et ceux de ses concurrents, on est frappé de voir l'influence croissante des concurrents du port de Marseille dans les espaces sur lesquels le PAM a vocation normalement à gagner des parts de marché. Donc, le débat sur les conditions de déplacement est bien une nécessité pour promouvoir le développement de ce port.

Cette politique doit accompagner un grand projet, le projet de Fos XXL. C'est l'un des enjeux majeurs pour le PAM qui doit augmenter son volume de conteneurs. On doit doubler la capacité du volume à traiter et donc passer à 1,5 million de boîtes. Vous voyez que, même avec cela, c'est encore insuffisant, donc nous avons à progresser. Il faut aller plus loin et, là aussi, le rôle de l'ensemble des modes est important, et du fluvial notamment.

.II L'accessibilité de la métropole marseillaise

Le deuxième enjeu, c'est l'accessibilité. Au cours du débat sur la LGV, nous nous sommes déjà exprimés, en réaffirmant la volonté de Marseille de se positionner à l'international, notamment vers l'Italie, de défendre le développement de l'aéroport Marseille Provence et de favoriser l'extension du réseau fluvial français qui doit être connecté au réseau européen qui pour le moment s'arrête au nord de Lyon.

Deux illustrations pour conserver cette logistique au sein de la métropole. Elles devront contribuer à assurer son positionnement et à renforcer son ancrage dans l'économie régionale.

Sur la grande accessibilité, on voit bien qu'il ne faut pas baisser les bras. Cela, c'est le résultat du dernier rapport rendu par Loyola de Palacio : vous voyez bien la part de la Suisse et de Gênes par rapport à Marseille. Il faut donc toujours nous battre pour le réseau de transport européen et pour qu'en 2010, enfin on puisse inscrire la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur ou les autres projets pour lesquels nous nous battons. En ce qui concerne notre aire métropolitaine, je me réjouis car un courrier commun a été signé par les 8 présidents des intercommunalités à l'occasion de cette démarche de coopération métropolitaine que nous avons lancée.

La carte : je vais passer rapidement, car les représentants de l'Etat ont déjà signalé tout ce qui nous intéressait dans cet aménagement du territoire, le nord-sud, mais aussi l'est-ouest. On est très satisfait des récentes prises de position sur l'A51 par exemple.

.III L'aménagement des territoires

Dernier enjeu, l'aménagement des territoires. On mesure chaque jour en effet l'effet structurant des grands corridors de déplacement sur le territoire. Pour la dynamique des territoires, il nous semble que les interrelations entre les espaces urbains qui s'échelonnent sur les axes ne sont pas

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien suffisamment prises en compte a priori. Les territoires concernés ne peuvent être réduits à une fonction de passage et de transit. Ils sont aussi des territoires productifs, des territoires d'échanges entre eux, des territoires voisins. Le delta méditerranéen français représente près de 4 millions d'habitants. Nous progressons dans ces démarches communes avec la démarche de coopération métropolitaine, avec les relations avec Toulon, Avignon, Nîmes, Montpellier et le réseau des agences d'urbanisme.

En conclusion, je voudrais redire tout l'intérêt que porte Marseille à ce débat public, j'espère qu'il sera fructueux. Moi aussi, je voudrais faire remarquer que c'est l'une des premières fois que nous ne débattons pas sur une infrastructure, mais sur une réponse globale en termes de déplacement et d'aménagement du territoire. Je crois que le débat public sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur a favorisé un travail en commun avec Toulon et Nice et gageons que celui sur le sillon rhodanien et l'arc languedocien va être à nouveau l'occasion de jeter les bases de coopération avec tout ce qui est situé à l'ouest du Rhône et de renouer un dialogue positif avec la métropole lyonnaise.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci Monsieur Vallette, vous avez parlé 9 minutes, soit 1 minute de plus. Cette carte avec les traits, c'est la population ?

Claude VALLETTE

C'est l'ensemble des déplacements autour de chaque agglomération.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Monsieur Léonetti, c'est vous qui avez posé la question tout à l'heure. Vous aviez quelque chose à rajouter ?

Dominique LEONETTI

Non, car Monsieur Vallette a donné la réponse.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Monsieur, allez-y.

René ROUSSELIER

Je suis un particulier. J'ai créé une agence immobilière à Marseille. Je voudrais souligner l'importance de la canalisation Rhin-Rhône qui a été également soulignée par Monsieur Vallette à l'instant. La circulation routière et autoroutière est complètement asphyxiée dans nos régions par le refus du gouvernement précédent de faire cette canalisation. Je me permets donc d'insister sur cette idée que la canalisation de Rhin-Rhône est absolument indispensable.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Deuxième point, on a souligné l'arc méditerranéen. Nous ne pouvons pas demander aux Espagnols de passer par Lyon pour aller à Milan. C'est grotesque ! Il faut absolument que l'Espagne puisse aller vers Italie sans passer par Lyon. C'est une évidence ! J'ai déjà fait une lettre sur ce sujet.

Une partie de l'intervention est inaudible.

Nous avons besoin d'un arc qui va de Bordeaux à Turin.

Une partie de l'intervention est inaudible.

Arrêtons de penser toujours à cette toile d'araignée. Nous sommes en train de discuter sur un axe qui existe déjà entre Paris, Lyon et l'Espagne. Eh bien, faisons quelque chose d'urgent : Bordeaux-Italie via Tallard et le Montgenèvre, Rotterdam-Bâle-Lyon.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci monsieur. Deux questions : le projet de canal Rhin-Rhône ou plutôt maintenant Rhône à travers la Moselle pour rejoindre le Rhin et également le Montgenèvre.

Claude VALLETTE

Sur le Montgenèvre, les chambres de commerce, les milieux économiques ont une position très ferme depuis longtemps. Il se trouve que, peut-être les acteurs politiques n'ont pas suffisamment suivi les dossiers en temps utile, aujourd'hui, le Lyon-Turin est sur des rails. En plus, il y a l'Italie et la France et, quand on veut faire un grand projet comme cela, il faut que les deux parties soient forcément d'accord, c'est ce qui s'est passé sur le Lyon-Turin. C'est déjà pour nous une avancée que l'on commence à considérer que cet axe est important et que, progressivement, on pourra le réaliser. Compte tenu de son coût et des coûts faramineux du Lyon-Turin, peut-être que l'on va pouvoir le faire dans un avenir plus rapproché. C'est un peu la bataille de l'aire métropolitaine marseillaise.

En ce qui concerne le Rhin-Rhône, je pense que c'est un très mauvais coup pour notre région. On voit que la part du fluvial augmente en permanence, y compris pour le port de Marseille et pour la ville d'Arles. La ville d'ailleurs et la communauté urbaine ont adhéré à une association qui se bat pour rattraper le Seine Nord par la Moselle et, ensuite, retrouver le Rhin et le Danube. Le Seine Nord a été programmé dans un CIADT. Cette partie de raccordement doit se faire dans un délai. C'est inscrit, les études sont en cours, pour être ensuite programmé, je l'espère, par un autre CIADT le moment venu. Pour le moment, Seine Nord a été programmé, donc à partir de là, la Moselle représente l'axe obligatoire pour aller retrouver la fluidité entre le Rhin et le Rhône.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Sur Rhin-Rhône, je n'ai rien à rajouter à ce que vient de dire Monsieur Vallette. Le projet Rhin-Rhône est aujourd'hui abandonné et les études se portent aujourd'hui sur les voies de liaison avec la Moselle.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
En ce qui concerne Hannibal, il n'est pas impossible qu'il soit passé au Mont-Cenis et il n'est pas impossible non plus qu'il soit passé plus au Nord encore. On n'en est pas très certain. Toujours est-il qu'il faut distinguer sans doute marchandises et voyageurs.

Pour les marchandises, on est en train de construire un axe très puissant avec le Lyon-Turin. Par conséquent, les marchandises espagnoles qui auront besoin d'aller en Italie, elles pourront s'accommoder du Lyon-Turin, sachant qu'il ne faut pas oublier qu'il ne sera pas nécessaire de passer par Lyon pour regagner la vallée de la Maurienne parce qu'on est en train d'électrifier Valence-Grenoble-Monmélian, par conséquent, on n'aura pas besoin de passer par le nœud lyonnais pour écouler des marchandises en provenance d'Espagne et allant vers l'Italie.

Pour les voyageurs, il y a effectivement des projets de tunnel en altitude pour un chemin de fer qui passerait sous le Montgenèvre. Ce n'est pas une priorité, mais tout ne se fait pas en un jour et peut-être que, quand Lyon-Turin sera terminé, on pourra avoir les moyens financiers de réaliser le projet dont vous rêvez.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je voudrais détruire le mythe du canal Rhin-Rhône. Je crois que l'on est en train de tout confondre. Quels sont les trafics pertinents pour la voie d'eau ? Ce sont des trafics massifs, des trafics de pondéreux. Qu'est-ce que l'on veut ? Qu'ils coûtent le moins cher possible, c'est-à-dire que l'on ne balade pas sur un canal des pondéreux ou des trafics massifs sur des centaines de kilomètres, on le fait bien plus facilement par la mer et on va bien plus vite de Marseille à Rotterdam en passant par la mer et pour beaucoup moins cher. En fait, quand on analyse les futurs trafics de Rhin-Rhône, on s'aperçoit qu'ils n'existent pas. La rentabilité du canal Rhin-Rhône, pour ceux qui s'étaient intéressés à son évaluation, était inférieure à 1 %. S'il y avait un fleuve qui coulait de Rotterdam à Marseille (c'est absurde, mais enfin, raisonnons par l'absurde), on y mettrait naturellement des péniches et on acheminerait naturellement du trafic, mais au regard du volume d'investissement, la rentabilité de Rhin-Rhône est quasiment nulle.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Des réactions par rapport à cela ?

Pascal MIGNEREY, Ministère des Transports

Je voudrais simplement rajouter qu'à l'heure actuelle, des études de faisabilité socioéconomique d'une liaison par canal entre la Moselle et la Saône sont cofinancées par l'Etat, la région Rhône-Alpes et la région Lorraine. Il s'agit de voir quelle peut être l'opportunité socioéconomique de cette liaison. Les investissements sont considérables. On le voit déjà avec le grand canal Seine-Escaut ou Seine Nord qui va être réalisé à horizon 2025. Ces types de grands canaux comme ceux de la Moselle ne sont pas pour le moment programmés à ce type d'horizon si tant est que leur intérêt socioéconomique se confirme.

Frédéric DAGNET, responsable du développement du port autonome de Marseille

Je voulais apporter un point de vue complémentaire à celui qui a été exposé par Monsieur Vallette. On a un problème avec ce débat : quand on voit la magnifique carte qui figure dans les documents, on voit qu'il y a une partie des flux qui ont été oubliés. Poser le problème de la problématique des transports dans la vallée du Rhône, cela nous semble pertinent. Quand on voit visuellement la vallée du Rhône, au débouché de cette vallée, il y a un territoire, sur lequel il y a des équipements portuaires : le site de Marseille-Fos, par lequel passent des flux massifs. L'enjeu, pour des aménageurs de territoire, c'est de se poser la question : qu'est-ce que l'on fait de ces flux massifs ? Est-ce que l'on veut qu'il y en ait plus ou qu'il y en ait moins ? Si l'on veut qu'il y en ait plus, comment fait-on pour les évacuer ou pour les faire arriver ? Je rappelle que c'est un enjeu pour toute l'Europe. Le transport de marchandises se fait à 90 % par voie maritime. Jusqu'à présent, les trois quarts de ces marchandises sont traités dans les ports du Nord de l'Europe. Les ports du Sud, ces dix dernières années, ont connu une croissance très importante, ce qui a conduit à un rééquilibrage de l'approvisionnement européen en marchandises. La question qui se pose est : est-ce que l'on veut qu'au sein de ce rééquilibrage, le port de Marseille-Fos prenne toute sa part ou pas ? Nous, clairement, on dit qu'au débouché de cette vallée du Rhône, on a une problématique de connexion à faire valoir très importante. Je pense que ce point de vue est partagé par une bonne partie des acteurs régionaux puisque le Président Vauzelle l'a dit à Avignon lundi dernier. C'est un élément qui devrait être fondamental pour le débat. Pourquoi ? Parce que le fait de limiter l'étude à l'axe vallée du Rhône et arc languedocien présente un risque potentiel de se demander comment on va améliorer les infrastructures, la desserte et les connexions pour les ports espagnols, en particulier Barcelone. Vous savez très bien qu'ils sont dans une logique très active de lobbying au niveau européen pour faire valoir leurs connexions au sein d'une association qui s'appelle Ferrmed, et ce n'est pas la seule de leurs actions. Cela ne nous empêchera pas d'avoir ce point de vue au sein du débat puisque, dès la semaine prochaine, je développerai ces points de vue dans le cadre de la réunion thématique qui se tient ici.

Je voulais réagir sur l'histoire de la voie d'eau parce que, ce qui se développe ces dernières années sur la voie d'eau qui concerne le trafic maritime, la partie du Rhône qui est navigable au gabarit européen, c'est-à-dire jusqu'à Chalon, ce ne sont pas principalement des trafics de pondéreux, mais c'est principalement du trafic de conteneurs. C'est fondamental. Il ne faut pas réduire la voie d'eau à un mode de transport du XIXème siècle où effectivement seules des péniches qui transporterait du charbon seraient intéressantes. L'enjeu du canal Rhin-Rhône était précisément de relier des bassins de production et de consommation riches en Europe, c'est-à-dire le Nord de l'Europe et notamment tout le bassin rhénan, à une voie d'évacuation au Sud notamment par le port de Marseille. Cet enjeu pour nous reste entièrement d'actualité. Et en parallèle des études qui sont menées sur la connexion au bassin par la Moselle, on continue à regarder la connexion au bassin rhénan par le Doubs qui nous semble a priori, d'après les premières études, mais cela demande à être travaillé encore, beaucoup plus pertinent.

Ensuite, il me semble qu'au sein de ce débat, si l'on veut élargir le spectre de la problématique des transports, il faut développer la problématique des autoroutes ferroviaires et des autoroutes maritimes. Je propose de vous en parler la semaine prochaine.

En dernier lieu, en matière de transport de fret, il ne faut pas se poser la question de l'orientation des flux d'une manière presque dirigiste, il faut se poser la question en se centrant sur le marché. La question pour nous, c'est comment développer des parts de marché en allant chercher les marchandises le plus loin possible et en les rabattant du plus loin possible. C'est pour cela que la problématique des connexions est fondamentale. Parce que l'on sait que l'on a un certain nombre de

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien caractéristiques : une région qui a un certain développement industriel mais qui n'est pas au niveau de régions comme la Catalogne. Donc, nous, nous avons à aller plus loin que ces régions. Pour nous, la Vallée du Rhône, c'est bien au-delà de Lyon. Encore une fois, pour nous le débat public, il commence au nord de l'Europe et il finit en Chine.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je pense que vous avez été rassuré : Marseille et son port est complètement intégrée au débat. Le débat n'est pas là pour faire la promotion des ports espagnols, je vous rassure. Monsieur Blanchet voulait réagir.

Jean GONELLA, FARE-Sud

J'ai demandé la parole.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Monsieur Gonella, on se connaît très bien. Il y a un principe dans le débat public. Où sont vos questions ? Je passe à la question suivante si vous voulez : Monsieur Christian Raynaud.

Jean GONELLA, FARE-Sud

L'intervention, effectuée hors micro, est inaudible.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Il y a forcément des réactions à ce que l'Etat propose. Monsieur Blanchet va réagir. Ensuite, on passe à Monsieur Raynaud et après on a aussi un interpellateur et je vous passerai la parole, Monsieur Gonella. Merci de respecter le principe où l'on demande la parole.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Il y a une grosse capacité sur le fleuve Rhône jusqu'à Pagny au nord de Lyon, une capacité qui est à peu près le quadruple de ce qui passe aujourd'hui : on peut donc développer les trafics sur le Rhône sans aucun problème. C'est l'un des objets de notre démarche d'essayer de favoriser les reports modaux sur le fleuve.

Autre chose, la couverture, c'est une illustration et cela représente les flux qui passent sur une coupure qui se trouve entre Valence et Orange en 2002, ce ne sont pas les flux qui passent dans l'ensemble des 3 régions.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Monsieur Raynaud, conseiller communautaire élu Verts de Marseille.

A propos de l'axe Rhin-Rhône, j'ai l'impression qu'il y a un petit dialogue de sourds. Monsieur Claude Jullien a posé le problème et les réponses qui sont apportées sont tout à fait à côté. Il a parlé en termes de coûts : coûts écologique, environnemental et financier. Si vous pouvez répondre là-dessus, ce serait intéressant.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Ce n'est pas moi qui réponds, c'est l'Etat.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

La première fois que je suis né au calcul économique, il y avait à ce moment-là un commissaire au plan qui s'appelait Massé et qui a fait une grande étude sur le canal Rhin-Rhône qui montrait que ce n'était absolument pas rentable.

Christian RAYNAUD conseiller communautaire élu Vert de Marseille

Monsieur Vallette a parlé du développement économique du port. Monsieur aussi dans son intervention. Il est évident que le développement économique du port va générer du trafic. Lorsqu'on parle de transport, il faut à mon avis préciser de quel type de transport on parle. Lorsqu'on est dans la vallée du Rhône sur l'autoroute, on est frappé par le nombre de camions qui circulent et qui obstruent l'autoroute. Il est bien évident que si l'on prévoit 40 % d'augmentation du trafic, il faudra trouver d'autres solutions, notamment au regard des efforts à produire pour réduire les effets de serre. Je me demande si, dans ce débat, n'intervient pas immédiatement une question : ne s'agit-il pas aujourd'hui, d'emblée, compte tenu de l'état de la situation que nous avons, d'avoir une politique volontariste pour développer les autoroutes ferroviaires et de faire pencher la balance en faveur de ce dispositif pour développer le ferroutage, y compris sur l'arc méditerranéen ? J'ai l'impression que, si l'on n'intègre pas cette donnée immédiatement (il faut changer de mode de transport, y compris du point de vue du développement du port de Marseille), on ne remplit pas les objectifs. La question, c'est : quelle étude d'impact avons-nous en fonction des différents scénarios et en fonction des divers pronostics que nous faisons dans les domaines d'accroissement des types de transport (la voiture, le rail, le fleuve, la mer) ? Il faut, au départ, s'appuyer sur des études d'impact, pour avoir une action volontariste en différenciant les types de transport que nous devons choisir.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Là, c'est plutôt une orientation.

Christian RAYNAUD, conseiller communautaire élu Vert de Marseille

C'est plutôt une question, parce que Monsieur Vallette dit, et je pense qu'il a raison, qu'il faut rééquilibrer l'importance du port de Marseille en Méditerranée, mais si nous faisons cela, pour quelqu'un qui connaît l'entrée de la porte 4 à Marseille, c'est l'endroit où se pointent tous les

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
camions qui vont sur le port, je crois que l'on sera vite saturé si nous n'avons que ce mode de transport. Donc, le ferroutage me semble une priorité absolue. C'est une question, mais c'est aussi une affirmation.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je vais donner la parole à Monsieur Gonella. Vous qui êtes un spécialiste des débats publics, merci de respecter les règles du débat public. C'est une question par écrit. D'ailleurs, je vous avais demandé d'au moins vous inscrire. C'est valable pour tout le monde.

Jean GONELLA, FARE-Sud

J'ai cru que Christian Raynaud voulait me priver de parole en ce sens qu'il aurait tout dit, mais il pose une question que, par incidence, d'autres ont posé et qui est celle qui se posera fondamentalement dans ce débat Rhin-Rhône.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Vallée du Rhône ou Rhin-Rhône ?

Jean GONELLA, FARE-Sud

Non, le canal, j'en dirai deux mots. Il parle de ferroutage. Le problème, c'est que, déjà, on a vu ce qui se passe. La fermeture du tunnel du Mont-Blanc par catastrophe. Le trafic sur la ligne ferroviaire du Mont-Cenis était, au moment de la fermeture, entre 10 et 11 millions de tonnes de marchandises par an. Le tunnel du Mont-Blanc ferme, le tunnel routier du Fréjus double et le trafic ferroviaire s'effondre. Il tombe à 9,8 voire à 9,5 millions de tonnes.

Deux, dans la Vallée du Rhône aujourd'hui, il y a 6 voies ferrées : une très moderne (LGV dédiée aux voyageurs), deux voies très modernes aussi ordinaires qui ne sont pas exploitées au maximum. Je suis de ceux qui disent ici : puisque ces voies ne sont pas utilisées, ferait-on le Lyon-Turin, ferait-on le Montgenèvre ? Si on ne change pas globalement la politique nationale des transports, on aura des voies faites et vides.

La Suisse montre la voie. Elle montre bien que, pour détourner le flux de camions vers le rail, il faut une contrainte qu'en Suisse on appelle la redevance poids lourds liée aux prestations. Sinon, dans le système économique français, dans le tout routier tel qu'il est voulu... parce qu'on le voit. Quand même, il y a eu un débat où l'intelligence collective a été manifeste : c'est le débat LGS. Dans ce débat, tout a été dit. Dans ce débat, on savait que la France avait signé le protocole transport de la convention alpine et avait pris la précaution imbécile de faire une exception par un vote je dirais à l'arraché à l'Assemblée par quelques députés assez ringards des Hautes-Alpes. Dans des vallées fragiles, dans un site où il est très difficile de construire une autoroute, on a pris la décision la plus stupide de celles qui étaient proposées. Cela rappelle qu'ici, il faudra débattre de ceci, que l'on n'aura des alternatives dans la vallée du Rhône que si l'on change au plus haut niveau la politique nationale des transports en France, surtout lorsqu'on verra le déferlement, avec la libéralisation des transports routiers, des routiers de l'Est, parce que les conditions de la concurrence seront telles que l'on pourra créer des liaisons de ferroutage. On en a une en France. C'est 3 navettes par jour. Dans

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
les pays qui ont pris des décisions beaucoup plus courageuses, on a une navette par heure avec des trains portant entre 21 et 39 camions par train.

Quant à Rhin-Rhône, c'est simple. Au moment où il y avait le débat sur Rhin-Rhône, le ministre allemand faisait un discours sur le canal Rhin-Danube et disait qu'ils avaient dépensé un argent fou pour créer chaque année un déficit du dixième de l'investissement. Il a dit : ce sera pareil pour Rhin-Rhône. Parce qu'en plus, Rhin-Rhône, c'était quoi ? C'était monter au sommet du Doubs, à 600 mètres. Il fallait monter de l'eau. Moi, je suis un énergéticien et j'ai fait les calculs. Le bilan énergétique d'un transport par Rhin-Rhône eût été plus désastreux que par camion. Deux, c'était saccager l'une des plus belles vallées de France. Trois, comme en général ces canaux ne prennent du fret qu'au rail, c'était détruire toute potentialité de faire une liaison ferroviaire lourde Rhin-Rhône pour l'envoyer sur la vallée du Rhône qui, d'ailleurs, est inexploitée au point de vue marchandises : Claude Jullien en parlera.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Pour vous, pour qu'il y ait transfert modal, il faut qu'il y ait des contraintes pour que le routier se reporte sur d'autres modes. Je propose que l'on écoute Monsieur Kupelian, du Conseil économique et social régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Jacques KUPELIAN, président de la Commission transports et communication, Conseil économique et social régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Merci de me donner la parole. Le débat public qui s'est ouvert le 27 mars dernier à Avignon sur la problématique des transports à l'horizon 2020 et qui appelle à faire participer la population à la définition d'une politique des transports soucieuse du développement économique et du maintien d'un environnement de qualité est une réelle opportunité de débat démocratique sur les enjeux essentiels. Le Conseil économique et social régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aura l'occasion de se prononcer dans le courant du débat public à travers un cahier d'acteurs, mais d'ores et déjà, dans cette phase de lancement, il entend faire part de quelques observations.

Premièrement, sur un sujet de réflexion aussi global, on peut s'interroger sur le bien-fondé de circonscrire le débat public à la seule vallée du Rhône et à l'arc languedocien, un débat appelé à se dérouler sur un seul axe, l'axe nord-sud, et une absence de l'approche est-ouest. Le CIADT du 18 décembre 2003 affirme en effet que le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'en Espagne Languedoc-Roussillon constitue un des axes majeurs du transport ferroviaire, fluvial et routier. Du fait de l'augmentation des trafics, de la congestion des différents systèmes de transport, il est indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des formes alternatives ainsi que les possibilités de reports modaux et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier. Le territoire du débat limite fortement la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la liste des réunions est suffisamment significative de l'occultation de la plus grande partie de cette région. La répartition est équilibrée entre les trois régions (9 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur 28 réunions), mais elle est déséquilibrée quant à sa répartition géographique : 5 à Avignon, 4 à Marseille. A côté de cela, on constate des réunions sur Alès, Mende, Privas, etc.

Le rapport de M. Blanchet écarte la majeure partie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce qui conduit à n'envisager à l'horizon 2020 les infrastructures et l'organisation des modes de transport que par le seul couloir vallée du Rhône et arc languedocien. Un seul axe du nord de l'Europe vers l'Espagne via Lyon, la vallée du Rhône et l'arc languedocien, et vers l'Est avec le Lyon-Turin.

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

L'Europe, avec le rapport du groupe de haut niveau, confirme la proposition de ce rapport avec un axe Europe du Nord – Gênes via la Suisse par les tunnels du Lötschberg (ouverture en 2007) et du Gothard (ouverture en 2012). La cartographie dite de développement des zones d'emplois françaises en 1999 montre le poids de Rhône-Alpes en emplois productifs par rapport à Languedoc-Roussillon ou Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le rayonnement de la région est limité aux emplois liés au résidentiel et aux emplois liés au secteur public, ce qui est pénalisant. Ainsi, la vision de l'Etat et de l'Europe marginalise la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et circonscrit l'arc méditerranéen à un concept plus qu'à une réalité dans cette approche Barcelone, couloir languedocien, rhodanien, Lyon-Turin-Gênes. L'argument de l'Etat selon lequel le débat public ne prend pas en compte la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans sa totalité repose sur deux postulats qui méritent réflexion.

L'amélioration du corridor rhodanien et languedocien profitera à terme à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les décisions du CIADT de décembre 2003 et les projets qui sont inscrits pour Provence-Alpes-Côte d'Azur sont considérés comme de nature à régler les circulations internes et supposés réalisés, contournement de Nice et d'Arles, poursuite de l'A51, projet LGV, alors même que l'Etat lui-même dans son dossier considère qu'à l'horizon 2020, les décisions du CIADT 2003 seront insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement. Quelles assurances sur la réalisation effective de ces projets, alors que l'on connaît des retards dans les contrats de plan et que, par ailleurs, les nouvelles modalités de financement des grandes infrastructures soulèvent les plus grandes inquiétudes de l'ensemble des collectivités territoriales ?

Aujourd'hui, les différents acteurs s'accordent sur les perspectives de saturation des axes actuels et sur la nécessité de travailler sur des modes alternatifs de transport eu égard aux nécessités environnementales et énergétiques. Le Conseil économique et social régional souhaite que toutes les capacités du fluvial et du ferroviaire soient exploitées prioritairement, ce qui implique une volonté politique forte. On ne peut que souhaiter que le discours récurrent sur les questions environnementales et énergétiques et les modes alternatifs de transport se traduisent réellement par des actions en faveur du ferroviaire, du fluvial et du maritime en termes d'infrastructures et d'organisation des transports, mais aussi en termes de législation pour rendre ces modes plus attractifs que d'autres. Une véritable politique volontariste de l'Etat est un préalable incontournable pour une plus grande cohérence dans les choix à opérer. Voilà la problématique de transport en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le Conseil économique et social régional s'attachera à trois éléments forts de ce débat de perspectives et d'orientations visant à terme à définir une politique de transport pour les voyageurs et les marchandises. Il est à souligner à cette occasion l'élaboration en cours du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire.

- Sur le port autonome de Marseille-Fos, le débat doit être l'occasion de repositionner le port autonome de Marseille-Fos, premier port de la façade méditerranéenne, au service des 3 régions françaises, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, le seul port à disposer de réserves foncières. Toutefois, il ne peut être envisagé sans aborder la question de la desserte pour le développement économique de l'ensemble du territoire régional. Il importe que les éléments du débat public Fos XXL soient intégrés au débat.
- Le Val de Durance et la percée ferroviaire du Montgenèvre : l'itinéraire Val de Durance mérite une attention particulière. Le CESR regrette, alors même que la poursuite de l'A51 a été actée, que le barreau autoroutier de Digne et la liaison Cadarache-St Maximin soient considérés

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien comme réalisés et que la percée ferroviaire du Montgenèvre ne soit pas retenue à l'échelle des 20 ans.

- Troisième point, la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur avec la réalisation complète du contrat de plan permet de dégager des capacités importantes sur le réseau classique avec toutes les conséquences positives pour le trafic TER et le fret.

En conclusion, le Conseil économique et social régional dans toutes ses composantes souhaite que l'arc méditerranéen soit pris en compte dans les débats et que les éléments des différents débats publics en région Provence-Alpes-Côte d'Azur soient intégrés pour une meilleure cohérence d'ensemble, que les solutions alternatives eu égard aux questions environnementales et énergétiques soient véritablement privilégiées. Le Conseil économique et social régional précisera cette réflexion dans un cahier d'acteurs. D'ores et déjà, il est partie prenante d'une réflexion interrégionale des milieux socioprofessionnels.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci pour votre intervention. On a déjà pas mal répondu sur la place de Marseille et de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Vous l'avez souligné, il y a un équilibre dans le nombre de réunions entre les 3 régions... Je vous propose que l'on passe tout de suite à l'intervenant suivant : Jacques Cercelet, de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence.

Jacques CERCELET, CCIMP

Monsieur le Président, merci. La contribution de la CCIMP, qui reflète un point de vue, est fondée sur deux constats. L'un est factuel, il concerne la saturation routière du sillon rhodanien qui est aujourd'hui essentiellement le fait des véhicules légers, et ce de manière saisonnière et même journalière en début et en fin de journée. L'autre constat concerne les dossiers et perspectives européens sur le développement du réseau transeuropéen de transport et les portes d'entrée de l'Europe. Là, le constat est terrible. Les schémas publiés laissent purement et simplement notre région de côté, l'évitent soigneusement, soit par l'Ouest soit par l'Est avec un développement privilégié du port de Gênes et l'utilisation des tunnels suisses, alpins, ouverts ou dont l'ouverture est prochaine. Le lancement d'un débat public sur l'arc languedocien et le sillon rhodanien, de périmètre insuffisant, on l'a noté, était bien vital et à Marseille, il se trouve éclairé par ces deux constats, lesquels posent en particulier deux questions :

- Doit-on laisser les possibilités d'évolution du trafic routier du Sud-Ouest vers le Nord être décalées vers le seul ouest de notre région pour bien cibler le développement de la seule A75 avec le célèbre pont de Millau ?
- Doit-on laisser le trafic transeuropéen en provenance ou en direction du Sud-Est ou du bassin méditerranéen se concentrer à l'Est et ainsi ne pas pénétrer en France ?

A ces deux questions, la réponse de la CCIMP est bien entendu négative et notre contribution au débat public s'est traduite par un fervent plaidoyer pour deux grandes options :

- Nord-Sud en faveur d'un couloir alternatif au sillon rhodanien Val de Durance. Au plan ferroviaire sur le Val de Durance un équipement adéquat de la ligne actuelle et le percement du tunnel du Montgenèvre constitueraient l'ouverture de liaisons fortes Europe - Sud-Est - Italie du

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien Nord et redonneraient au port de Marseille toutes les perspectives d'avenir qu'il mérite. Au plan autoroutier avec le prolongement de l'A51 qui peut aussi, bien naturellement, jouer à l'Est du sillon rhodanien le rôle que joue l'A75 à l'Ouest de celui-ci.

- deuxième couloir Ouest-Est, permettant de placer Provence-Alpes-Côte d'Azur dans un corridor européen Europe du Sud-Ouest – Europe du Sud-Est grâce à des liaisons voies ferrées efficaces Barcelone-Marseille-Montgenèvre- Turin.

Ainsi complétées par des intermodalités simples et efficaces favorisant le ferroutage, ces infrastructures permettraient l'émergence de véritables autoroutes ferroviaires devenues une nécessité économique et environnementale. On observera cependant le rôle majeur que le percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre pourra revêtir en termes de liaison aussi bien Nord-Sud que Est-Ouest. C'est ce qui en fait l'un des éléments clés de la contribution de notre CCI au présent débat public. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. Un mot sur l'autoroute ferroviaire, Monsieur Blanchet ?

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Il n'y a pas beaucoup d'autoroutes ferroviaires encore. Il n'y en a à ma connaissance que deux et demi. La première, c'est Aiton-Orbassano, elle fait 150 kilomètres de long et elle fait environ 60 à 70 % de déficit. Cela veut dire qu'il y a une subvention de l'Etat pour que les camions passent d'Aiton à Orbassano par le train. Le deuxième exemple, ce sont les autoroutes ferroviaires suisses. Elles font 300 kilomètres, elles partent de Bâle et elles vont jusqu'à Piasso à la frontière italienne, elles sont subventionnées à peu près à 50 % par l'Etat, grâce à la RPLP. C'est certain que le fait d'avoir taxé les camions, cela permet de dépenser sur les autoroutes ferroviaires. Enfin, il y a un dernier exemple, qui n'est pas encore en service, mais qui va l'être, c'est le projet de transfert entre Luxembourg et Perpignan. Ce n'est pas encore une autoroute, puisque c'est une liaison par jour alors qu'une autoroute ferroviaire, c'est une liaison par heure. En tout cas, ce projet, d'une longueur de 1 000 kilomètres, permet d'être financé par lui-même. Cela veut dire qu'il y a un arbitrage à faire. Plus l'autoroute est longue, moins il y a de trafic. Plus elle est courte, plus il y en a, mais plus cela coûte cher et moins cela a un intérêt pour les transporteurs routiers. Il faut avoir toutes ces données à l'esprit pour parler des autoroutes ferroviaires. Il y a eu des projets qui ont été faits dans le cadre de travaux pour préparer ce débat, qui ont concerné des services d'autoroutes ferroviaires entre Lyon et Perpignan et entre la Lorraine et Marseille. Dans ces cas-là, on arrivait à peu près au petit équilibre, c'est-à-dire à peu près à équilibrer l'exploitation, mais on avait du mal à amortir les investissements. Tout cela, c'est un arbitrage économique entre les avantages environnementaux qui sont indéniables et puis ce que cela pourrait coûter.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. On va prendre une question : M. Eric Brucker, FARE-Sud.

Eric BRUCKER, FARE-Sud

Pourquoi en pratique les décisions du gouvernement sont-elles exactement à l'opposé des objectifs qui avaient été affichés au début, lors du CIADT de 2003 (réduction de l'effet de serre, etc.) ? Les 6 objectifs étaient merveilleux, mais en pratique, les décisions qui sont prises ont des motivations électorales à court terme et ne traitent absolument pas les problèmes à moyen terme qui sont purement considérés comme des parlottes. On fait de plus en plus de parlottes, pendant ce temps, on ne décide de rien et on repousse à plus tard les décisions utiles.

Rassurez-vous, en 2020, tous les réseaux autoroutiers seront terminés. On parlera toujours du ferroviaire. Il est dit d'ailleurs dans ce rapport qu'il n'y a aucun investissement ferroviaire qui est urgent. Vous avez dit vous-même, Monsieur Blanchet... Je croyais d'ailleurs que le débat public, c'était surtout pour vous éclairer sur les réactions des citoyens. On a plutôt l'impression que la parole descend plutôt qu'elle ne monte.

En ce qui concerne le Montgenèvre, vous l'avez parfaitement enterré en disant que toute façon, il n'a aucun intérêt au niveau du fret. Je l'ai bien compris quand j'ai été à Chambéry. On veut maximiser le transport Est-Ouest Espagne-Italie par le Lyon-Turin pour arriver à le rendre à peu près compétitif par rapport aux tunnels du Nord, dans la mesure où l'on s'aperçoit qu'à l'horizon 2025, le trafic Nord-Sud risque de ne pas remplir totalement le Lyon-Turin. Donc, on le charge à mort en ne parlant plus du tunnel sous le Montgenèvre qui a été complètement enterré. Même dans la présentation, on n'en parle plus du tout, alors que le rapport de 2004 de la CRCI insistait encore sur l'intérêt urgent du tunnel sous le Montgenèvre pour les relations entre l'Espagne et l'Italie. Je ne vais pas le citer, parce que je ne veux pas parler plus de 3 minutes contrairement à beaucoup de gens qui parlent énormément. Bon, maintenant, c'est complètement enterré. On n'en parle plus du tout, parce que, maintenant, c'est considéré comme à reporter pour après le Lyon-Turin. Donc, j'ai l'impression que, dans ces débats, on amuse le public à faire semblant, mais les vraies questions sont systématiquement biaisées.

Pour terminer, je reviens sur ce que disait Monsieur Gonella. Tant que l'on ne prendra pas une décision politique et audacieuse sur l'éco-taxe, sur la redevance poids lourds pour obliger les poids lourds à se transférer sur le fer, rien ne se fera en ferroviaire. Cette éco-taxe permettrait de financer pratiquement tous les investissements ferroviaires nécessaires. J'exagère peut-être un peu mais presque. Surtout, si on considère que le prix du transport des poids lourds dans l'ensemble de la problématique des marchandises reste tout à fait marginal, c'est-à-dire que le coût du transport par poids lourds pourrait doubler ou tripler que cela ne gênerait pas excessivement l'économie internationale puisque le coût du transport représente souvent entre 5 et 10 % du prix de revient d'un produit. J'ai terminé. Je n'ai pas dépassé mon temps. Excusez-moi.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Personne n'a rien dit. Pourquoi vous vous énervez comme cela ? Vous avez la parole, c'est le public qui a la parole. Après, il y a forcément des réactions d'autres acteurs et de l'Etat. Si je comprends bien, vous êtes pour le Montgenèvre avant le Lyon-Turin et les contraintes financières ne suffiraient pas à faire du report modal, parce que ce n'est pas assez important actuellement.

Tant que l'on ne prend pas une décision courageuse et nécessaire sur l'éco-redevance à l'image de ce qui se fait en Suisse, à l'image de ce qui se fait aussi un peu en Allemagne. Mais, là, il y a un certain nombre de lobbies qu'il ne faut surtout pas fâcher, surtout avant les élections de 2007.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

J'ai cru comprendre que, même si l'on augmentait le coût du transport routier marchandises, cela ne permettrait pas un report modal...

Eric BRUCKER, FARE-Sud

Excusez-moi, je me suis mal expliqué. Je dis au contraire que cette éco-redevance pourrait être d'un montant relativement élevé et contribuer de manière extrêmement significative au financement des infrastructures et modalités d'exploitation ferroviaires nécessaires sans pénaliser les échanges internationaux de marchandises, dans la mesure où le coût du transport représente en général moins de 10 % de la valeur d'un produit.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Une réaction de Monsieur Badré.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Il est un peu difficile de réagir en n'ayant pas l'air de délivrer une parole qui descend, mais si tel est le cas, c'est dû à la géométrie de la tribune.

Je voulais réagir sur ce qu'a dit M. Gonella. Il disait que, pour qu'il y ait du report modal, il fallait qu'il y ait des actions qui rendent les modes autres que routiers attractifs. Vous venez de redire à peu près la même chose, me semble-t-il.

Si vous lisez bien le dossier, on a présenté tout à l'heure l'ensemble des mesures comme si c'était un catalogue, mais il va de soi qu'une politique de transport future, ce ne sera pas une mesure toute seule et encore moins une famille de mesures, ce sera forcément une combinaison de mesures prises dans différentes familles. Je crois que l'on est tous convaincus ici que faire uniquement des mesures d'investissements ferroviaires, si l'on n'a pas en face des mesures qui incitent les gens à passer plutôt sur le ferroviaire que sur le routier, ce sera probablement inopérant. A l'inverse, faire uniquement des mesures qui taxent ou qui pénalisent les transports routiers, s'il n'y a pas d'offre ferroviaire, ce sera inopérant aussi. Donc, le but du débat, c'est bien de voir comment s'équilibrent et comment peuvent s'apprécier des ensembles de mesures qui pèchent dans les diverses familles. Vous trouverez dans le dossier que, dans la famille 5, il y a des mesures comme la RPLP ou la taxe carbone. Ces sont des mesures que l'on intègre là-dedans, et leur échéance n'est pas forcément à 20 ans. Autant un investissement routier ou ferroviaire, entre le moment où on le décide et le moment où on le fait, il s'écoule beaucoup de temps ; autant une mesure réglementaire ou financière peut avoir un effet beaucoup plus rapide. Tout le sens du débat, c'est de voir ce qui est

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
accepté par la société et ce qui ne l'est pas, sachant que la société s'exprime par des voies multiples.
C'est bien pour cela qu'il y a un intérêt à avoir un débat public.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci. On va prendre la question de M. Yves Durand, de l'Union départementale CFDT.

Yves DURAND, Union départementale CFDT

On semble découvrir aujourd'hui que le transport routier est néfaste. Cela fait des années qu'à la SNCF, on supprime des effectifs et on supprime des lignes au profit du transport routier. Alors maintenant, vous essayez de nous faire croire que cela va changer, moi je rêve. Cela fait 37 ans que je suis à la SNCF. Il y a toujours eu ce discours et cela continue. Prouvez-nous que cela peut changer. Les conditions de travail des routiers par rapport aux cheminots, ce ne sont pas tout à fait les mêmes.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Quelqu'un de la SNCF ou de RFF peut répondre ?

Noël BELIN, direction de la stratégie, SNCF

Je pense qu'il y a un certain nombre de conditions à réunir pour que l'on puisse durablement faire du transport ferroviaire. Certaines dépendent de nous, mais d'autres ne dépendent pas de nous. Je crois que le président Gallois a pu démontrer qu'à partir du moment où l'on sortait des comptes corrects, on pourrait se développer. On l'a fait sur la grande vitesse et on se développe. Donc, il faut que sur le fret on obtienne les mêmes conditions économiques que l'on a pu obtenir à l'époque sur la grande vitesse. Bien sûr, il nous faudra des mesures de report modal, mais tout le monde le dit. Là-dessus, je n'ai pas trop de souci. C'est quelque chose qui va aller de soi.

Après, il y a des conditions qui ne dépendent pas que de nous. D'abord, il y a nos clients, qui sont très nombreux qui prennent nos 15 000 trains quotidiens, ce n'est pas rien. Ces clients ont des choix entre divers modes, bientôt des choix dans le même mode. Ces clients ont des choix qui ne sont pas toujours purement économiques. Les industriels font des choix plutôt économiques, mais les individus pas toujours. Quand on fait par exemple du cadencement, les gens veulent quand même aller dans des effets de pointe. Il ne faut pas non plus l'oublier. On n'est pas maître complètement de la liberté de nos clients.

Deuxième sujet qui dépend des autres, le CIADT est un outil très important pour débloquent certains nœuds ferroviaires pour que RFF puisse nous donner des sillons de qualité dans les nœuds. Dans les nœuds, on a le projet du contournement de Nîmes, le projet du contournement de Lyon. Tant que ces nœuds ne sont pas dégagés, cela ne marchera pas. Alors, dans les Alpes, je suis désolé de faire un bémol à tout l'engouement qu'il peut y avoir sur le Montgenèvre, mais le premier nœud qui existe aujourd'hui, c'est le Fréjus. Le Montgenèvre viendra bien après. Il ne faut pas penser que l'on va résoudre les problèmes du nœud alpin uniquement avec le Montgenèvre.

Merci, je vous propose de passer la parole à un interpellateur, Jean-Pierre Estela, du MNLE Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Jean-Pierre ESTELA, vice-président du MNLE Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenant aujourd'hui à titre de représentant d'une association, le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE) et du centre d'études et de recherches sur les hommes et les entreprises (CERHE), je vais ouvrir mon intervention par deux citations (pour appuyer ma double approche) :

- « L'infrastructure est au pays ce que l'investissement est à l'entreprise. Elle soutient l'emploi de demain. » extraite du rapport du groupe de réflexion présidé par Jean Poulit Espace et aménagement du territoire ;
- « l'objectif de réduction des émissions de l'ordre d'un facteur 4 en France est un défi considérable pour les secteurs, particulièrement pour celui des transports » extrait du rapport Nouvelles technologies de l'énergie, présidé par Thierry Chambolle et Florence Méaux.

En ajoutant à la masse considérable d'études détenues par « le gouvernement », l'incontournable développement durable, qui fait consensus, tout est dit, le débat public est fini, et nous pouvons rentrer chez nous.

Mais il y a le dossier préparé par les services de l'Etat pour alimenter le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui nous incite à ouvrir le débat.

Notons l'intention majeure exprimée dans le numéro 1 du journal du débat public : « L'enjeu du débat : faire participer la population à la définition d'une politique de transports qui concilie liberté de déplacement et respect de l'environnement. »

Il nous semble cependant que votre dossier fait la part belle aux enjeux environnementaux pour mieux masquer la minoration de ceux qui sont liés au développement économique basés sur les échanges, les transports et la logistique, à l'échelle du court, moyen et long terme. Cela fait défaut dans le dossier !

Prise en compte partielle, manques, contradictions dans le raisonnement cachent-ils de noirs desseins ? Certains de mes amis résument votre dossier par le « two-two » - traduction, ajouter 2 fois deux voies sur les autoroutes A7 et A9. Noir pour les uns, lumineux pour les autres.

Le débat à faire selon notre point de vue.

Quelques pistes soumises aux acteurs du débat pour « une vision stratégique » :

- sur l'utilisation de ce corridor européen ;
- sur les enjeux de la transition énergétique ;
- sur l'urgence à développer le port de Marseille/Fos et la chaîne logistique Saône/Rhône.

En priorité, définir d'abord le territoire pertinent pour ce débat, qui va nous réunir pendant 4 mois.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Référons-nous à l'OITC du Sud-Est (Office interconsulaire des transports) et à la MDER (Mission de développement économique régional Provence-Alpes-Côte d'Azur), deux organismes dont la qualité des productions n'est plus à démontrer.

La carte de l'OITC représente l'espace qui devrait être retenu pour le débat : les 6 régions du quart Sud-Est.

La carte de la MDER, toujours pour le quart Sud-Est, démontre bien la centralité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans sa totalité, objet de toute notre attention ce soir, car exclue du débat dans votre dossier de présentation.

Que ce soit au plan de la dynamique de nos territoires, de leurs courants d'échanges ou de la redistribution des échanges entre l'Europe et ses partenaires internationaux, ces approches soulignent l'insuffisance de votre dossier.

Pour nous, limiter la définition du débat à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien est une incohérence. Les solutions proposées sur ces deux tronçons seront d'un effet limité si l'on n'agit pas simultanément sur l'ensemble des faisceaux en amont et en aval. Certaines branches ont sur le tronçon central un impact beaucoup plus important. On peut voir que les flux à destination des Bouches-du-Rhône et de l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont plus nombreux que ceux dans le Languedoc. Quant aux problèmes posés, ils sont aussi graves et aussi urgents à traiter au regard des préoccupations liées à la fluidité et au manque d'alternatives possibles.

Ces cartes démontrent, chacune à leur façon, que le réseau des infrastructures majeures du quart Sud-Est de la France fonctionne bien comme un système ouvert sur le réseau transeuropéen.

Pour le quart Sud-Est, ouvert sur le monde, il serait contre-productif de traiter une partie seulement du système sans tenir compte de la totalité de ses éléments constitutifs ; en particulier, en ce qui concerne le rapport aux autres grands corridors européens, notamment ceux traversant les Alpes.

Des questions :

- Pourquoi une approche territoriale exclusivement française de la problématique ?
- Pourquoi oublier les nouvelles traversées alpines suisses et autrichiennes qui modifient considérablement la donne : 2007 pour Lötschberg-Simplon et 2016 pour Saint-Gothard ?
- Pourquoi faire remonter la Vallée du Rhône et emprunter l'axe Lyon-Turin pour relier l'Espagne à l'Italie en 2025 ? En l'état, le projet est non financé.
- Pourquoi oublier le tunnel ferroviaire de Modane amélioré et mis au gabarit B+ qui suffira amplement à satisfaire les besoins liés aux échanges entre Rhône-Alpes et l'Italie en 2009 ?
- Pourquoi oublier une autre solution, moins onéreuse, par le Val de Durance et un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre (2,1 millions d'euros, débat public A51). ?

Conclusion provisoire :

Notre approche prend pour élément central d'analyse le rôle du port de Marseille/Fos, porte d'entrée principale du Sud de l'Europe pour les échanges internationaux avec l'Orient et l'Extrême-Orient, moteur de toute stratégie. L'importance de cet enjeu pour la France, pour nos régions du

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien quart Sud-Est et pour l'organisation des grands corridors de fret européens, doit être réaffirmée par la réalisation dans l'urgence de Fos 2XL. Ce choix stratégique implique d'élargir l'hinterland du port de Marseille et d'améliorer son accessibilité et sa fiabilité. Les régions Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont tout à y gagner, les ports de la mer du Nord en font foi.

Je vous remercie de m'avoir prêté votre attention.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On va passer directement à Monsieur Claude Jullien, le dernier interpellateur.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Moi, je vais tenter de plaider la cause du report modal. Je ne refuse absolument pas la voie d'eau. Vous verrez que je conclus qu'il faut absolument essayer de développer le trafic Rhône-Saône, mais pour des raisons que je vous expliquerai, il ne faut pas négliger le rail, et là je vais tenter de justifier un peu le ferroutage.

Je donnerai mon diaporama à Monsieur Marzolf : vous pourrez le consulter sur le site officiel.

On voit actuellement la chute libre des champs pétrolifères britanniques, à moins 17 % en octobre 2005 alors qu'ils étaient déjà à moins 10 % l'année d'avant. Donc on pense avoir terminé l'année 2005 à moins 25 % : c'est typique d'un champ qui s'écroule. Il y a un refus total de l'Arabie saoudite de tolérer des audits par des experts sur ses propres réserves. Pas plus tard que jeudi, un expert a annoncé qu'en visitant presque en cachette des sites saoudiens, il avait découvert que pas mal de champs saoudiens utilisaient déjà des méthodes d'exploitation qui étaient le signe d'un champ en fin de vie. Lui, lance véritablement une bombe en disant que l'Arabie saoudite en a encore pour 5 ans. Cela date de jeudi, c'est sous toutes réserves. Je ne vais vous faire un cours sur le pétrole. On arrive au pic de pétrole, au fameux pic de Hubert.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Excusez-moi, l'expert dont vous parlez, il a un nom ?

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je ne l'ai pas retenu.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Vous pourrez nous donner les références de l'article ?

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ce n'est pas un article, c'est une émission qui est passée sur la Cinq jeudi après-midi. C'est mon fils qui est tombé dessus et qui m'a rapporté la chose.

Donc, le pic de Hubert. Là, c'est une courbe qui est basée sur le scénario 2004, qui situait le pic de Hubert bien avant 2010. Pour la vallée du Rhône, pour nous la FNAUT, la solution ne peut pas être le doublement de l'autoroute, parce que si l'on tolérait cela, ce serait la consécration définitive du tout routier. Pour nous, ce serait très grave. On sait bien qu'en faisant des travaux routiers, on fait toujours un aspirateur à voitures et à camions. C'est sans fin, c'est totalement exponentiel et cela ne s'arrête jamais. Face à la crise du pétrole, même si l'on concevait les solutions technologiques telles qu'énoncées dans le débat, on ne pense pas que ce soit une solution pour le mode routier, parce qu'il resterait quand même une pollution en soi, ne serait-ce que par l'occupation de l'espace. De toute façon, il va se passer une petite catastrophe économique pour les transporteurs routiers français dont beaucoup, surtout les tout petits sont en survie. Quand on parle du lobby routier, il faut savoir que le lobby routier français n'est pas bien puissant actuellement, il essaye de survivre face à l'arrivée des pays de l'Est. Pour nous, la solution des problèmes de transport dans la vallée du Rhône ne peut être que dans un report modal.

Quel report modal ? Si l'on examine la situation de la voie d'eau, l'ensemble Rhône-Saône est sous-utilisé. Il est actuellement d'environ 5 millions et Monsieur Blanchet a dit tout à l'heure que l'on pouvait quadrupler et on est sensiblement d'accord. Il paraît que ce serait un peu insuffisant au point de vue études, mais enfin je pense que l'on saura résoudre. La voie d'eau est très économe en énergie, mais par ses caractéristiques propres, la voie d'eau prend surtout du trafic au rail et, là, ce n'est pas exactement l'objectif recherché (retirer les camions de l'autoroute).

Le chemin de fer : en vallée du Rhône, on a trois voies ferrées modernes électrifiées. Ce sont des voies ferrées presque entièrement dédiées. La rive gauche fait surtout du voyageurs : TER, fret quand même et de la messagerie. La rive droite est entièrement dédiée au fret et la ligne nouvelle, TGV, pourrait prendre du fret rapide, par exemple des conteneurs à 200 kilomètres/heure, puisque ce type de trafic respecterait la loi des 17 tonnes par essieu. Donc, nous pensons que la solution de report modal sera surtout ferroviaire, pour une autre raison. Par rapport à la carte qu'a montrée Jean-Pierre Estela, le rail ne se limite pas, lui, à un axe de vallée, mais peut éclater sur les voies ferrées. Il y a un effet d'entonnoir à l'entrée de la vallée de la Saône et un effet d'entonnoir à la sortie de la vallée du Rhône. Donc, le chemin de fer peut aller beaucoup plus loin que la voie d'eau, de manière plus pratique, jusqu'en Espagne, quand la voie normale aura progressé.

Quel report modal ? La conclusion, c'est qu'il faut absolument redynamiser la voie d'eau, mais attention le véritable objectif est de diminuer le nombre de camions sur les routes.

Cependant, on ne peut pas parler d'une solution si l'on ne reconnaît pas d'entrée de jeu l'énorme qualité des camions. Aujourd'hui, le camion est devenu totalement indispensable à la grande industrie et à la grande distribution. Je crois que tous ceux qui cherchent des solutions au trop grand nombre de camions en faisant des routiers des ennemis commettent une grave erreur. Je crois qu'il faut reconnaître la qualité des camions parce qu'aujourd'hui, la logistique des clients est entièrement basée là-dessus. Ses principales qualités, ce sont la réactivité, le porte à porte, l'aptitude au trafic diffus, aux lots multiples (groupage/dégroupage) et surtout, par rapport au rail qui lui n'a pas du tout su s'adapter, le juste à temps.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Alors impasse ? Faut-il dire « vive le camion » et continuer à doubler les autoroutes ? Le report modal, comment peut-il se faire ? On s'aperçoit que la route, vu les conditions économiques qui sont créées, se développe de manière intrinsèque. Les trafics conteneurs, en mode terrestre, stagnent voire diminuent un peu, le rail est en baisse continue et le report se fait dans le sens du rail vers la route. Donc, on voit bien que le ferroutage peut être une manière d'allier les avantages des deux modes et surtout il a l'avantage de respecter la logistique des clients : c'est pour cela qu'il sera peut-être particulièrement bien toléré par la grande industrie et la grande distribution.

Dans les parts de marché, on voit bien que la part de la SNCF aujourd'hui est descendue à moins de 18 % et que la route s'est emparée de la quasi-totalité du trafic. On peut très grossièrement le diviser en deux :

- la route en zone courte : on sait très bien qu'on ne transférera jamais sur le rail ;
- la route en zone longue : c'est là-dedans que doit taper l'autoroute ferroviaire.

Voilà les aires de pertinence, en comparant le conteneur et l'autoroute.

Si l'on regarde sur le plan énergétique, on s'aperçoit que le train complet est beaucoup plus économique qu'un camion. A partir de là, on peut définir la consommation énergétique d'un train complet chargé sur un camion par rapport au camion lui-même et surtout par rapport au conteneur. Là, je voudrais tuer cette vieille légende qui dit : le conteneur est bien plus rentable alors que vous dans le ferroutage vous allez transporter la cabine, le chauffeur, la remorque, le poids mort du wagon, etc., donc il faut transférer sur des conteneurs. Oui, mais on s'aperçoit que la consommation énergétique du chemin de fer est tellement faible qu'en réalité, on est en train de jouer sur des epsilons entre les deux. Donc, il s'agit beaucoup plus de savoir le moyen qui va transférer beaucoup plus du trafic du camion vers le chemin de fer. Est-ce le conteneur ou est-ce le ferroutage ?

Là, on a un rapport du cabinet AT Kearney qui m'avait été fourni par le professeur Bonnafous il y a presque 15 ans qui disait que le report modal se fera 3 fois mieux par le ferroutage que par les conteneurs. Si l'on regarde à partir de là les consommations d'énergie pour un potentiel de 5 000 camions transférables, on s'aperçoit que, grâce aux conteneurs, on économiserait que 150 000 tonnes alors que, pour le ferroutage, on aurait une fourchette qui varierait de 250 à 280 000 tonnes.

Si l'on regarde la prise en compte des coûts externes des camions, là je me base sur un travail d'André Cecou, un professeur d'université à Pau, que l'on avait fait dans le cadre du livre blanc du club alpin. Le surcoût sociétal est de 5,91 francs par camion (défini avec une charge moyenne de 17 tonnes). Si l'on a un projet de ferroutage de Valence à Rivesaltes, il suffit de multiplier 7,20 par 5 000 poids lourds par 400 kilomètres par 265 jours et l'on arrive à un coût externe économisé de 801 millions d'euros : ce sont des prix de 1996. Vous voyez que l'on s'intéresse à la vallée du Rhône et au ferroutage depuis très longtemps, personnellement depuis octobre 93.

Pour quel projet ? Là, c'était le projet de la société Ross Rail qui était un transporteur routier. Quand le projet a capoté (je pourrai expliquer pourquoi s'il y a des questions), c'était au moment où la société d'autoroute demandait le doublement de l'autoroute de Valence à Orange en première étape. Là, en examinant le projet Ross Rail de près, je me suis aperçu qu'un itinéraire se dégageait pratiquement sans ouvrage d'art vraiment contraignant et que l'on pouvait très facilement, dans un délai très court, bâtir un projet de ferroutage de Portes-les-Valence à Rivesaltes. Bien sûr, j'ai bien entendu que le ferroutage n'était pas entièrement rentable sur une liaison très courte, mais ce serait

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
un début. Cette liaison, il faudrait l'étendre d'abord à la rive droite du Rhône et puis ensuite, grâce
au contournement de Lyon, l'étendre vers le Nord.

Voilà l'inscription d'un camion dans le gabarit. On a étudié tout cela.

On a également étudié les ouvrages d'art. On s'est aperçu que c'était relativement facile à faire.

Là, je montre la photographie de l'ouvrage d'art le plus difficile à adapter : c'est le tunnel de Malpas entre Béziers et Narbonne. Simplement, avec une voie sans ballast sur une dalle en béton, on gagne 20 centimètres dans le gabarit alors qu'en réalité on a besoin de 65 millimètres. Donc, c'est relativement facile à faire.

Pour quel résultat ? Avec les méthodes d'exploitation classique, qui ne sont aujourd'hui finalement pas très performantes, on pourrait plafonner à environ 5 000 camions (à 500 camions près), mais si l'on développait de nouvelles méthodes d'exploitation, on monterait le flux de camions.

La dernière planche, c'est la plus importante de toutes. Là, je vais rejoindre Jean Gonella. Il n'y aura report modal que s'il y a changement de la politique des transports. Je suis convaincu qu'il faut en venir à des mesures contraignantes. Je n'ai pas oublié une conférence de M. Blanchet au moment des schémas de service. Il nous avait expliqué la théorie push-pull des Suisses. Je suis tout à fait d'accord pour que l'on applique en France le même genre de mesures. Voilà, j'ai fini.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci Monsieur Jullien. Il y avait tellement d'informations qu'il a dépassé son temps. Comme il l'a dit, comme toutes les présentations Power Point de ce soir, vous aurez sur le site Internet d'ici 48 heures les présentations qui ont été faites ce soir. Il y a une réaction de RFF.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint de la stratégie et du développement durable, RFF

En quelques mots, je voudrais rebondir sur plusieurs interventions, parce que c'est vrai que Jean-Didier Blanchet et Michel Badré ont évoqué pas mal de sujets que RFF pourrait reprendre à son compte. En fait, la solution à la croissance des modes de transport et donc aux 20 millions de tonnes que l'on attend d'ici 2020, 2025, il ne faut pas oublier les 8 millions de voyageurs en plus, la solution ne sera pas unique, elle sera effectivement un ensemble de mesures.

En matière ferroviaire, je ferai deux observations. Le combiné Fos XXL mode ferroviaire, en prenant de la distance par rapport à la conjoncture récente de déclin relatif du combiné terrestre, cela veut dire un enjeu très fort de desserte de Fos XXL et de croissance du combiné à partir du combiné maritime. Quelque opérateurs qu'ils soient, il y a un créneau et RFF entend bien s'en saisir pour re-promouvoir le développement du combiné maritime. Le fret conventionnel, le wagon isolé, cela veut dire aussi reconfigurer l'offre ferroviaire en France à partir d'une collecte distribution régionale et d'une massification à partir des nœuds que l'on pourrait qualifier de secondaires. Cela veut dire des opérateurs de proximité SNCF ou d'autres qui massifient sur ces plates-formes sur des nœuds et ensuite des grands axes qui permettent de transporter à l'échelle nationale ou européenne de façon beaucoup plus efficace. Le train entier, bien sûr, ces deux éléments, ferroviaire conventionnel et train entier, cela veut dire des grands axes performants. Performant, cela veut dire des trains plus longs, plus lourds. Avec nos collègues de la SNCF, avec d'autres opérateurs... vous savez qu'aujourd'hui 5 à 6 opérateurs sont recensés officiellement par RFF en France, ouverture du

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

réseau oblige, depuis le 31 mars 2006. Des trains plus longs et plus lourds, cela veut dire des trains qui pourraient aller jusqu'à 900 mètres dans un premier temps voire 1 500 mètres dans un deuxième temps. Des trains qui circulent à la plus basse altitude possible, et là effectivement, le Montgenèvre oui, mais le Montgenèvre, cela implique d'aller en altitude et, par rapport au Lyon-Turin où l'altitude maximale est de 720 mètres, il n'y a pas photo. Nous pouvons dégager des performances et une capacité sur un itinéraire dont il faut rappeler qu'il ne fait que 2 % de longueur en plus entre Barcelone et Milan pour Lyon-Turin par rapport au Montgenèvre ou par rapport à Vintimille, mais nous croyons beaucoup à la performance du fret ferroviaire, et c'est d'ailleurs la condition de la réussite du rebond du ferroviaire. Donc, autoroute ferroviaire à côté du fret conventionnel et du train entier. Alors, l'autoroute ferroviaire, notre sentiment de gestionnaire d'infrastructures, en abondant ce que disait tout à l'heure Jean-Didier Blanchet, c'est forcément des longues distances et pas trop des courtes distances, tout simplement pour des raisons économiques, il faut arriver à équilibrer un dispositif qui est relativement onéreux. Rappelons simplement qu'avec l'évolution du prix du pétrole d'une part et peut-être une taxe carbone demain, on pourrait rééquilibrer le dispositif, mais notre sentiment est que l'on va vers un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires. Je voudrais là redire encore une fois aux gens de Provence-Alpes-Côte d'Azur que, dans notre esprit, Bettencourt-Perpignan, ce n'est pas Bettencourt-Perpignan point, c'est Bettencourt-Provence-Alpes-Côte d'Azur du côté d'Avignon peut-être ou d'une autre plateforme, c'est aussi un arrêt possible à Lyon vers l'Italie, et c'est aussi peut-être des arrêts demain ou des connexions à Beaune pour desservir l'Ile-de-France et l'Est européen avant d'aller vers le Benelux. Donc, c'est un ensemble avec un axe aussi qui se situerait du côté de la ligne Paris-Hendaye qui pourrait compléter le dispositif. Nous pensons en gros qu'avec le fluvial, avec le maritime, le ferroviaire peut emporter les 20 millions de tonnes de croissance. Je crois que c'est l'objet du débat : voir comment on peut emporter sur les modes autres que routier la totalité de la croissance des transports.

Je voudrais intervenir également sur les voyageurs. Un « RER » latin ou méditerranéen entre Barcelone et Gênes, complété par une densification de l'offre TGV sur les grands axes, permet aussi d'emporter non pas la totalité, mais une partie importante des 8 millions de voyageurs qui sont prévus à l'horizon 2020-2025. Je crois que c'est tout l'enjeu du débat de voir comment, par un panel de mesures, on peut arriver à apporter des solutions ferroviaires, fluvio-maritimes entre autres, en n'oubliant pas qu'en termes de voyageurs, il faut absolument intégrer l'offre de transports collectifs et ne pas penser que ferroviaire, mais penser aussi aux terminaux, aux éclatements, à l'information, à la billetterie, qui permettent de garantir un véritable service de transports collectifs efficace et performant.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci de votre intervention. Monsieur Jullien, vous voulez réagir ?

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le projet Bettencourt-Perpignan n'est pas exactement du ferroutage. Je crois que les promoteurs se sont aperçu que le MODALOHR avait une capacité que moi je trouve un peu ridicule et que, pour essayer de sauver le schmilblic, ils ont décidé d'acheminer les remorques seules. Les transporteurs allemands étaient très nets, ils disaient : « on veut transporter le camion complet avec le tracteur, le chauffeur. Si on n'a pas cela, on ne prendra pas. Si on nous demande de transporter les remorques seules, on ne les donnera pas au train. » Ross Rail, ce n'était pas une petite affaire, c'était toute la chimie allemande qui était derrière. Si vous transportez la remorque seule, vous ne respectez plus la

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
logistique du client et vous ne faites que réinventer de la remorque kangourou améliorée en
beaucoup plus cher. Donc, moi je dis méfiance, je crois que l'on s'achemine vers une petite impasse
avec MODALOHR et cette affaire de Bettencourt-Perpignan. Cela ne correspond pas à la logistique
des clients.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On va peut-être poser la question à ASF (Autoroutes du Sud de la France) qui est partie prenante
dans le projet d'autoroute ferroviaire.

Jean-Pierre BOULET, directeur général ASF

Monsieur Jullien, je vais sans doute vous étonner en prenant la parole pour parler de ferroutage.
Effectivement, comme vient de le souligner le président Marzolf, ASF est partie prenante dans le
projet. Je voudrais défendre un peu le concept du projet. Le projet consiste dans un premier temps à
une liaison de 1 000 kilomètres entre Bettencourt et Le Boulou avec 40 remorques qui seraient
transportées dans chaque sens, en chargeant deux remorques par wagon. Le concept de base, c'est
effectivement de charger uniquement la remorque, ce qui apporte en fait de multiples avantages, à
la fois sur l'économie du transport de marchandises et sur le plan de l'augmentation de capacité de
transport sur un train unique. On pourra mettre 2 remorques par wagon alors que cela ne serait pas
possible s'il fallait également transporter...

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ce ne serait pas possible avec MODALOHR.

Jean-Pierre BOULET, directeur général ASF

Non, mais le concept est excellent. Il ne faut pas le démolir. Il y a également une transformation des
mentalités des transporteurs. Il est beaucoup plus logique de prévoir un acheminement par un
chauffeur routier à Luxembourg, mettre la marchandise sur le train et le récupérer à l'arrivée. C'est
déjà cette organisation qui se fait grâce au transfert ferroviaire, c'est-à-dire que l'on a aujourd'hui
des transporteurs qui ne font que relayer des chauffeurs successifs sur un itinéraire.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

A petite échelle.

Jean-Pierre BOULET, directeur général ASF

Oui, mais il faut bien commencer. Le concept est excellent.

Une autre précision, ASF n'a jamais réclamé à l'Etat le doublement de l'autoroute dans la vallée du
Rhône. Simplement, ASF est concessionnaire de l'Etat, a un cahier des charges à respecter pour
assurer des conditions de circulation qui sont relativement draconiennes et donc, on est bien

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
souvent obligé, entre le marteau et l'enclume, quand on n'arrive plus à respecter notre cahier des charges, d'envisager certaines solutions, mais il n'y a pas encore d'études à proprement parler.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je vous propose que l'on prenne les deux dernières questions. Michel Aronica. Il est parti ? Anne, tu peux donner l'idée de la question qui était posée ?

Anne DEVAILLY, CPDP

La question portait sur l'électrification de la ligne des Cévennes entre Nîmes et Clermont-Ferrand.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Je suppose que RFF pourra lui répondre directement sur le système questions-réponses. On va reprendre une question d'Eric Brucker, FARE-Sud.

Eric BRUCKER, FARE-Sud

S'il est possible de faire circuler 9 000 poids lourds sur le train entre Valence et Perpignan, est-ce que le 3 + 2 voies dans la vallée du Rhône se justifie encore en termes de débit ?

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Voilà une bonne question ! Si le report modal est maximum, est-ce que cela peut permettre d'éviter une 2 fois 4 voies, Monsieur Blanchet ?

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Je ne répondrai pas à cette question.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Votre avis personnel ?

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Non, je n'ai pas d'avis personnel. Enfin, cela peut m'arriver, mais je le dis à ce moment-là. Il faut bien voir que la congestion n'est pas due aux camions. Les camions perturbent la circulation parce qu'ils la ralentissent, mais les encombrements sont causés par la multiplication des véhicules légers et les problèmes de pointe des week-ends, maintenant du vendredi, etc. Les chiffres de trafic d'été sont ceux qui posent le plus de problèmes et ce n'est pas à ce moment-là qu'il y a le plus de camions en plus, il y en a même plutôt moins.

Réunion de lancement Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Ce sont les touristes qui posent des problèmes alors ?

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Oui, bien sûr. Mais on entame un autre débat, que l'on n'a pas du tout abordé ce soir. Il faut avoir cela en tête : la congestion est due aux touristes.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On parlera de cela le 11 avril.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

C'est développé en long et en travers dans le dossier.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Tout à fait, mais c'est quand même important de savoir si ce report modal ferroviaire ou fluvial permet d'améliorer la situation.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Dans les meilleures conditions, on pourrait penser pouvoir transférer toute la croissance à venir des camions sur des modes plus propres comme la voie d'eau et le fer. Il n'en restera pas moins qu'il restera des dizaines de milliers de véhicules légers par jour sur les autoroutes.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Monsieur Jullien, vous voulez réagir ?

Claude JULLIEN, président de la FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur

J'apprends maintenant qu'ASF n'a jamais demandé le doublement de l'autoroute, pourtant en 2001, il y a eu pléthore d'articles dans le grand journal du soir devant lequel tout le monde fait sa prière : « La société d'autoroute ASF a pour projet de ». Je l'ai lu en 2001, c'était bien la société ASF qui proposait.

Si on propose « 3 + 2 » dont 2 dédiés aux poids lourds, moi je veux bien que ce soit les véhicules particulier qui saturent, mais à ce moment-là, faisons 3 + 2 dont 2 voies réservées aux véhicules légers.

Il n'y a dans le rapport... (*L'intervention, effectuée hors micro, est inaudible*).

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Elle figure dans le rapport précédent, c'est-à-dire le rapport de 2004 qui a été soumis à la consultation des élus, dans lequel on faisait l'hypothèse que 5 400 sur l'A7 et près de 8 000 sur l'A9 pouvaient au maximum être transférés en termes de poids lourds par jour. Mais on montrait aussi que cela ne suffisait pas pour supprimer la congestion due aux véhicules légers.

Dominique LEONETTI

Monsieur Vauzelle était absent ce soir, c'est dommage.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

On a sollicité Monsieur Vauzelle et le Conseil régional pour venir prendre la parole et expliquer la politique d'aménagement et de transport. Je ne vais pas le défendre, mais il était là lundi dernier à la réunion d'ouverture. C'est vrai que ce soir, ils auraient pu nous prévenir qu'ils ne pourraient pas venir.

Claude VALLETTE, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Président de la commission aménagement de l'espace communautaire – urbanisme

Je veux juste faire une remarque aux représentants de l'Etat et à RFF sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. On demande vraiment que, à la suite de ce que vient de faire Madame Loyola de Palacio, le gouvernement veuille bien demander à la Commission européenne et à Jacques Barrot d'inscrire au schéma de transport européen la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, même si tout n'est pas bouclé dans la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, parce qu'en 2010, ce sera terminé. Si c'était pris en compte dans le schéma de transport européen, ce serait une véritable avancée et on pourrait être totalement rassuré sur cette infrastructure. J'attire l'attention là-dessus. Si l'on ne fait pas cela, on prend un grand risque car après l'Europe révisera son projet et alors ce n'est plus en 2020 que l'on aura la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur mais en 2050.

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Merci Monsieur Vallette pour le mot de la fin. C'était mieux de finir sur la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur et les projets européens parce qu'on agrandit le champ du débat. Merci à tous pour ce soir. Vous n'étiez pas très nombreux, une centaine de personnes, mais c'est un début. Il y avait de la concurrence avec la grève et avec le football. Demain soir, à Lyon, la réunion de lancement également et après-demain à Montpellier. Merci à tous et bonne fin de soirée.