

Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien 15^{ème} réunion territoriale

Nice, le 12 juillet 2006

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Introduction : rappel des règles et des modalités du débat public | 2 |
| Philippe MARZOLF | 2 |
| Président de la Commission particulière du débat public | 2 |
| 1^{ère} partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées | 4 |
| I. Le bilan issu de la 1 ^{ère} phase du débat public par la CPDP | 4 |
| II. Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public | 8 |
| 2^{ème} partie : quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ? | 19 |
| I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP | 19 |
| II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné | 20 |
| III. Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat | 23 |
| IV. Echanges avec le public | 28 |
| V. Propositions des acteurs du territoire | 31 |

Introduction

Rappel des règles et des modalités du débat public

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Mesdames et messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, le président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. On vous propose un déroulement de cette réunion territoriale en deux parties.

En première partie, on vous présentera les enseignements que la Commission a tirés des réunions thématiques. Qu'est-ce que le public a dit ? Qu'est-ce que les experts ont dit ? Quels sont les enseignements que l'on peut tirer de cette première partie du débat ? L'Etat fera de même et après, on aura un premier échange sur les trois grandes orientations qui ressortent de la première partie du débat.

En deuxième partie, on parlera plutôt des enjeux territoriaux et locaux par l'intermédiaire des acteurs du territoire.

I. Le débat public, la CNDP

C'est un débat public organisé par la CNDP sur une co-saisine des deux ministères, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Écologie et du Développement durable sur une problématique générale.

La CNDP est une autorité administrative indépendante comme le CSA ou la CNIL qui a été créée en février 2002 et qui est chargée de veiller en France à l'information et à la participation du public sur les grands projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire. L'année dernière, on était dans la même région pour organiser le débat public sur la LGV PACA, Marseille, Toulon, Nice.

Quand la CNDP décide qu'il est nécessaire qu'il y ait un débat public, elle crée une Commission particulière, avec un président et six commissaires. Nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique. Deux points importants. Indépendance : nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs. Deuxième point, la neutralité : nous n'avons pas d'avis à donner. A la fin du débat, on va faire un compte-rendu de ce que vous, public, aurez dit sur les différentes questions qui sont posées au débat public. On a un rôle de facilitateur entre ce que propose l'Etat et le public.

II. Les questions du débat public : une problématique générale

Le débat public ne porte pas sur un projet d'infrastructure, mais sur une problématique générale, la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Trois questions sont posées au débat public :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental ? Est-ce que cela circule bien ? Est-ce qu'il n'y

a pas de problème ? Est-ce que cela roule ? Est-ce qu'il n'y a pas trop d'impact sur l'environnement, la santé, les populations environnantes ?

- Quelles sont les orientations souhaitables qu'il faudrait mettre en place pour une politique des transports soutenable ou durable en respectant les trois axes du développement durable (économie, environnement, social), mais surtout les projets de développement des territoires des 3 régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon ?
- Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures, que l'Etat va vous présenter tout à l'heure et que vous retrouvez dans les documents de synthèse et le dossier du débat qui a été fait par l'Etat ?

III. Les moyens de participation

La réunion publique est un moyen de participation même si, on l'a déjà dit, on trouve qu'il n'y a pas assez de grand public. Les participants aux réunions sont entre 80 et 100 personnes.

Il y a d'autres moyens de participation. Il y a un système de questions-réponses qui permet de poser des questions sur Internet, par courrier ou directement dans les réunions publiques. Environ 550 questions ont été posées. Chaque question aura une réponse par écrit qui sera rendue publique sur le site Internet. La Commission relit les réponses que fait l'Etat pour voir si elles sont bien complètes. Il y a déjà eu 170 avis qui ont été émis dans ce système de questions-réponses.

Il y a un forum sur Internet avec différentes thématiques : le ferroutage, le financement, etc. Les internautes échangent entre eux. Toute personne concernée peut faire une contribution écrite : des motions, des délibérations (le Conseil régional Rhône-Alpes a fait une délibération assez importante). On a reçu 120 contributions écrites.

32 cahiers d'acteurs ont été rédigés. Ce sont des contributions argumentées de 4 pages écrites par les différents acteurs représentatifs. Vous les trouverez à l'entrée et sur le site Internet de la CPDP.

Une trentaine de réunions publiques seront organisées depuis le début du débat 27 mars jusqu'à la clôture 26 juillet : réunion d'ouverture, réunions de lancement, dix réunions thématiques (l'offre et la demande, transport et développement du territoire, les enjeux globaux, les enjeux locaux, mobilité des marchandises et des personnes, réunion de synthèse des réunions thématiques), des auditions publiques (au cours desquelles on a recueilli les avis et les propositions des différents acteurs) et une quinzaine de réunions territoriales.

1^{ère} partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées

I. Le bilan issu de la 1^{ère} phase du débat public par la CPDP

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Nous avons découpé les constats et les demandes sur cinq thèmes :

- des transports pour aménager le territoire ;
- des impacts environnementaux préoccupants ;
- une priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs ;
- les infrastructures routières ;
- vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

1. Des transports pour aménager le territoire

a. Constats

Un certain nombre de constatations ont été effectuées. Il faut éviter de renouveler les erreurs du passé. Par exemple, ont été cités le problème de Lyon Fourvière (on fait passer l'autoroute dans le centre de la ville : c'est la même chose à Valence) et le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin. Mais les exemples pourraient se multiplier un peu partout sur le territoire.

Pour de nombreux territoires, il est constaté que l'on se retrouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers (surtout dans les territoires qui sont un peu excentrés par rapport aux grands axes d'infrastructures). Il est demandé que les transports aident à structurer et si possible à desservir l'ensemble du territoire et qu'ils ne soient pas limités aux grands flux des principaux corridors : Vallée du Rhône, arc languedocien et A8 vers l'Italie.

Cela passe par la nécessité de lier plus directement planification des territoires et système de transport, mais également par la coordination entre autorités organisatrices de transport. Souvent, des SCOT sont faits sur des territoires avec des trous. Il y a des inter-SCOT, mais pas partout. Donc, il y a un besoin de coordination à ce niveau-là.

Les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer ensemble et il faut élaborer des DTA (directives territoriales d'aménagement) à la bonne échelle. Vous en avez une dans les Alpes-Maritimes. Il y en a une dans les Bouches-du-Rhône. Il faudrait peut-être qu'il y en ait une sur un territoire plus important ou qu'il y ait une coordination et une planification dans ces différents territoires.

b. Demandes

Il est demandé d'accélérer la réalisation de projets ressentis comme prioritaires par les territoires.

En PACA : soutenir la compétitivité du port de Marseille (qui en a besoin par rapport aux ports espagnols et italiens et surtout par rapport aux ports du nord), réaliser la LGV PACA le plus vite possible (c'est une priorité) et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret (c'est une demande très forte depuis longtemps de la région PACA).

En Rhône-Alpes : finir le contournement ferré de Lyon par l'Est, utiliser la rive droite du Rhône pour les TER, pas d'agrandissement de l'A7 (c'est une demande forte, que ce soit du Conseil régional Rhône-Alpes ou du Conseil général de la Drôme, etc.), une demande de report des trafics de transit sur des axes alternatifs, soit l'A75 par le centre de la France soit la RN 88 soit l'A51 quand elle sera définie.

En Languedoc-Roussillon : l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan et la réalisation des contournements de Nîmes et de Montpellier pour finir le chaînon manquant, des divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier pour en faire une rocade urbaine qui est nécessaire parce qu'il y a un mélange de trafics locaux et de transit, pas de demande d'autoroute des piémonts dans l'arrière-pays de Béziers et de Narbonne. Par contre, au niveau d'Alès, une demande de liaison vers le nord à travers l'Ardèche.

2. Des impacts environnementaux préoccupants

a. Constats

Dans ce débat, il y a eu une véritable prise de conscience sur les enjeux d'environnement, principalement du risque, qui n'est plus un risque mais une certitude, du réchauffement climatique.

D'abord, les enjeux globaux : tous les experts annoncent une augmentation de la température moyenne du globe entre 2 degrés (si l'on réduit les émissions de gaz à effet de serre principalement le CO₂) et 6 degrés (si l'on ne fait rien) d'ici 2100. Ce sont des variations très importantes, quand on sait qu'entre l'ère glaciaire et aujourd'hui, il n'y a que 5 degrés de différence. Autre enjeu global, la cherté du pétrole due à un pic de production. Le pétrole ne sera pas éternel, c'est une ressource qui n'est pas extensible. Certains experts annoncent que la production sera à son maximum à partir de 2015-2020, mais là il n'y a pas de certitude. Par contre, pour le changement climatique, il y a un consensus scientifique international.

Il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier mais également parfois ferroviaires (vous le savez bien dans votre région) :

- Santé : la pollution due aux transports est un facteur de risques aggravant (il y a 18 000 personnes par an dont la mort est accélérée par la pollution des transports) ;
- Bruit : la plupart du temps, les normes ne correspondent pas au vécu des populations par rapport aux infrastructures ;
- Sécurité : la cohabitation véhicules légers-poids lourds est accidentogène avec des risques d'accidents plus graves quand les poids lourds sont en cause même si ce n'est qu'une petite partie des accidents, et un risque pour les transports de matières dangereuses. Dans votre région, c'est certain. Pour vous donner un ordre d'idée, dans la Vallée du Rhône au droit de Valence, il y a entre 600 et 800 camions de matières dangereuses par jour qui circulent sur l'A7.

- Des risques naturels (inondations principalement), d'atteintes au paysage, de biodiversité : des attentes non satisfaites. On a l'impression que l'on ne prend pas ces questions assez au sérieux.

b. Demandes

Les demandes par rapport à ces impacts environnementaux préoccupants, c'est d'abord de faciliter le changement des comportements en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route.

Deuxième objectif, se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules, en développant de nouvelles technologies.

Il y a également une demande forte de requalification des infrastructures existantes. L'autoroute dans la Vallée du Rhône a été construite il y a 40 ans, aux normes de l'époque ; elle se met progressivement aux normes nouvelles, mais elle n'est pas vraiment aux normes actuelles. Les gens trouvent qu'il faudrait requalifier et également mutualiser les protections en cas de cumul d'infrastructures, chaque infrastructure ayant ses propres normes.

Dernière demande par rapport à cette thématique, améliorer la sécurité sur les autoroutes notamment en limitant les vitesses en cas de nécessité. Cela peut être l'une des solutions dans ce domaine.

3. Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs

a. Constats

Les voyageurs

La congestion routière est ressentie surtout autour des agglomérations aux heures de pointe et pendant les vacances, l'attractivité des trois régions étant très importante.

Les transports en commun sont sous-développés, très peu interconnectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire.

La capacité des modes non routiers à attirer et à absorber une partie de la croissance future. 10 à 30 % selon les calculs de l'Etat.

Les marchandises

En France, il y a une prépondérance du transport routier de marchandises et une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire avec le problème majeur de manque de fiabilité du fret ferroviaire.

Il y a une sous-utilisation du mode fluvial, surtout en ce qui concerne le Rhône qui a des capacités pour prendre une partie du transport de marchandises.

Selon les estimations qui sont faites, la croissance sur les 15 à 20 prochaines années du trafic marchandises sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien peut être absorbée par d'autres systèmes de transport que la route, notamment le fleuve et le ferroviaire. Le report modal au niveau des marchandises peut fonctionner.

b. Demandes

Il ne faut pas laisser le marché décider seul des choix modaux parce que, pour l'instant, cela n'a pas fonctionné. Il faut des incitations, des réglementations, des incitations pour changer cela.

Développer les reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises concernant les longues distances sur l'axe Europe-Péninsule ibérique mais également chez vous vers l'Italie.

Améliorer fortement la qualité, la fiabilité, la fréquence et le cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics

Généraliser les plans de déplacement dans les administrations, les collectivités, les entreprises pour diminuer la mobilité inutile et favoriser l'usage d'autres moyens de transport que la voiture particulière pour aller au travail. On a eu l'exemple de ST Microelectronics à Grenoble qui a réussi à diminuer de 50 % les déplacements de ses salariés.

Prélever davantage sur la route pour financer les autres modes : RPLP, taxe carbone, péage urbain. L'idée derrière, c'est qu'un corridor d'intérêt national et européen comme la vallée du Rhône devrait bénéficier aux transports en commun locaux. Les riverains ont les impacts : ils devraient avoir de meilleurs services de transports en commun.

4. Les infrastructures routières

a. Constats

Le premier constat, c'est la crainte que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d'air au trafic et ne joue contre le report modal. Beaucoup de participants nous ont dit : « C'est la politique que l'on a eue depuis 30 ou 50 ans. A chaque fois qu'il y avait une congestion, on ouvrait les tuyaux, mais quelques années plus tard, les tuyaux se remplissaient et il fallait en construire de nouveaux. »

Par contre, il y a une inquiétude des acteurs économiques que la congestion croissante ne soit un frein à l'économie et donc à l'emploi. Le débat public n'a pas réussi à dépasser ce clivage.

Sur les projets A75, A51 Grenoble-Sisteron, A79 autoroute du piémont entre l'Ardèche et les Cévennes : pour certains, ces infrastructures sont des projets de désenclavement du territoire, et pour d'autres, elles peuvent servir d'axes alternatifs.

Dernier constat, c'est l'interrogation forte du public sur la cohérence politique entre les enjeux de changement climatique et l'agrandissement des « tuyaux » qui risque de développer les mobilités et les déplacements.

b. Demandes

Il y a une demande très forte de gérer et d'améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens qui sont les plus importants et la venue des touristes français et étrangers (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées aux poids lourds ou aux véhicules particuliers chargées au-dessus de 3 personnes, limitation de vitesse, limitation d'accès au réseau autoroutier en période de forte congestion).

Les élus de l'Ardèche ont la volonté d'avoir un axe structurant d'aménagement du territoire pour désenclaver leur département qui est assez mal relié à l'autoroute.

Il y a une demande forte de mise à 2x2 voies de la RN88 St-Etienne-Mende pour rejoindre l'A75 et/ou une requalification des nationales à proximité des agglomérations, ou une demande de simple barreau. Les infrastructures routières sont toujours un sujet très controversé, vous le savez bien.

5. Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?

Il y a des souhaits de relocalisation des activités pour essayer de réduire les circuits de distribution.

Il y a également une demande de développement d'un habitat plus dense et surtout mieux relié aux transports en commun.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse. Pourquoi se déplacer toujours plus et toujours plus vite ? Il faudra réfléchir à faire différemment, compte tenu du changement climatique.

Il y a donc un appel au changement des comportements (faire changer les comportements, c'est ce qu'il y a de plus difficile) au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations qui, tout le monde le sait, seront insuffisants pour atteindre le facteur 4. Qu'est-ce que le facteur 4 ? C'est un engagement international de l'Etat français de diviser par 4 les émissions de CO2 d'ici 2050 pour arriver à stabiliser les émissions de CO2 et pour éviter que le climat ne s'échauffe plus. Les études de l'Etat montrent que les nouvelles motorisations et les nouveaux carburants ne permettront que de diviser par 2,5 les émissions. C'est donc insuffisant. Pour atteindre le facteur 4, qu'est-ce qu'il faut faire ?

C'est soit une évolution (réduction des transports inutiles), mais à ce moment-là, cela pose le problème de la mise en cohérence des logiques du citoyen qui veut moins d'impacts sur l'environnement, moins d'infrastructures et des logiques du consommateur qui veut de plus en plus de produits, le plus rapidement chez lui et le moins cher possible (donc fabriqués loin de chez nous).

Ou alors d'autres proposent une rupture, c'est-à-dire un changement du modèle économique. Là, c'est beaucoup plus difficile et les milieux socioéconomiques y sont farouchement opposés.

Voilà tous les enseignements que la Commission a pour l'instant retirés des réunions thématiques qui ont eu lieu. Je vous propose de donner la parole à Michel Badré, le représentant du ministère de l'Ecologie et du Développement durable, qui va vous présenter les attentes et les demandes de l'Etat pour la première partie du débat.

II. Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Bonjour. Je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement durable dans le comité de pilotage qui a élaboré le dossier support que vous avez vu, dont je tiens à préciser que c'est un dossier commun aux deux ministères contrairement au dossier que sans doute beaucoup d'entre vous avez lu il y a 18 mois ou deux ans, le premier dossier de consultation, qui est un dossier du ministère de l'Equipement. On en a déjà discuté, notamment avec M. Molinari. Il s'agit bien de

deux démarches différentes, qui se sont traduites par deux dossiers différents. Jean-Didier Blanchet qui coprésidait pour le ministère de l'Équipement le même comité s'est trouvé dans un avion qui a eu un incident au départ. Il devrait être là vers 19 heures 30.

Ce que je vais vous présenter maintenant, ce n'est pas la redite de ce que vient de vous présenter Philippe Marzolf, ce sont plutôt les questions et la façon dont, du point de vue de l'État, les questions se posent à ce stade.

1. Le débat public

Comment les avons-nous posées dans le dossier support ? Dans le dossier support du débat, on avait posé le problème en disant que l'on se trouvait confronté à un « ciseau » entre une augmentation de la demande de mobilité que l'on a située à + 40 % à échéance de 20 ans, et une augmentation des émissions des gaz à effet de serre de + 10 à + 30 % à la même échéance (l'écart par rapport aux 40 % étant dû à la part de progrès technologiques qui serait intégrée d'ici là). On avait dit : comment sort-on de cette double contradiction ? On a à la fois une augmentation de la mobilité à laquelle il faut répondre et une augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui est en contradiction complète avec l'objectif de réduction des émissions à l'échéance 2050, le facteur 4 dont on vient de parler. On n'a pas entendu dans tout le débat de critique globale par rapport à cette démarche, sauf sur un point précis, qui était de dire que la prévision de + 40 % n'était pas bonne parce qu'elle ne prenait pas en compte les hausses prévisibles du prix des carburants ou parce que le fait d'annoncer cette prévision revenait à dire que l'on était résigné à ce qu'elle se réalise. Nous, on se contente de dire ici et de redire qu'il s'agit d'une prévision d'expert, que comme toute prévision d'expert, elle peut ne pas être vérifiée, mais que pour bâtir une politique, il faut bien partir de quelque chose et que, par rapport à toutes les prévisions existantes, celle-là était plutôt centrale.

Le débat s'est focalisé sur 3 sujets :

- le report modal de la route vers les autres modes ;
- les questions relatives aux infrastructures routières ;
- la mobilité soutenable, c'est-à-dire toutes les conditions qui pouvaient faire qu'une augmentation de la mobilité ne se traduise pas par une dégradation proportionnelle voire plus forte des conditions environnementales

Je précise, excusez-moi j'aurais dû le faire tout au début, que tout cela vous est présenté de façon générale sur l'ensemble de la zone du débat. Les représentants de la DRE et de la DDE qui s'exprimeront tout à l'heure traduiront de façon plus territorialisée les enjeux locaux.

2. Quelles orientations pour l'avenir ?

a. Le report modal

Tout le monde nous dit qu'il faut le faire, tout le monde a dit qu'il était pour, presque trop par certains côtés. Cela est tellement consensuel que cela en devient suspect.

On a entendu qu'il était possible, sous réserves de conditions favorables qu'il faudrait préciser davantage, de reporter sur le fer et le fleuve la totalité de l'accroissement prévu en matière de trafic marchandises et qu'il était possible de reporter 10 à 30 % de l'accroissement prévu en matière de

trafic voyageurs vers le fer principalement. Tout cela résout pour partie notre problème, mais malheureusement, on n'est pas du tout à la hauteur du problème posé, quels que soient les regrets que l'on puisse en avoir.

b. Les infrastructures routières

Autant le sujet précédent était consensuel, autant celui-ci ne l'est pas. On a entendu de vives critiques contre les projets d'infrastructures routières dans le couloir rhodanien au sens strict et à proximité de Montpellier. On a entendu d'autres gens qui demandaient de nouvelles infrastructures dans des zones mal desservies actuellement comme Mende, Alès ou Privas. On a entendu aussi des gens qui demandaient des requalifications des infrastructures existantes. Je préfère ne pas en dire plus maintenant : ce sont des sujets à regarder localement pour ne pas rester dans un niveau trop vague.

c. La mobilité soutenable

Deux types d'orientations. D'abord le progrès technologique que ce soit sur les carburants ou sur les véhicules. Là-dessus, on a eu pas mal de débats. Souvent, il s'agit de questions qui ne sont pas locales, mais qui sont plutôt nationales voire européennes ou mondiales, notamment parce que des normes sur ce sujet sont probablement obligatoirement de niveau européen. Par contre, ce qui est important, c'est que les prévisions d'experts actuelles conduisent à dire que, même en poussant à fond tout ce qui paraît raisonnablement envisageable en ce moment (on en reparlera tout à l'heure), on peut espérer pour un trafic routier à peu près constant, diviser par 2 ou 2,5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, mais pas par 4.

C'est pourquoi les actions sur la demande de mobilité sont indispensables si l'on veut être dans les clous des ordres de grandeur cités tout à l'heure. C'est complexe parce que l'on touche à un tas de sujets : l'organisation des transports urbains, le développement des transports en commun, des mesures de fiscalité qui incitent à modifier les comportements de transport, des mesures d'organisation de l'urbanisme qui ont des effets à long terme, l'organisation commerciale, etc. A ce stade, nous nous contentons de dire que, si l'on refusait de rentrer dans ce sujet, cela voudrait dire que l'on accepte d'avance de ne pas régler le problème du ciseau évoqué au départ. Précisément, le fait que l'Etat a lancé ce débat est le signe qu'il veut trouver des solutions à cela.

Pour conclure sur ce sujet, j'ajouterai que ce débat facteur 4 qui a été très présent pendant toutes nos réunions a donné lieu tout récemment à la publication d'un rapport du groupe dit « facteur 4 » présidé par Christian de Boissieu, qui est le Président du Conseil d'analyse économique auprès du Premier Ministre et qui avait été mandaté il y a environ un an par les deux ministres, écologie et industrie, à la suite d'une commande gouvernementale, pour savoir quel type de proposition pouvait être faite pour ne pas rester dans l'incantation pour diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre mais pour faire des propositions précises. Un premier rapport vient d'être publié par ce groupe. Il est accessible sur le site de la MIES, la mission interministérielle pour l'effet de serre. Ce rapport donne des propositions qui correspondent souvent avec ce que l'on a mis dans le dossier, à la fois sur les questions de progrès technologiques et sur les questions de la maîtrise de la mobilité.

Voilà, M. le Président, je m'arrêterai là, sachant que l'on présentera tout à l'heure plus en détail nos propositions d'actions regroupées par thème dans le dossier.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'ajoute que ce dossier du groupe facteur 4 doit se trouver déjà sur le site de la CPDP. Ce dossier dit que pour arriver au facteur 4 en 2050, il faut réduire la mobilité de 20 % (alors qu'il est prévu une augmentation de 40 %). Là, ce n'est plus un ciseau, c'est une tenaille !

On vous propose pendant 15 à 20 minutes d'échanger sur les enseignements des réunions thématiques et sur les trois orientations : mobilité soutenable, report modal et infrastructures. M. Ménard, une réunion publique sans M. Ménard n'est pas une réunion publique du débat public.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Merci M. le Président, je suis très heureux de vous revoir ce soir...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous aussi.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

... dans cette ville de Nice. Je suis venu d'ailleurs en voisin puisque j'habite Cagnes/Mer. Je n'ai donc pas besoin de passer une nuit à l'hôtel.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Cagnes/Mer est une pépinière.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une pépinière de réflexions.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

La moitié des participants ce soir habite Cagnes.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Quelques observations si vous le permettez à la suite des exposés qui ont été faits. Les constats qui ont été faits sont absolument identiques à ce qui se passe actuellement dans la région PACA, à savoir les difficultés de circulation et les risques de pollution. La préfecture des Alpes-Maritimes vient de prendre certaines mesures pour essayer autant que faire se peut de limiter la pollution. On constate également qu'il y a eu des erreurs avec des fermetures de lignes très nombreuses dans la région PACA. Je n'en citerai que deux ou trois : Carnoules-Gardanne, Les Arcs-Draguignan et d'autres lignes dans les Alpes-Maritimes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Mais d'autres ont été rouvertes.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Oui, une, la ligne Cannes-Grasse, qui est en service depuis l'an dernier après des années de luttes et de batailles.

Il y a des solutions qui pourraient être mises en œuvre en PACA et dans les Alpes-Maritimes. Je pense que l'on en parlera plus en détail tout à l'heure à la suite de l'exposé prévu par la DDE.

D'ores et déjà, il y a une nécessité, celle de la future LGV devant relier Paris à la Côte d'Azur. On parle de 2020, c'est ce qu'affirme *Nice Matin* dans un article paru aujourd'hui même. Mais j'espère qu'à l'horizon 2015, 2016 on pourra peut-être obtenir la réalisation de cette ligne. Cela étant, j'ai assisté à une réunion organisée par RFF à Marseille.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Bernard Gyssels est présent ce soir.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

J'ai lu un dossier très intéressant. Je crois que c'est bien parti. Je pense que, grâce à une concertation soutenue, on arrivera à un bon projet.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. M. Jourdan.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Je voulais apporter un élément sur la notion de report modal. On calcule souvent les augmentations de trafic en part de marché de la voiture dans le nombre total de déplacements, mais on calcule beaucoup moins en véhicules/kms parcourus alors que c'est cela le réel indicateur qui conditionne l'émission de gaz à effet de serre et la congestion. Ceux qui font 40 kms par jour pour aller travailler parce qu'ils ne peuvent se loger qu'à 40 kms des pôles d'emploi faute de logement dans les centres-villes : en termes de part de marché de l'ensemble des déplacements, il y aura un effet faible, par contre, sur les véhicules/kms parcourus, il y aura un effet déterminant. Il y a peut-être à creuser cette notion, c'est-à-dire raisonner en véhicules/kms et raisonner du coup en part captable sur des déplacements longs. Cela peut être du déplacement inter-cités, cela peut être du déplacement grand périurbain-grand pôle d'emploi. Donc, cela conditionne la mise en œuvre des systèmes de transport métropolitain à l'échelle des grandes aires urbaines.

Les systèmes de transports en commun existants sont calés sur les déplacements urbains relativement courts. Par contre, il manque souvent dans les grandes conurbations telles que les Alpes-Maritimes, l'aire toulonnaise, l'aire marseillaise un système de déplacements métropolitain

pour les déplacements domicile-travail de 10, 15, 20 kms pour lesquels la voiture reste un mode irremplaçable faute d'une alternative crédible.

Par ailleurs, la problématique de l'urbanisme est un sujet fondamental. Dans ma pratique professionnelle à Toulon, c'est l'un des gros sujets du SCOT. Comment arriver à définir des orientations d'urbanisme et d'aménagement qui vont maîtriser à la source la demande de transports, en jouant sur la localisation de l'habitat autour des axes de transport métropolitain ? L'idée, c'est de canaliser la périurbanisation sur des nœuds bien articulés avec les transports en commun.

L'autre aspect, c'est la production de logements. On se rend compte que l'on a une évolution complètement perverse de notre marché du logement, notamment dans la région PACA. On l'avait bien analysé lors du débat public sur la LGV. Faute d'une offre de logement adaptée en quantité, en qualité et en prix dans les cœurs d'agglomération et à proximité des grands pôles d'emplois, il y a des franges croissantes de la population qui sont obligées de s'installer à 20, 30, 40 voire 60 kms de leur lieu de travail. Là, on voit qu'il y a un lien évident entre les dysfonctionnements majeurs que connaissent nos marchés du logement et ces problématiques d'aggravation du nombre de déplacements quotidiens.

Et puis, il y a l'autre aspect qui est la dynamique de métropolisation. On se rend compte qu'il y a un développement croissant des échanges entre les différentes villes. Dans la Vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, on a une ville moyenne ou une grande ville tous les 50 à 70 kms. Je sais qu'il y avait une intervention de Dominique Musslin sur ce thème à une réunion publique d'Avignon qui était intéressante à ce titre-là. On se rend compte que, là aussi, les systèmes de transport en commun inter-cités type LGV PACA dans le scénario des métropoles permettant de connecter les différentes villes de l'arc méditerranéen peuvent être des pistes de solution qui ne vont peut-être pas enlever beaucoup de pourcentage de déplacement, mais qui vont enlever énormément de véhicules/km et qui donc vont permettre de tendre vers ce facteur 4.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les gens qui sont obligés d'habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail parce que, plus près, le foncier est très cher, cela pose un problème d'équité sociale. L'augmentation du coût des déplacements va peser d'abord sur les ménages qui ont les revenus les plus modestes. M. Badré, vous voulez rajouter quelque chose ?

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Sur le report modal, dans la présentation de tout à l'heure, je suis allé un peu vite, mais ce point a fait l'objet de controverses au sens constructif du mot avec RFF, la SNCF et d'autres. Quand on dit une augmentation de trafic de 40 %, il faudrait dire tout de suite après que le fret marchandises et le trafic voyageurs ne répondent pas aux mêmes logiques et que, selon les tronçons, ce n'est pas la même chose. Donc, à la suite de ces discussions, on a creusé le sujet avec RFF et la SNCF et une note a été communiquée à la CPDP.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Elle sera mise sur le site Internet dans les prochains jours.

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie et du Développement durable

On a fait des distinctions par tronçon en faisant des hypothèses. Ce ne sont toujours que des prévisions d'experts avec le risque, comme toute prévision, qu'elles ne soient pas avérées, mais cela permet au moins de faire les différences entre des tronçons qui ne répondent pas aux mêmes logiques.

Sur l'urbanisme, effectivement on avait eu une intervention d'une représentante de l'agence d'urbanisme d'Avignon qui avait présenté des idées semblables aux vôtres.

L'urbanisme a un impact fort sur la demande de mobilité à terme : nous sommes très demandeurs de suggestions, que ce soit par des outils réglementaires du style DTA ou SCOT ou par d'autres moyens. Comment peut-on influencer sur ce type de chose de façon efficace ? C'est bien la question que l'on pose dans le débat public.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Quels sont les moyens fiscaux que les collectivités peuvent avoir ?

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Il y a eu un débat public dans les Alpes-Maritimes sur le contournement routier de Nice dans lequel la notion d'urbanisme a été fortement débattue : il y aurait matière à puiser dans les conclusions de ce débat et les cahiers d'acteurs, où il y a des pistes intéressantes sur l'urbanisme.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

M. Giudicelli.

M. GIUDICELLI, GADSECA

Je trouvais curieux que ce débat se limite à la Vallée du Rhône et l'arc languedocien et puis j'ai vu que les Alpes-Maritimes avaient le même souci que moi puisqu'aujourd'hui on a fait ce débat.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'était une demande pressante de M. Nègre à laquelle la Commission n'a pu que répondre positivement.

M. GIUDICELLI, GADSECA

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le dossier support du débat. Je l'ai trouvé excellent, je l'ai même lu deux fois pour le mémoriser. Je félicite leurs auteurs.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est MM. Badré et Blanchet qui ont piloté un groupe de travail interministériel. Vous pouvez imaginer que les discussions entre le ministère de l'Ecologie et le ministère des Transports n'ont pas été de tout repos !

M. GIUDICELLI, GADSECA

Il est évident que le périmètre est un peu arbitraire, parce qu'il faudrait englober les Alpes-Maritimes, la région de Grenoble, la vallée de la Maurienne et le fameux problème du Lyon-Turin (qui est traité dans le dossier, mais de façon un peu limitée).

Sur la croissance, il ya beaucoup d'adeptes parmi les écologistes de la décroissance. Pour moi, il y a une courbe en cloche, avec en abscisse l'accroissement de richesses et en ordonnée le niveau de pollution. Au début, quand la richesse augmente, la pollution augmente. On espère que la courbe de la pollution va redescendre alors que la richesse va continuer à croître. Si on n'a pas de richesse, on ne peut pas combattre la pollution. Si on n'a pas de croissance, on n'aura pas d'argent pour faire ce qu'il faut. Dans le dossier, il y a des pistes sur les taxes carbone et autres : ce sont des bonnes pistes pour forcer l'industrie à faire des efforts pour améliorer ses performances. Sans argent, on ne fait rien. Pour faire des TGV, etc. il faut de l'argent.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On le prend où ?

M. GIUDICELLI, GADSECA

C'est le problème, mais on ne peut pas faire fi de l'économie. Moi je défends l'environnement en tant qu'association, mais je dis que l'économie est toujours présente parce que, si on n'a pas d'argent, on ne fera rien.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Même les socioéconomiques disent « taxer la route (dans une certaine limite), pourquoi pas ? » parce qu'ils sont prêts à faire du report modal sur le fer et le fleuve.

M. GIUDICELLI, GADSECA

Quand un cheval est lancé au galop (le cheval au galop, c'est notre civilisation, notre société), on ne l'arrête pas en se jetant sous ses pieds. C'est mon sentiment. Personnellement, je ne crois pas à la rupture.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Mesdames et messieurs, je suis le Dr Gilard, élu depuis 24 ans et Président d'une fédération d'associations. J'ai participé au débat sur la LGV et sur le contournement de Nice. 30 ans de

militantisme associatif en tant qu' élu, médecin et dévoué à la cause de la vie, de la santé, de la nature sous toutes ses formes, me permettent aujourd'hui de tirer le bilan prévisible des années 60. Là, je m'inscris en faux avec ce qui vient d'être dit. Nous en avons dénoncé les grandes lignes, cela se confirme et va même au-delà de ce que nous pensions : disparition de la couche d'ozone, effet de serre, fonte des glaciers, pollution non maîtrisée avec des conséquences sur la santé incalculables. On nous traitait d'utopistes, de doux rêveurs, pourtant aujourd'hui, les mesures que nous préconisions dans nos ouvrages en 1982 avec le Dr Bombard sur la taxation du tabac, les projets pétroliers, la lutte contre l'alcool, la dénonciation des effets pervers des antibiotiques et des médicaments iatrogènes, des pesticides, des métaux lourds, j'en passe et des meilleures, et des radionucléides sont aujourd'hui en pleine actualité et parfaitement reconnues. Il a fallu 20 ans pour que l'on s'en aperçoive. Je ne voudrais pas que, pour les problèmes de transport que l'on va aborder aujourd'hui, on attende 20 ans pour prendre des décisions.

Ce préambule pour vous éclairer sur la position que nous allons soutenir aujourd'hui et qui est loin d'être utopique, elle est au contraire d'un réalisme politique et pratique incontournable. Oui, tout ce qui a été dit dans les débats auxquels j'ai participé par les feuilles que vous m'avez envoyées, nous sommes d'accord avec les mesures concernant le bruit, la protection de l'environnement, le ferroutage, le meroutage, les problèmes d'urbanisme, etc. Tout cela a été dit, mais ce qui n'a pas été dit, c'est que si l'on ne met pas en cause les politiques économiques actuelles, nous ne devons pas nous leurrer sur le caractère intrinsèquement dérisoire de mesures purement symptomatologiques visant à continuer à construire des grands axes internationaux qui n'aboutiront qu'à alimenter la dérive exponentielle de l'accroissement des trafics routiers mais aussi des transports aériens. Tant que nous ne reviendrons pas sur le principe fondamental exposé dès les années 75 par René Dumont, Denis de Rougemont, les philosophes de l'écologie et après Brice Lalonde, Corinne Lepage...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qu'est-ce qu'il faut faire maintenant ?

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Il faut vivre et travailler au pays. C'est ce que l'on a toujours dit. Aujourd'hui, nous sommes au pied du mur.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Certains parlent, comme le Conseil régional Rhône-Alpes, de relocalisation.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Si nous ne faisons pas cela, nous ne ferons que creuser le trou dans lequel nous nous enfonçons.

Les délocalisations en tous genres profitent au commerce non éthique, exploitant des situations de misère sociale qui provoquerait des explosions populaires dans notre pays. Avant tout débat sur les transports, avons-nous pris conscience de son lien avec la politique mondiale menée par l'OMC ?

Mais plus graves encore que les considérations sociopolitiques et économiques, ce sont les pollutions devenues inacceptables provoquées par cette frénésie planétaire des déplacements des biens et des personnes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Excusez-moi, monsieur, mais vous avez beaucoup de feuilles comme cela ?

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Non, j'ai fini.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce qui nous intéresse, ce sont les propositions.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Avons-nous cette intelligence du cœur qui devra changer nos comportements ? Quelque part, le « non » de la France des deux extrêmes me le laisse supposer. Le caractère dérisoire des mesures du plan canicule consistant à boire beaucoup d'eau et à faire fonctionner à fond la climatisation pourrait être considéré comme un canular s'il n'était pas dramatique. On ne voit pas, on ne sent pas, on ne touche pas les polluants les plus mortels : amiante, métaux lourds, CO2, etc.

Croyez-vous en l'avenir économique florissant de la Côte d'Azur avec les dernières annonces nationales pluri-hebdomadaires depuis deux semaines sur les taux de pollution les plus importants de France ? Aujourd'hui, le seuil visuel de la pollution est atteint. Du col de Vence, plusieurs fois par semaine, on ne peut même plus voir la côte ! Aussi la première mesure que devrait prendre ce débat public serait de décider de ne rien décider avant la refonte des bases de notre politique économique.

Dans le « non » de la France confondant les voix d'extrême-gauche et d'extrême-droite avec de nombreux écologistes, il y a une part importante de sentiment d'insécurité et de danger imminent pour notre existence physique et matérielle. Refonder notre tissu économique, rapatrier les emplois exportés, taxer lourdement les transports les plus polluants pour dissuader les véritables trafiquants de l'exploitation de la main d'œuvre servile et les aigrefins de tous poils.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur, je vais être obligé de vous couper. Si vous avez une contribution écrite, il vaut mieux la donner par écrit, parce que d'autres personnes veulent parler.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

C'est à ce prix que nous pourrions résoudre non seulement le problème des transports mais en même temps le problème économique de la délocalisation, du chômage, de la précarité en redonnant à la France les moyens qu'elle a toujours eus de se nourrir, de se vêtir et de vivre et travailler au pays.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous préconisez donc la recherche d'un nouveau système économique pour vivre et travailler au pays. Merci. S'il n'y a pas d'autre intervention, on passe à la deuxième partie.

2^{ème} partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?

I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les 45 mesures proposées par l'Etat (le tableau des mesures n'est pas encore arrivé : il y a des problèmes de déplacements dans votre région, les gens qui devaient l'apporter ne sont pas encore là) ont été regroupées en trois grands groupes de mesures qui vont vous être présentées.

D'abord, il y a des réalités incontournables. La vallée du Rhône et l'arc languedocien, je peux rajouter l'arc méditerranéen, est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises.

Deuxième élément, il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations et des emplois qui dépasse la moyenne nationale.

En plus, la vocation touristique de ces régions entraîne des surcharges de 60 à 80 % en période estivale.

Il y a dans le débat des avis divergents entre les experts et l'Etat qui, d'après ses calculs, prévoit une augmentation de 40 % des déplacements d'ici 2020-2025 et une partie du public qui pense qu'il faut si ce n'est rester au pays, en tout cas faire une rupture ou changer : stagnation ou maîtrise.

Il y a une volonté de report modal : c'est un consensus, mais on a parlé essentiellement du report modal pour les marchandises qui semble plus facile à faire que le report modal pour les voyageurs même si dans les 3 régions, les TER se sont développés de façon très importante depuis que les régions ont repris leur gestion.

On n'a pas beaucoup de réponses sur les modifications acceptables de comportements des habitants. Il faut réfléchir à se déplacer moins et mieux.

Donc, on a les trois orientations : le développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires (progrès technologiques et travail sur la maîtrise de la demande de mobilité), des reports modaux volontaristes pour le transport de voyageurs et le trafic de marchandises et l'amélioration, la requalification des infrastructures existantes ou la création de nouvelles infrastructures. Tout ceci pour aider l'Etat à réfléchir sur une future politique des transports plus soutenable avec les collectivités.

Ce que l'on a besoin d'entendre pour alimenter notre compte-rendu, c'est : quelles sont les mesures prioritaires acceptables pour votre territoire, à court, moyen et long terme ? Il faut aussi veiller à la cohérence des solutions proposées par rapport aux projets d'aménagement du territoire, à la coordination nécessaire des acteurs. On n'arrête pas d'en parler dans toutes les réunions : les autorités organisatrices de transport ne sont pas vraiment coordonnées. Enfin, il faut trouver des sources de financement qui soient pérennes et durables pour avancer dans ce domaine et financer ces mesures d'amélioration et de nouvelle politique des transports. Voilà les enjeux de cette deuxième partie de la soirée. Je vous propose de passer la parole au représentant de l'Etat qui va

vous présenter les différentes mesures sur lesquelles on attend des réactions de votre part. Après, on aura des interventions des services de l'Etat régionaux et locaux sur les enjeux de votre territoire.

II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

On va faire une présentation à plusieurs voix. Je vais balayer rapidement les mesures présentées dans le dossier en les reclassant par rapport à ce qui vient d'être dit. Ensuite, les représentants de la DRE et de la DDE présenteront les enjeux territoriaux.

Je voudrais en introduction rebondir sur l'intervention qui vient d'être faite en disant que l'on est des services techniques de l'Etat. On n'a pas de décisions politiques à prendre à ce stade. Je vous conseille vivement de lire le rapport du groupe facteur 4. Dans ce groupe, qui était présidé par Christian de Boissieu, il y avait le WWF, Greenpeace, le réseau Action Climat et la FNAUT qui ne sont pas suspects d'être des technocrates déguisés. Ce groupe a fait toute une série de propositions concrètes pour essayer de sortir de la situation où l'on est.

A propos de l'OMC, je vous recommande la lecture du rapport sénatorial présenté par deux sénateurs dont le sénateur Laffite des Alpes-Maritimes qui parle du changement climatique et dans lequel il y a deux pages très bien senties à mon avis sur l'OMC et sur la façon dont on peut traiter ce sujet.

On a reclassé la quarantaine de mesures qui figurent dans le dossier en 3 groupes de mesures : la mobilité soutenable, le report modal et les infrastructures. Je précise que c'est un ensemble de mesures qui sont mises au débat. Ce ne sont pas des mesures déjà décidées.

1. La mobilité soutenable

Sur la mobilité soutenable, il y a 2 paquets : le progrès technologique et les actions sur la demande.

a. Le progrès technologique

Il s'agit des mesures sur les carburants : biocarburants, biomasse, hydrogène. Les biocarburants, ce sont des mesures accessibles dès maintenant avec des directives européennes que la France a choisi d'accélérer un peu pour développer l'usage des biocarburants dès maintenant à hauteur de 7 % à échéance 2010. Ce sont des techniques maîtrisées. Pour la biomasse, c'est un peu plus complexe parce qu'il y a derrière le passage de la biomasse à l'état gazeux puis à l'état liquide, donc des besoins de consommation énergétique d'électricité. Pour l'hydrogène, on est plus sur de l'échéance 40 ou 50 ans et sur une technique dont on peut dire qu'à ce jour elle n'est pas vraiment opérationnelle.

Pour les véhicules propres, vous connaissez l'existence de la Prius de Toyota. Vous connaissez aussi les projets de PSA pour avoir un véhicule qui ne consommerait que 3,4 litres/100 kilomètres à partir de 2010. Là aussi, il y a des progrès possibles importants en matière de consommation énergétique, mais il y a un préalable nécessaire qui est le besoin important de ressources électriques pour que le dispositif puisse marcher.

b. Actions sur la demande

Ensuite, on a listé dans le dossier toute une série d'actions destinées à jouer sur la demande de mobilité. D'abord, deux mesures très importantes et un peu de même nature : la taxe carbone et les quotas d'émissions de CO₂. Les quotas d'émissions existent déjà et sont appliqués dans le monde industriel. Il est proposé de les transposer dans le secteur des transports de marchandises. Pour le transport individuel, ce serait sûrement un peu plus compliqué. Pour la taxe carbone, on a proposé dans le dossier des montants du même ordre que le prix actuel du baril de pétrole de façon à avoir une action sur la demande de mobilité et sur ce que les uns et les autres appellent souvent les transports inutiles.

Ensuite, il y a tous les sujets concernant le changement des systèmes de production/consommation et l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Je n'en dirai pas plus, cela a été évoqué par l'intervention d'un représentant de l'agence d'urbanisme.

Il y a aussi des questions qui peuvent être importantes dans un département comme le vôtre sur l'étalement des migrations touristiques. C'est peut-être plus vrai dans le massif alpin. On connaît tous les bouchons du samedi. Pourquoi doivent-ils être inévitablement le samedi et pas un autre jour ? Il y a peut-être moyen de faire un peu mieux.

La priorité des transports en commun en ville : on en a beaucoup parlé.

Sur la réduction des vitesses, le fait de passer de 130 à 110 kms/h la vitesse sur autoroute correspond à une limitation de consommation de 20 %, ce qui n'est pas du tout négligeable en termes de réduction de l'effet de serre.

Réservation d'accès aux autoroutes. On est habitué à réserver sa place quand on prend l'avion ou le TGV. Pourquoi ne pas introduire un système de réservation pour les jours de pointe sur autoroute, ce qui éviterait que les gens ne s'engouffrent de plus en plus dans les bouchons ?

L'incitation au covoiturage et à l'autopartage : ce sont des mesures dont on nous a dit parfois qu'elles étaient un peu marginales. Elles ne le sont peut-être pas tant que cela. D'autres pays pratiquent le covoiturage avec des systèmes de réservation de certaines voies sur les autoroutes pour les véhicules qui sont occupés par plusieurs personnes. Chaque mesure individuelle peut paraître un peu petite, c'est bien l'ensemble des mesures qui peut avoir un impact sur le problème tel qu'il est posé.

L'essor du télétravail, c'est pareil, même si certains disent que plus on fait de télétravail et plus on a besoin de se déplacer de temps en temps. C'est un sujet dont on pourra reparler.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

L'ordre dans lequel vous présentez les mesures a changé au cours du débat. Est-ce du plus difficile au plus facile ou du plus facile au plus difficile ?

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Il ne faut peut-être pas chercher une interprétation psychanalytique dans l'ordre. Je dirai que les mesures concernant la mobilité soutenable sont les mesures les plus importantes par rapport aux

problèmes généraux qui sont posés. Là, je rends hommage à la CPDP car c'est elle qui nous a incités à les mettre en premier.

Dans les actions sur la demande, mis à part le progrès technologique qui est d'une autre nature, je dirai que les mesures sont classées de la plus importante à la plus marginale. Dans le bas de la liste, ce sont des petites mesures en termes d'impact sur notre problématique alors que les premières sont des grandes mesures.

2. Le report modal

a. Amélioration du fluvial et du maritime

Il y a des mesures d'amélioration de la gestion et de l'exploitation des infrastructures, il y a le développement des navettes fluviales conteneurs et des autoroutes de la mer, il y a le canal Saône-Moselle qui a fait l'objet de multiples débats après l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône.

b. Amélioration du ferroviaire

Là aussi, il y a des mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures ferroviaires, pour mieux gérer les sillons, obtenir un meilleur cadencement, etc.

Il y a des progrès technologiques, il y a une intensification de l'offre TGV ou TER. L'intitulé des mesures parle de lui-même.

On a un certain nombre de mesures d'infrastructures, notamment la réalisation des contournements de Lyon et de Nîmes-Montpellier pour faire du report modal fret de façon significative.

L'autoroute ferroviaire a été souvent évoquée dans les réunions, avec des évaluations et des présentations qui ont été faites conjointement par RFF et ASF qui ont beaucoup travaillé sur le sujet, en indiquant que cela peut être un progrès décisif, mais pour des volumes qui restent relativement limités.

Sur les franchissements alpins et pyrénéens, quelqu'un a parlé tout à l'heure du Lyon-Turin. On a parlé abondamment au cours d'une réunion à Marseille du franchissement au Montgenèvre.

La ligne mixte voyageurs/fret Montpellier-Perpignan a fait l'objet d'une demande unanime. En Languedoc-Roussillon, tout le monde nous a dit qu'il fallait faire tout ce que l'on pouvait pour que les décisions sur cette ligne soient accélérées.

c. Dissuader l'usage de la route

De même que l'on cherche à attirer vers les modes ferroviaire et fluvial, on peut essayer de dissuader de passer par la route, d'abord en faisant payer aux poids lourds leurs coûts externes y compris sur les routes nationales et les autoroutes urbaines en instituant un péage poids lourds sur cette partie du réseau. On a déjà parlé de la taxe carbone et des quotas d'émissions. Le péage urbain, c'est aussi l'une des façons d'obtenir une réduction de l'utilisation du mode routier en ville. Même chose sur la priorité aux transports en commun en ville.

3. Les infrastructures routières

Sur l'optimisation ou la création d'infrastructures routières, l'ensemble des mesures proposées se regroupe en plusieurs catégories.

Il y a d'abord des mesures relatives à l'utilisation optimale du réseau routier ou autoroutier existant : la régulation des vitesses, l'interdiction de doubler faite aux poids lourds, la régulation d'accès, les modulations de péage, l'information aux usagers.

Enfin, il y a en bas du tableau 4 mesures qui figuraient dans le dossier et qui ont été abondamment débattues au cours des réunions territoriales :

- l'élargissement ou le doublement ou la mise à 2 x 3 plus 2 voies ou 2 x 4 voies de l'A7 et de l'A9 ;
- l'autoroute de piémont cévenol, mesure qui s'est un peu transformée dans le débat où les uns et les autres ont plutôt parlé d'axe structurant que d'autoroute ;
- l'aménagement des routes nationales parallèles et perpendiculaires à l'A7 et à l'A9.

Voilà l'ensemble des mesures présentées sous forme de catalogue...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

A la Prévert.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Je vous laisse la responsabilité du terme.

Je propose maintenant de passer la parole aux deux représentants de la DRE et DDE pour une présentation des enjeux locaux de ce débat.

III. Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

Bonjour, avec M. Carteirac, DDE des Alpes-Maritimes, je vais essayer de rappeler en quelques transparents les principaux enjeux de la région, enjeux d'aménagement mais aussi enjeux d'environnement puisque je me ferai ici le porte-parole de la Direction régionale de l'environnement. On a convenu de procéder ainsi afin d'éviter de multiplier les intervenants.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

Et de montrer que les deux ministères ont travaillé conjointement...

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

En effet, et de montrer que les deux ministères ont travaillé conjointement à la rédaction du dossier support et à l'ensemble de la présentation des différentes mesures.

Nous aborderons 3 points. D'abord, je présenterai les enjeux de la région et les raisons qui font que PACA est complètement concernée par la problématique du débat. Ensuite, M. Carteirac parlera des enjeux plus locaux spécifiques aux Alpes-Maritimes. Enfin, je rappellerai les principales mesures qui ont commencé à être prises au niveau de la région, en particulier en faveur du report modal.

1. PACA et le débat public VRAL

Je vais rappeler quelques généralités que vous connaissez sans doute par cœur.

La région PACA est une région multipolaire au carrefour de deux axes majeurs : l'axe Vallée du Rhône nord-Sud et l'axe littoral.

Les 4 agglomérations de PACA, qui représentent près 60 % de la population, sont desservies par ces axes.

Donc la congestion de ces axes représenterait un problème majeur, parce que 30 % des échanges de la région PACA avec les autres régions françaises se font avec Rhône-Alpes et entre 23 et 25 % avec la région Languedoc-Roussillon. La congestion des axes rhodanien et languedocien serait donc très préjudiciable à l'économie de la région.

L'axe Vallée du Rhône est un axe d'autant plus important qu'il est l'axe principal de desserte du premier port français, à savoir le port autonome Marseille qui est aussi le premier port de la façade méditerranéenne.

La région est donc particulièrement concernée par la problématique du débat.

La congestion concerne l'axe Vallée du Rhône et l'axe languedocien, mais également l'axe littoral. Vous rencontrez tous ces problèmes de congestion. Nous les avons rencontrés pour venir à Nice aujourd'hui au niveau de l'A8. La problématique de ciseaux entre congestion et pollution qui a été évoquée par M. Badré précédemment est commune à l'ensemble de la région. Donc, les réponses que l'on pourrait trouver en termes d'urbanisme intéressent toute la région.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Sur votre carte, il y a 347 jours sur 365 où le trafic est supérieur au seuil de gêne.

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

C'est cela, c'est-à-dire avec une vitesse inférieure à 85 kms/h en moyenne sur la journée. Il faut savoir qu'il y a plus de 138 000 véhicules par jour qui circulent sur l'A8 au droit d'Antibes contre 100 000 au niveau de Marseille.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

L'A8 a l'air de fonctionner relativement bien entre Aix et...

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

Oui, elle fonctionne bien entre Aix et Fréjus-Cannes. En région PACA, la congestion est très présente au droit des agglomérations puisque les déplacements sont principalement locaux.

2. Les enjeux régionaux d'aménagement

La maîtrise de l'urbanisation - La congestion des axes routiers, on vient de le voir, est principalement due à l'utilisation de l'automobile pour des déplacements régionaux et des déplacements locaux. Or ces déplacements sont essentiellement dus à des formes de périurbanisation qui allongent les temps de parcours et les distances domicile-travail et qui sont peu propices à l'utilisation des transports en commun.

La desserte des pôles d'activité et des sites logistiques - La détérioration des conditions de déplacement peut devenir un handicap majeur pour ces pôles logistiques.

Le tourisme - La région PACA est une région fortement touristique. Donc, une détérioration de ses conditions d'accès, mais aussi de l'environnement serait très préjudiciable au développement de l'activité touristique.

L'accessibilité des zones de montagne - Il existe en région PACA des zones de montagne dont l'accessibilité est relative et mérite une attention particulière.

3. Les enjeux régionaux d'environnement

Vous m'excuserez, mais sur ce chapitre, je ferai appel à mes notes parce que ce n'est pas ma spécialité. Je vais me centrer sur deux enjeux régionaux d'environnement majeurs.

a. Lutter contre la fragmentation des milieux naturels

La région est caractérisée par une forte diversité et une grande richesse de milieux naturels et de paysages. La croissance urbaine, le développement des infrastructures et la pression humaine en général font que l'on aboutit à une fragmentation des milieux naturels. Le maintien de la biodiversité passe par le maintien des espaces naturels et par les échanges entre ces milieux naturels. Sur la carte, vous voyez les espaces protégés divers à titre réglementaire et vous voyez la richesse de la région PACA en patrimoine naturel.

b. Maîtriser la pollution de l'air

Le deuxième enjeu environnemental nous touche directement : vous avez dû le voir sur l'autoroute avec les limitations de vitesse en ce moment dues à la pollution à l'ozone. C'est la qualité de l'air qui impacte toute la région, en particulier les régions d'Aix-Marseille, du Grand Avignon et l'agglomération de Nice même si c'est dans une moindre mesure. Cette pollution de l'air a des conséquences sur la santé des habitants, et plus globalement sur le réchauffement climatique. Les émissions de gaz à effet de serre sont issues pour 27 % des transports et pour 21 % de l'industrie.

4. Enjeux locaux dans les Alpes-Maritimes

M. CARTEIRAC, DDE

Je voudrais d'abord dire ma satisfaction que le débat public se déroule ce soir à Nice. On l'a demandé aussi au niveau de l'Etat local. Il était important que l'on n'oublie pas ce secteur parce qu'il y a des enjeux qui dépassent le cadre local.

Ma deuxième satisfaction, c'est de voir la surprise de quelques-uns d'entre vous aux chiffres qui viennent d'être énoncés. Demain, je ne serai plus l'un des rares à dire au ministère que le contournement de Nice est un véritable problème et qu'il faut que l'on fasse quelque chose. Sur le débat public concernant le contournement de Nice, je vous informe que M. Perben donnera sa décision ministérielle le 20 juillet.

Le diagnostic sur les Alpes-Maritimes est issu de la DTA. Qu'est-ce que l'on constate ? Premier point, on constate une explosion de la mobilité et des risques plus qu'importants de saturation du dispositif à relativement court terme, une insuffisance des transports en commun et une insuffisance structurelle du réseau routier.

Les objectifs de la DTA ont été les suivants.

Renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne. Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure sur l'urbanisme, il y a en plus ici l'effet du relief qui conduit à une concentration au niveau du logement.

Améliorer la qualité des relations : améliorer l'aéroport de Nice (10 millions de passagers par an, c'est l'une des portes d'entrée les plus importantes), renforcer le rôle des voies ferrées avec deux sujets essentiels (la LGV PACA et la 3^{ème} voie ferrée littorale), essayer de rouvrir des lignes (Cannes-Grasse).

Développer les transports en commun urbains : le tramway de Nice verra le jour, on l'espère, en 2007. L'autre élément, c'est de développer dans les agglomérations les TCSP. Un autre élément qui tient à cœur à l'ensemble des responsables politiques du département, c'est qu'il y ait un véritable réseau interurbain et des réseaux interconnectés. A ce titre-là, a été mis en place il y a un peu plus d'un an dans le cadre de la DTA le syndicat qui permet aux autorités organisatrices de transport de mettre en commun leurs informations. A terme, l'objectif, c'est la « carte orange » dans les Alpes-Maritimes.

Les liaisons routières et autoroutières : le premier élément est le contournement de Nice, qui a fait l'objet d'un débat public, pour répondre aux problèmes de saturation et d'insécurité routière. Autre point, c'est la restructuration du réseau routier départemental et la mise en œuvre d'un certain nombre de chantiers qui devraient améliorer la fluidité sur le réseau départemental.

Les problématiques de déplacement sont centrales dans la DTA. On les a identifiées, on les a traduites en objectifs de l'Etat à travers la DTA, avec 2 débats publics récents.

La LGV PACA, avec le chaînon manquant de l'arc méditerranéen qui conclut à une desserte des métropoles du sud en région PACA mais aussi un élément important acté par le gouvernement, la poursuite vers l'Italie. Je voudrais signaler un élément à prendre en ligne de compte. Aujourd'hui, un camion qui traverse les Alpes par Nice paye 16 euros. Le même camion qui les traverse par le

nord des Alpes paye 14 fois plus cher ! Comment faisons-nous l'analyse d'éventuels reports d'un secteur sur l'autre ?

L'autre débat important est le débat sur le contournement de Nice, qui a conclu à un projet qui permette, à travers le projet de contournement routier, de développer les transports en commun, cela figure dans les actes de la Commission et dans les actes du maître d'ouvrage, et d'essayer de diversifier les modes de fret avec les navettes maritimes et le merroulage. On en parle, mais il y a des études à faire pour voir comment développer les navettes maritimes soit sur de longues distances soit sur de courtes distances.

Tout cela est à faire en essayant de préserver l'environnement et les paysages, car la Côte d'Azur reste l'une des principales destinations touristiques.

La construction de l'arc méditerranéen passe par :

- l'optimisation et le développement des infrastructures existantes ;
- le développement des modes maritime et ferroviaire pour le fret ;
- la maîtrise de la mobilité routière en particulier par l'aménagement du territoire et la modification des comportements. Il y a une DTA dans les Alpes-Maritimes. Entre la DTA, ce que vous allez mettre dans un SCOT, ce que vous allez mettre dans un PLU, ce qui va en plus se traduire par un certain nombre de projets, il est important que le lien existe. Au niveau de l'Etat, on va essayer de regarder comment on traduit les intentions affichées dans la DTA en actes et comment on les met en œuvre au niveau des SCOT et des PLU. Par ailleurs, la mise en place progressive des TCSP dans ce département doit nous amener à changer le comportement petit à petit des usagers. Aujourd'hui, l'un des problèmes majeurs, c'est le manque de coordination entre les différentes collectivités pour les transports collectifs. On est train d'y travailler pour avancer assez rapidement et faire en sorte que l'offre de transport collectif soit connue et performante.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour toutes ces précisions. Ce n'est pas fini ? Vous aviez 15 minutes et vous êtes à 17 minutes 48. Que se passe-t-il ?

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

Je vais aller un peu plus vite. Je vais juste présenter les premières mesures qui ont été prises au niveau de la région pour aller dans le sens du report modal.

5. Les mesures prises au niveau de la région

a. Favoriser les reports modaux : les transports de voyageurs

Développer les TER - Même si la région n'est pas au niveau d'autres régions en matière d'utilisation des TER, un certain nombre d'efforts sont faits en particulier avec des projets d'infrastructures importantes qui ont commencé. La réouverture de la ligne Cannes-Grasse est un

exemple. Il y a aussi des travaux ici sur Cannes-Nice qui devraient permettre de passer de 23 000 à 45 000 voyageurs/jour à terme.

Développer des transports en commun urbains - On en a parlé avec les tramways. C'est valable à Nice, à Toulon, à Marseille.

La LGV PACA - Elle doit permettre d'accéder plus rapidement à la région des Alpes-Maritimes et au-delà à l'Italie.

b. Favoriser les reports modaux : les transports de marchandises

Tous les modes de transport sont présents en PACA (route, fer, mer, fleuve).

La région a une forte vocation logistique qui est appelée à se développer avec des projets logistiques dans les Bouches-du-Rhône.

Il y a des projets favorables à la multimodalité : il y a de plus en plus de projets sur le fleuve, sans parler de Fos XXL qui devrait permettre de favoriser le report modal sur le trafic maritime. Je citerai au passage la ligne Toulon-Civitavecchia qui vient de se mettre en place et qui contribue à désaturer le trafic sur l'A8.

Mais il y a aussi des projets routiers pour compléter un maillage pour desservir des zones aujourd'hui mal desservies. L'A51 Grenoble-Sisteron a pour objectif de désenclaver les Hautes-Alpes et les Alpes-du-Sud, le contournement de Nice a pour but d'assurer la continuité de l'arc littoral. On en a déjà parlé précédemment.

Cela dit, les projets d'infrastructures ne suffiront pas pour résoudre ces problèmes de congestion et de pollution. La région dans son ensemble est intéressée par toutes les mesures comportementales, d'urbanisme ou les efforts en matière technologique qui peuvent être présentés et débattus au cours de ce débat.

IV. Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vous rappelle que vous avez un tableau récapitulatif des mesures qui sont présentées par l'Etat. Je propose à M. Nègre et à M. Molinari de venir sur scène et pendant qu'ils s'installent, je vais prendre une question.

Monsieur SERFATI, Association des 7 communes et Région verte

Je voudrais poser une question au représentant de la DRE dont je n'ai pas retenu le nom. Vous avez dit que vous avez eu des difficultés sur l'A8 aujourd'hui en venant. A quel niveau ?

Franck TAILLANDIER, DRE PACA

C'était au niveau de St Maximin, Brignoles et c'était un accident.

Monsieur SERFATI, Association des 7 communes et Région verte

CQFD. Ce n'est pas la peine que je fasse de commentaires.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pour vous, il n'y a pas de congestion sur l'A8 ?

Monsieur SERFATI, Association des 7 communes et Région verte

J'ai traversé les Alpes-Maritimes 6 fois ces 3 derniers jours et je n'ai pas perdu une seconde.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Je m'étonne qu'un représentant du ministère de l'Ecologie ne fasse pas grand cas de travaux qui ont été réalisés par son propre ministère il y a quelques années. Je fais allusion à l'étude pilotée par Mme Dominique Dron « pour une politique soutenable des transports » où tout ceci avait été analysé et d'une manière autrement plus pertinente que cela ne peut être fait dans le cadre du débat public.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a déjà eu un débat organisé en 92 par le préfet Gilbert Carerre.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Nous sortons de deux débats publics ici : le débat public sur la LGV PACA et le débat public sur l'autoroute de contournement de Nice. Je m'étonne que les représentants de la DRE PACA et de la DDE 06 n'aient retenu de ces débats publics que des informations que je qualifierai de pitoyables. Ces débats publics ont permis à des experts, à des spécialistes d'analyser un certain nombre d'aspects et de prôner des solutions qui sont bien loin de celles que vous avez exposées.

Ma question s'adresse à la CNDP. Quand on organise des débats publics en rafale, on pourrait se poser la question d'en optimiser le cours et de faire en sorte que les informations issues de l'un passent à l'autre.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La CNDP est un organisme jeune, la loi date de 2002. Pour l'instant, on démarre. C'est un premier élément. On est chargé en France de veiller au respect de l'information et de la participation du public : on est responsable de la forme et pas du fond. Nous faisons les comptes-rendus de ce qui se dit. A vous, acteurs, de faire les synthèses entre les différents débats. Cela n'empêche pas que chaque CPDP qui est indépendante des autres puisse puiser dans les autres débats des réflexions. Mais pour moi, c'est plutôt aux acteurs de faire cette synthèse et non à la CNDP qui, je vous le rappelle, ne donne pas son avis, mais qui est là pour organiser le débat et pour mettre au débat des

projets. En outre, elle ne maîtrise pas le moment de saisine : ce sont les maîtres d'ouvrage qui décident quand ils font les saisines. La loi est faite comme cela.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable

J'ai lu le rapport de Dominique Dron sur la politique soutenable des transports, je l'ai lu de A à Z, je ne sais pas si énormément de personnes l'ont fait : il est remarquable. Je signale d'ailleurs que, quand nous avons fabriqué le dossier commun entre les deux ministères, nous avons fait venir Dominique Dron qui est intervenue à l'une de nos séances de travail sur le changement climatique et qui a fait un exposé qui a été profitable pour tout le monde. Maintenant, au point où l'on en est, ce n'est pas tout à fait cela la question. Je suis conscient que présenter une liste de 44 mesures, quelle que soit la façon dont on les classe, cela fait un peu inventaire difficile à suivre et dont on ne voit pas la cohérence au premier coup d'œil. C'est pour cela que l'on a bien insisté sur les orientations de fond : la mobilité soutenable, les infrastructures, le report modal. La question n'est pas de savoir si notre dossier est bon ou pas. On a entendu avec plaisir tout à l'heure quelqu'un nous dire qu'il l'avait trouvé bon, d'autres nous ont dit qu'ils l'avaient trouvé pas bon. Ce n'est pas l'objet du débat de distribuer un prix du meilleur dossier, l'objet du débat est de produire des décisions qui servent à améliorer les choses. On n'attend rien d'autre de ce débat, mais cela, on l'attend, et c'est tout.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Au niveau des mesures, je trouve qu'il en manque une qui est fondamentale : c'est le stationnement. La maîtrise du stationnement urbain notamment pour les actifs et la construction en contrepartie de parking relais dans les zones périurbaines est un levier fondamental du report modal. M. Vincent Kaufmann, un Suisse, avait comparé 3 villes suisses et 3 villes françaises et il avait démontré que, dans les deux cas, si le salarié est assuré d'avoir une place de stationnement gratuit sur son lieu de destination, il prend sa voiture dans 99 % des cas, inversement, s'il n'a pas cette assurance, il a un report modal significatif qui varie selon la qualité du transport public.

Par ailleurs, j'ai trouvé que dans l'intervention des représentants de la DDE ou de la DRE, la congestion était dramatisée. Or la congestion est aussi un mode d'autorégulation de la demande de déplacement et d'autorégulation de la notion d'étalement urbain. Par contre, si la congestion n'est pas accompagnée par des dispositifs de gestion du trafic, de maîtrise des vitesses (cf. la notion d'autoroute apaisée qui avait été largement débattue lors du débat public sur le contournement de Nice), elle est difficilement vivable pour les citoyens. Marc Wiel était venu exposer ses réflexions sur l'accompagnement de la congestion dans le débat public sur le contournement de Nice.

Sur la notion de seuil de gêne, on peut regretter que, dans des secteurs urbains et périurbains, il soit fixé à 85 kms/h, dans le sens où, quand on analyse les courbes débit/vitesse sur les autoroutes, on s'aperçoit que la capacité maximale d'écoulement du trafic sur une autoroute est à 60 kms/h et non pas à 85 kms/h, d'où le concept d'autoroute apaisée.

Enfin, sur la logistique, je trouve la notion de carrefour un peu perverse dans le sens où il y a deux aspects dans la logistique. Il y a la logistique porte d'entrée. Le port autonome de Marseille est le premier port européen, il perd des parts de marché par rapport à Barcelone. Si on approvisionne l'Europe depuis Barcelone, après...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est le premier port français, et non le premier port européen. Rotterdam est largement devant.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

En effet, il y a des enjeux de concurrence entre les ports de Marseille et de Barcelone. Donc, la logistique porte d'entrée est fondamentale. Par contre, il y a un autre aspect très pervers de la logistique qui a été analysé par une étude commanditée par la DRE PACA : la logistique d'approvisionnement des centres de consommation urbains, notamment la logistique liée à la grande distribution. On se rend compte, d'après cette étude de la DRE qui est captivante, que la stratégie des acteurs est de réaliser des méga bases logistiques interrégionales et non plus départementales, à partir desquelles tous les trajets se font en camion. Alors qu'avant, on avait une base par département, on a maintenant une base pour tout PACA et tout le Languedoc localisée dans le corridor Avignon-Brignoles. Ces phénomènes sont pervers car ils autoalimentent le « tout camion ». Par ailleurs, ce sont des phénomènes qui sont très sensibles à la hausse des prix du pétrole. J'étais dernièrement à un séminaire du CERTU sur la problématique de l'après-pétrole où ils démontraient que les plus gros impacts seraient sur les chaînes logistiques, notamment l'approvisionnement des supermarchés et des centres de consommation urbains et également tout le relais en termes de transport routier entre les ports et les centres de consommation finaux.

V. Propositions des acteurs du territoire**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour ces précisions. M. Nègre, qu'est-ce qu'un élu comme vous peut faire dans un département comme les Alpes-Maritimes ?

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

D'abord, je vais rassurer le premier rang. J'ai entendu notre ami parler de document pitoyable. Je ne suis pas sûr que l'inventaire à la Prévert soit aussi inintéressant que cela, bien au contraire. Malgré toute la communication que l'on a pu faire, vous êtes une petite cinquantaine dans cette salle.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

C'est normal, vous avez des discours de technocrate. Il n'y a rien d'humain dans ce que vous dites.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On vous passera la parole après, Madame.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Cela ne me gêne pas du tout que la dame nous traite tous de technocrates, y compris les associations. Cela signifie que les associations sont également technocratisées.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Ecoutez.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Passez un micro à madame puisqu'elle veut parler. Présentez-vous, s'il vous plaît.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Bonjour, je m'appelle Mlle Monier, j'ai 42 ans, je suis née à Nice. Ce qui me gêne dans tout ce que j'entends depuis tout à l'heure, c'est un peu le reflet de ce que l'on vit au niveau de la planète. Je ne traite pas les gens de technocrates, mais je dis que les discours qui sont tenus sont des discours de technocrates, qui ne sont pas mis à la portée des gens. Je n'ai pas entendu de choses humaines du tout depuis tout à l'heure. Il n'y a pas de cœur, ce sont des statistiques, des plans. Dans tout ce que j'entends, il n'y a rien qui me convient. On n'écoute pas les gens. La région est bousillée. Moi je le sais parce que je me déplace depuis plus de 30 ans à vélo. Je n'ai pas de voiture. Je fais partie d'une association qui nettoie le lit des rivières, on n'a aucune aide. Je vois beaucoup de gens autour de nous qui sont contents de se faire de la pub sur notre dos, mais aucun n'est capable de bouger son cul pour mettre en place des choses pour protéger la nature. Moi, tout ce que je vois, c'est qu'il n'y a pas un mois où je ne me mets pas à pleurer parce que j'ai vu un arbre qui a disparu, un coin de jardin qui n'est plus là, une vieille maison qui n'est plus là, uniquement parce que c'est le fric qui est toujours mis en avant. Au niveau humain, je ne sais pas, essayez de penser un peu comme les Amérindiens. Quoi que vous fassiez, pensez aux sept générations qui viennent sous vos pieds et pas uniquement à votre gueule et à votre nombril. Il n'y a pas que le fric dans la vie. Moi, tout ce que j'entends ici, ce ne sont que des discours de politique. Il n'y a rien d'humain, il n'y a pas de cœur, il n'y a rien du tout. C'est pour cela que vous n'avez plus personne dans ce type de conférence, c'est un reflet de ce qui se passe au niveau de la société, au niveau de la France, au niveau mondial. Les gens n'ont toujours pas compris que ce ne sont pas les autres qui vont changer la planète, c'est nous, cela passe par l'individu. Tant que les individus n'auront pas repris leur propre pouvoir et qu'ils n'arrêteront pas de le mettre dans les mains de gens qui sont complètement hors de la plaque, hors du système, il n'y a rien qui changera. Vous avez beau parler ici, je n'entends rien d'humain dans ce que vous dites. Allez faire un tour à pied, bougez vos fesses, sortez de vos voitures. Combien sont venus à vélo ou à pied ici ? Levez la main.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Moi je suis venu de Paris. C'est vrai qu'à vélo, c'est difficile.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

En train, voilà, il y a toujours moyen d'éviter les transports polluants.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qu'est-ce que vous proposez ? Le vélo est un moyen à développer. On l'a entendu dans beaucoup de réunions. Mais tout le monde ne peut pas faire du vélo, notamment ceux qui habitent à 30 kms de leur lieu de travail. Qu'est-ce que vous proposez de plus humain ? Nous, on est prêt à écouter.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Il faut mettre en place plus de structures. Au lieu de verbaliser les gens (mon père a été chauffeur routier pendant 40 ans), pourquoi ne pas attaquer le problème à la base, c'est-à-dire obliger les usines à trouver des moyens de construire des véhicules qui fonctionnent avec d'autres énergies ? On est hyper en retard en France. On est un pays complètement nécrosé, comme la mentalité de la majorité des gens dans le pays malheureusement. Il n'y a aucune ouverture sur les nouvelles choses. L'homéopathie se pète la gueule avec toutes les lois qui bloquent les choses. Les médecines naturelles, personne n'y croit en France. Il y a plein de techniques qui pourraient être mises en place depuis des années en France au niveau de la construction de véhicules basés sur d'autres énergies, mais comme, malheureusement, il y a toujours des magouilles financières à tous les niveaux et des lobbies, on ne fait rien. Moi, j'entends parler de contournement de Nice : cela veut dire encore détruire, faire des trous dans les montagnes, bousiller des forêts, polluer des endroits inaccessibles. Au niveau du Mont Vinaigrier, on touche à un endroit qui ne doit plus être touchable uniquement parce qu'il y a un mec qui a du fric qui a racheté un terrain. Sortez de vos nombrils, prenez conscience de plein de choses. Il faut arrêter ce système de consommation où l'on en train de tout bousiller à un haut niveau.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous êtes, comme monsieur, pour relocaliser les activités et travailler au pays, mais ce n'est pas toujours facile. Est-ce qu'on peut le généraliser ? Certains disent que la mobilité est un droit fondamental. Si les liens familiaux par exemple sont restés un peu connectés, alors que les familles sont complètement éclatées, c'est parce que les gens peuvent se déplacer et sont mobiles. Qu'est-ce qu'on répond à cela ?

Mlle MONNIER, habitante de Nice

C'est une question d'effort. Pourquoi les gens ne feraient pas l'effort de prendre le train, les transports en commun, le vélo ? Moi, je me tape parfois 40 kms à vélo. Je travaillais parfois à 4 heures du matin et je me levais à 2 heures du matin pour me taper le trajet à vélo. Cela ne m'a jamais gênée parce que j'étais en accord avec moi.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Je n'ai pas de voiture.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Badré va en vélo au travail, moi j'y vais en moto. Mais ce ne sont pas les 60 millions d'habitants.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Je sais. Je ne suis pas dans la destruction des choses.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On essaye de voir comment on pourrait changer les comportements. Là, on est intéressé par quelqu'un qui a lui-même changé son comportement. Comment avez-vous fait ? Vous avez pris conscience vous-même des problématiques environnementales ?

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Je me sers de mon intelligence.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous regardez la télévision ?

Mlle MONNIER, habitante de Nice

Cela n'a rien à voir.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Si, moi je pense que la télévision ne rend pas intelligent, mais c'est personnel.

Mlle MONNIER, habitante de Nice

La réflexion n'a pas lieu d'être. Je me sers de mon cerveau et je le fais grandir, comme la plupart des gens peuvent le faire. Je pense qu'un débat public, ce n'est pas cela. Il faudrait lancer des formulaires et essayer de questionner les gens pour savoir qui est d'accord pour que l'on continue à détruire l'environnement pour construire telle autoroute ou telle route. Je pense que beaucoup de gens vous diraient qu'ils en ont assez du béton, des autoroutes, de plein de choses, mais personne n'est entendu parce qu'à la tête, ce sont toujours les mêmes qui disent : « OK, tu peux parler, j'en ai rien à foutre, moi je suis en haut de la pyramide et je fais ce que j'ai envie de faire. » Ces gens-là, ils ont oublié que l'on est à la base de la pyramide et que, le jour où on retirera les pierres, ils se pèteront la gueule. Voilà, c'est tout ce que j'ai à dire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci madame.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Le débat est lancé et je remercie madame pour cette intervention vigoureuse qui met dans le même sac, et c'est ce qui me choque un peu, les politiques et les associatifs. Pourtant, les associatifs se bougent les fesses depuis des années. On peut avoir raison contre tout le monde et critiquer tout le monde, c'est possible : la preuve. Moi ce qui m'intéresse davantage, c'est d'essayer de construire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Madame, laissez le parler. Je vous redonnerai la parole après.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

C'est une façon d'aborder le problème. On peut l'aborder en disant que le verre est toujours à moitié vide et que rien ne fonctionne bien dans ce pays. Présentez-vous, soyez élue et à ce moment-là, vous mettrez en application vos idées. Le peuple vous suivra, vous accordera le bénéfice de tout ce que vous venez de dire et ensuite on se rencontrera tous les deux sur le terrain. Je vous invite quand vous voulez.

Je disais donc que, finalement, ce catalogue à la Prévert n'est pas aussi inintéressant que cela. Madame, vous êtes quelqu'un de particulièrement motivé et les gens qui sont dans cette salle sont des gens motivés. Ce qui nous intéresse à travers le catalogue à la Prévert, c'est de faire de la pédagogie, de faire en sorte que le maximum de présidents d'association et d'élus soient intéressés, concernés, motivés et ensuite puissent répandre la bonne parole. On ne peut pas répandre la bonne parole si on ne connaît pas et si quelqu'un ne vous a pas donné des pistes. Pour un Molinari qui bosse dans son coin comme un nègre... combien de citoyens ? Tout à l'heure, on plaisantait. La moitié ici vient de Cagnes sur Mer : vous croyez que c'est le hasard ? Moi, je ne le crois pas. On a besoin d'une prise de conscience. Vous, nous, nous savons que le mode actuel de fonctionnement nous amène droit dans le mur en klaxonnant. Sur l'analyse, on est à peu près d'accord que, si l'on continue comme cela, on explose en vol. Bien. maintenant, qu'est-ce que l'on fait ?

Je voudrais remercier le Président Marzolf qui a accepté, suite à un courrier que je lui ai adressé, d'organiser ici, dans les Alpes-Maritimes, un débat public sur ce débat qui n'intéressait a priori que la Vallée du Rhône et le Languedoc. Je remercie les représentants de l'Etat d'avoir reconnu qu'il y avait une erreur au départ qui était de ne prévoir que la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Aujourd'hui, vous dites que ce n'est pas une mauvaise idée de mettre aussi la région PACA, y compris les Alpes-Maritimes. Toute faute avouée est à moitié pardonnée. Il n'en reste pas moins que l'on a été oublié. La première remarque que je ferai, c'est justement une critique assez vive de ceux qui ont pensé ce débat au plus haut niveau que je qualifierai de parisien sans que cela soit trop péjoratif, qui, encore une fois, ont oublié cette région et ce département. On a l'impression d'être un finistère, chaque fois on nous oublie. Cet axe méditerranéen n'a pas l'air d'être important, pourtant il manquait une branche au triangle que nous formons.

A l'issue de cette remarque, je voudrais réaffirmer quelques points.

Premier point, c'est la nécessité de ne pas considérer cet espace du grand Sud-Est uniquement comme un espace de transit mais comme un espace d'échanges, d'activités, où des gens vivent et ont du cœur, madame. Vous avez failli me fendre le cœur, madame, tout à l'heure.

Deuxième chose, c'est la nécessité de repenser radicalement la stratégie concernant la circulation des marchandises. Dans ce domaine-là, au niveau de l'ADAM, nous pensons qu'il faut un vrai transfert volontariste de la route vers le ferroviaire et le maritime. Cela passe par des infrastructures, mais aussi par des choix de politique publique. On les a cités tout à l'heure : c'est le péage, la taxation, la réglementation, la façon de réguler le fonctionnement. Ce choix de politique publique joue à nos yeux un rôle essentiel. On s'attache trop souvent à l'écume des vagues et pas assez à de vrais choix. Nous, dans les Alpes-Maritimes, nous sommes favorables au Lyon-Turin, au transfert vers le maritime au maximum.

Pour nous, l'urgence consiste également à relier pour les longues et les moyennes distances les Alpes-Maritimes au réseau ferroviaire à grande vitesse. C'est une priorité absolue pour nous. C'est quelque chose qui permettra d'effectuer des transferts modaux importants. On défend avec le Président du Conseil général Christian Estrosi l'idée que la LGV est un équipement structurant prioritaire pour nous.

Ensuite, on a une volonté de développer fortement l'offre des transports locaux. Aujourd'hui, finalement, l'essence est moins chère qu'en 1980. Tant que l'on aura du pétrole finalement bon marché, il ne faut pas s'attendre à ce que les Français modifient leurs comportements. Ceci étant, on constate que lorsqu'on propose des transports publics à des prix abordables (le Conseil général a mis en place une tarification unique à 1,30 euro pour tout le département), on a 40 % d'augmentation du nombre de passagers. On est débordé par la demande sur certaines lignes. Sur la ligne sur la côte entre Nice et Cannes, c'est une augmentation de presque 100 %. On est en surcharge. On va donc commander de nouveaux bus pour répondre à cette demande. Pour le tramway, nous sommes en train de terminer la 1^{ère} ligne qui sera prête, si tout va bien, à l'automne 2007. On a 35 kms de prévu sur le réseau de tramway. Nous espérons pouvoir engager dès 2008-2009 la 2^{ème} ligne et étendre la 1^{ère}.

Vous avez également les mesures environnementales. Vous l'avez dit tout l'heure, le taux d'ozone a beaucoup augmenté sur la Côte d'Azur ces derniers temps et pour la 1^{ère} fois, on met en œuvre une politique de transparence et on le dit à nos concitoyens : là encore, on revient à des mesures simples, pédagogiques. On informe et quand on informe, on éduque, et quand on éduque, on prend conscience. Le citoyen de base vivait dans son nuage d'ozone et, à part le Dr Gilard qui s'en était rendu compte, les autres sur la Côte d'Azur ne le voyaient pas bien. Si maintenant, Madame Michu ou Monsieur Tartempion se rend compte qu'il baigne dans un nuage d'ozone, il va commencer à se dire : « Ah, il va falloir faire quelque chose. » D'abord, il va taper sur les élus. C'est normal, on est fait pour cela. Peut-être qu'ensuite, il va se dire : « Cela ne suffit pas, il va falloir que moi aussi j'évolue ». Cela rejoint le discours de Madame tout à l'heure. Elle, elle est informée, elle sait qu'il y a des nuages d'ozone. Moi, pour la 1^{ère} fois, je vois qu'il y a des nuages d'ozone qui apparaissent dans *Nice Matin*. Le Conseil général a décidé que si, au bout de 48 heures, le nuage d'ozone persistait, les transports en commun seraient gratuits. C'est une mesure concrète.

L'un d'entre vous a dit que, l'hydrogène a priori, c'est pour dans 30 ou 40 ans. Le préfet des Alpes-Maritimes m'avait invité hier à l'accompagner pour un voyage d'études à Munich pour voir ce que font les industriels allemands sur l'hydrogène. J'ai rencontré l'entreprise Mann en transport public : ils sont en présérie sur les bus à l'hydrogène notamment à Berlin, mais ils utilisent les bus à l'hydrogène sur l'aéroport de Munich depuis 99 et ils ont lancé le projet en 96. On a aussi appris

que BMW avait lancé son projet de voiture à l'hydrogène en 1972, ce qui nous rend modestes. Si tout va bien, dans les années 2009-2010, BMW sortira en série 7 sa voiture à l'hydrogène que j'ai essayée avec le préfet hier et qui fonctionne très bien. On ne voit aucune différence, si ce n'est que cela rejette de l'eau.

Je terminerai par deux autres points. La cohérence de l'action publique entre les SCOT, l'habitat, les déplacements et les activités. Aujourd'hui, on a un étalement urbain en France et on peut tous s'en inquiéter. Des dizaines de milliers d'hectares disparaissent chaque année sous cet étalement urbain. Ce n'est pas si simple que cela de toucher au rêve de la villa individuelle avec 1500 mètres carrés de terrain autour. On a besoin de beaucoup de personnes comme vous, madame, pour faire changer les comportements.

Le changement de comportements est pour moi un élément essentiel pour atteindre le facteur 4 si on arrive à l'atteindre. Ce changement de comportement passe par de la pédagogie : c'est pourquoi les réunions comme ce soir sont fondamentales. Sans ces débats publics, il est difficile de faire comprendre à nos concitoyens qu'il va falloir petit à petit changer de vie.

Je prends par exemple l'annulation de la ligne électrique Boute-Carros : c'est une vraie baffe parce qu'on ne s'y attendait pas et que l'on comptait sur elle. Demain matin, on n'aura pas cette ligne et, avant de trouver un autre système, j'ai cru comprendre que ce serait assez compliqué. Alors qu'est-ce qu'on fait ? On baisse les bras ou on en profite pour rebondir ? J'espère que l'on rebondira sur cette annulation qui nous tombe d'en haut et que demain on aura une politique, telle qu'elle est menée d'ailleurs par le Conseil général. Aujourd'hui, au Conseil général, on subventionne à 50 % les équipements solaires. C'est nouveau, cela vient de sortir. Dans la ville de Cagnes, nous avons installé pour la première fois un parc solaire sur un immeuble. Cela ne s'était jamais fait. Donc, petit à petit, il y a des choses qui peuvent évoluer et ces débats publics nous permettent, me semble-t-il, de faire évoluer.

Enfin, au-delà de ce débat public, j'appelle à un débat national sur les déplacements, mais aussi sur ce que nous devons faire demain pour notre société. Je crois que si nous ne faisons pas œuvre pédagogique, nous n'arriverons pas à atteindre le fameux facteur 4. Pour l'atteindre, il va vraiment falloir changer beaucoup de choses, alors autant en prendre conscience le plus vite possible.

Un dernier point, l'Etat nous transfère aujourd'hui quantité de compétences, mais pas toujours l'argent qui va avec. En plus, il nous demande de prendre en charge financièrement des équipements nationaux. Cela commence à faire beaucoup et je ne suis pas sûr que les Alpes-Maritimes puissent se payer à la fois le tram, la 3^{ème} voie, la LGV et le reste.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Le groupe de travail facteur 4 dans l'une de ses recommandations dit que la CNDP devrait être saisie pour organiser un débat public sur le changement climatique, l'effet de serre et les changements de comportements dans le bâtiment, dans les transports, dans l'industrie qui seraient nécessaires pour atteindre ce facteur 4.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Je l'ignorais, mais je crois que ce serait très utile.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Nègre, vous avez dit que le pétrole n'était pas assez cher. Vous êtes plutôt pour taxer davantage le pétrole ?

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Je suis maire, je suis vice-président de la CANCA et du Conseil général. Je m'aperçois que les politiques de l'offre sont indispensables. Je reviens de Londres où l'on a mis des péages urbains. A Stockholm, j'ai vu que l'on a mis aussi du péage urbain. Chaque fois, les élus locaux dans ces deux villes ont pris la précaution d'augmenter de manière considérable l'offre. C'est très bien, parce qu'il faut offrir une alternative. Pour autant, ce n'est pas uniquement par des politiques de l'offre que l'on arrivera à atteindre cet objectif de facteur 4. Si l'on vise le facteur 4, cela ne suffit pas. Qui veut la fin veut les moyens. Si c'est l'objectif 4 qui est prioritaire, il va falloir prendre le taureau par les cornes. Cela va avoir des impacts sur la vie courante. Madame disait justement : « moi, je prends mon vélo. » Dans la ville de Fribourg, qui n'est pas le Rwanda profond, mais qui est une ville plus riche que la nôtre, vous avez sur le pont qui traverse la ville 9 000 vélos/jour. Là-bas, les bourgeois sont à vélo. Donc, on peut faire et ce n'est pas à des milliers de kms. Récemment, j'ai pris mon vélo, je suis parti de la mairie de Cagnes/Mer à 7 heures du matin pour rejoindre la communauté d'agglomération. Je ne le referai pas. J'ai bougé mes fesses, mais j'ai failli y laisser ma peau !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faut mettre des pistes cyclables sécurisées.

Mlle MONNIER

Cela ne m'étonne pas que l'on en soit arrivé là quand on voit des gens comme vous !

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

La réciproque est vraie, je vous rassure !

Le Conseil général a fait un schéma départemental cyclable. On vient de débloquer 50 millions d'euros pour des pistes cyclables. Voilà ce que l'on fait.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous voulez réagir, madame ?

Mlle MONNIER

Cela ne sert à rien.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Molinari, est-ce que vous pouvez faire votre intervention en 7 minutes et après, on prendra les questions de la salle.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Merci M. Marzolf d'avoir organisé cette réunion. Merci également à M. Louis Nègre d'avoir fait un courrier à ce sujet. Nous, bien avant que le débat ne s'amorce, nous avons demandé la même chose avec un moindre succès, mais il est tout à fait légitime que les élus aient plus de poids qu'une modeste association. Donc, nous avons à plusieurs reprises insisté pour que le débat public soit recadré et que la démarche change. C'est le titre de l'intervention que nous avons faite il y a un mois à Montpellier. Nous avons listé 5 points :

- Elargir le périmètre du débat à l'ensemble de l'arc méditerranéen : merci, vous nous l'avez accordé ;
- Accorder la priorité à l'aménagement du territoire : j'insisterai à nouveau sur ce point ;
- Changer de démarche méthodologique, c'est-à-dire renoncer au suivisme tendanciel et s'inscrire dans une analyse rétroactive où l'on se fixe un objectif, par exemple le facteur 4, et l'on réfléchit sur les moyens d'y parvenir.
- Tirer les enseignements des débats publics précédents : vous voyez que l'on est encore loin du compte.
- Promouvoir un changement de politique. Là, je rejoindrai ce qu'a souligné M. Nègre.

Etait-il concevable de se désintéresser de la branche Est de l'arc méditerranéen ? La réponse est évidente. Il y a le franchissement alpin de Vintimille. Cela fait dix ans, depuis que nous existons, que nous avons tiré le signal d'alarme sans grand succès. Il a fallu un certain nombre d'années pour que les responsables administratifs et politiques en prennent conscience.

L'image suivante montre que le problème est grave : le flux à Vintimille est presque aussi important maintenant que le flux de transit à travers les Alpes du Nord.

Mais ce diagramme est très intéressant aussi parce qu'il montre à quel point il est nécessaire de réaliser sans tarder la percée de base Lyon-Turin pour que ces énormes trafics routiers qui traversent notre territoire de part en part puissent être éclusés par des moyens plus respectueux de l'environnement. La question du littoral reste posée. Nous avons tenu à insister pour que les réalisations ferroviaires nouvelles sur le littoral soient compatibles avec l'acheminement du fret. Merci, M. Nègre, de l'avoir rappelé.

Une autre image montre à quel point il est difficile de dissocier la branche Est du reste du dispositif d'échanges entre le delta rhodanien élargi et le reste des territoires européens.

Une autre image encore, qui émane de notre collègue et ami Gabriel Jourdan, à l'agence d'urbanisme de Toulon, montre à quel point de plus en plus s'installent dans ces régions de PACA et Languedoc-Roussillon des déplacements de personnes très intenses entre les différentes métropoles régionales.

Encore une image, c'est la vision par l'Observatoire de la métropolisation de ce dispositif qui occupe l'ensemble de l'arc méditerranéen : un phénomène de métropolisation qui est illustré par l'image suivante et qui montre quelle terrifiante réalité nous aurons à gérer avec cette densification de cet espace et le mitage généralisé qui se développe autour de nos villes littorales.

J'en viens maintenant à notre région. A propos de Nice, cela rappelle aussi des images célèbres où le cinéaste Jean Vigo dénudait des promeneurs sur la Promenade des Anglais. C'était quelque chose qui anticipait sur ce qui a pu se passer ces dernières décennies. Les dirigeants de la Côte d'Azur se promenaient entièrement nus sans le savoir, sans savoir qu'autour d'eux, il se passait des choses intéressantes, innovantes, et ont perduré dans leur vision totalement rétrograde. L'enfermement ne serait-il pas plus culturel que géographique ? Les choses changent à tous les niveaux, les propos du Président Louis Nègre le démontre, néanmoins il y a des pesanteurs.

La carte suivante représente l'avenir de la Côte d'Azur tel qu'il était perçu en 94 par la Direction des routes. La liste à droite est longue. A part les inscriptions en noir, tout le reste a été maintenu. Il est intéressant de voir que tous ces projets étaient articulés autour d'un tunnel autoroutier sous le Mercantour. Il s'agissait d'un tunnel autoroutier de 17 kms qui était censé devoir être desservi par un réseau maillé autoroutier. Ce réseau maillé persiste, il vous a été présenté par M. Taillandier, et certains de ces projets sont dans le tuyau...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous en êtes à 7 minutes M. Molinari.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Vous m'accorderez bien quelques minutes de plus.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

2 minutes, après c'est le public qui n'a pas la parole.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Le public aura la parole. Je le représente un petit peu.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Donnez des propositions concrètes.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Ce tunnel autoroutier du Mercantour était relié par un réseau maillé, et ce réseau maillé persiste comme persiste dans le « tuyau » des projets autoroutiers dans la Vallée du Rhône. Il y a une certaine persistance dans cette manière de voir qui consiste à mailler le territoire en invoquant le désenclavement à tout bout de champ.

Heureusement, les choses sont en train de changer. Comme le Mercantour, des projets ont sombré grâce aux débats publics. L'extension du port de Nice a coulé sous les coups conjugués de la protection du patrimoine et de la protection de l'environnement.

Ce qui est important pour nous, c'est la LGV PACA parce que c'est une infrastructure ferroviaire, qui aura un rôle sur la restructuration du territoire, sur les liaisons entre métropoles, sur la reconstruction des villes sur les villes et sur l'enrayement du mitage périurbain.

La question de l'urbanisme est primordiale et ce sera mon dernier point. Ce processus de métropolisation qui a été analysé par l'Observatoire transrégional a été considérablement accéléré par la régionalisation qui a laissé libre cours aux initiatives locales d'urbanisation et d'implantations commerciales et industrielles anarchiques et par la déréglementation des transports, mais dans le même temps, le pouvoir de l'Etat ne s'est guère exercé que sous la forme de DTA étriquées. La DTA 06, c'est le département des Alpes-Maritimes, la DTA 13, c'est le département des Bouches-du-Rhône.

Vous avez là des illustrations du découpage de l'étude de la DTA 06 qui montrent à quel point l'étude de l'aménagement du territoire de notre département est déconnectée de l'Italie, du Var et de la principauté de Monaco.

Le deuxième aspect du contrôle de l'urbanisme, c'est le découpage des communautés d'agglomération et des SCOT. Ces cartes ne se recoupent pas avec les découpages de l'étude DTA : ceci pose un problème de gouvernance, et la dernière image le montre. Les périmètres des SCOT approuvés ou en projet s'opposent à une prise en compte globale de la problématique de la gestion de ce territoire.

Que proposons-nous ? Pour une meilleure gouvernance, nous attendons beaucoup de l'Observatoire des territoires et de la métropolisation dont la création a été annoncée le 11 mai dernier à Avignon, qui nous semble pouvoir amorcer un retour souhaitable de l'Etat dans les régions PACA et Languedoc-Roussillon. Nous pensons aussi que le resserrement des liens entre les agences d'urbanisme serait extrêmement salutaire pour une meilleure gouvernance de notre territoire. Dernier point, il nous semble qu'il serait temps de réfléchir à l'instauration d'une DTA générale qui couvrirait au moins l'arc méditerranéen. Là, je formulerai le vœu que cette DTA soit pilotée par d'autres que ceux qui ont piloté la DTA des Alpes-Maritimes, dont nous constatons qu'elle n'était pas très avant-gardiste. Merci, j'ai dépassé mon temps de parole, mais il y avait pas mal de choses à dire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour ces informations.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Je suis très content de voir l'évolution de notre ami Nègre qui, avant d'être maire, a fait un long passage parmi les associatifs, et je vois qu'aujourd'hui il en tire des conclusions tout à fait positives. Ce qui a été dit aujourd'hui ne s'inscrit pas en faux avec la ligne générale que j'ai développée. Il y a des mesures ponctuelles qui doivent être faites le plus rapidement possible comme cela a été dit par le représentant de l'Etat. Tout ce que vous proposez aujourd'hui doit être

fait de façon immédiate et urgente. Cela n'empêche pas de réfléchir sur un nouvel aménagement du territoire.

Je suis d'autant plus satisfait comme mon ami Louis Nègre de la décision qui a été prise sur Boutre-Carros. J'ai même brûlé le dossier au col de Vence ! Aujourd'hui, c'est un triomphe. Je suis prêt à les conseiller sur tous les moyens de récupérer de l'énergie dans les Alpes-Maritimes. Avec l'éolien, la biomasse, le solaire, on est en excès d'énergie et on en vendra. De ce côté-là, je suis très optimiste. Sur la filière bois, je trouvais ahurissant...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Revenons aux transports.

Dr GILARD, élu de Roquefort et président d'une fédération d'associations

Oui, mais M. Molinari n'a pas tellement parlé de transport. Lorsque je parle de la filière bois, je parle de transport. On faisait venir du bois. Je connais les principaux importateurs de bois du département. Maintenant, on va pouvoir récupérer toute cette filière et donc diminuer les transports internationaux. Il faut penser à ce que l'on peut faire sur place. Pourquoi importer des tomates du Maroc alors qu'on peut très bien les faire ici en limitant le transport ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On a entendu dans le débat le public proposer d'indiquer sur l'étiquette des produits le nombre de kms parcourus depuis le lieu de production. D'ailleurs, c'est proposé par le groupe de travail facteur 4.

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen

Je suis d'accord avec le président de l'agence de déplacement pour dire que la région PACA et les Alpes-Maritimes ont été oubliées par le débat public. Je l'ai dit lors de précédentes réunions publiques. J'ai constaté qu'un certain nombre de problèmes sont communs aux trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA. Tous les problèmes soulevés aujourd'hui sont dus au changement climatique provoqué par la pollution.

Au niveau de la région PACA, il y a un grand projet qui va devenir un élément important dans les déplacements de voyageurs principalement, c'est la future LGV PACA, le maillon manquant de l'arc méditerranéen entre l'Espagne et l'Italie. Cette LGV constituera un lien avec la future LGV Nîmes-Perpignan qui fera l'objet d'un autre débat public. Là-dessus, je voudrais revenir sur un point important que j'ai évoqué à plusieurs reprises, c'est la question du positionnement des futures gares LGV.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ressorti dans le débat public LGV PACA, on ne va pas le refaire. Là, c'est plutôt d'autres solutions par rapport à l'amélioration de la politique des transports.

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen

Un aménagement a été oublié par le représentant de la DDE : c'est la modernisation de la ligne ferroviaire Nice-Breil-Tende-Cunéo. La voie ferrée date de 1928 et on commence à peine à parler de travaux. Pourtant, il y a urgence à rénover cette ligne.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pour les voyageurs ?

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen

Pour les voyageurs et un peu pour le fret.

Il y a également la 3^{ème} voie ferrée. Récemment, RFF a fait état de problèmes d'insertion de la 3^{ème} voie ferrée à l'entrée de Nice. Effectivement, à cause de l'autoroute urbaine, il n'y a pas de place pour poser la 3^{ème} voie. J'ai proposé à la ville de Nice lors d'une précédente réunion publique de supprimer dans les deux sens une voie de circulation de cette autoroute urbaine.

Concernant le pétrole, vous trouvez que l'énergie, M. le Président, n'est pas assez chère. Or il faut un certain délai pour la mise au point d'énergies alternatives : en attendant, il faut avoir les moyens de vivre et de se déplacer avec ce que l'on a. Donc, il serait souhaitable que nous puissions avoir une quinzaine d'années pour patienter en attendant l'apparition de nouvelles solutions. Je crois beaucoup à la voiture propre parce que, lorsqu'elle sera mise au point, elle n'émettra plus aucune pollution. Evidemment se posera le problème de l'utilisation de la voiture particulière. Là-dessus, il faut utiliser la voiture particulière d'une façon exceptionnelle ; pour le reste, il faut développer les transports en commun. J'attends avec une grande impatience la mise en service prochaine de la 1^{ère} ligne de tramway et j'espère que, dans quelques années, le tramway desservira notre ville de Cagnes/Mer.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

M. Corot, vous étiez membre de la CPDP sur la LGV PACA.

Didier COROT

Lors de la présentation à Montpellier des incidences sur l'environnement des infrastructures, Isabelle Rault qui est paysagiste avait évoqué les différentes façons d'impacter un territoire pour ses traversées : les espaces naturels, les espaces agricoles et les espaces périurbains. D'ailleurs, il y avait eu des réactions assez fortes du public pour dire que passer dans le territoire agricole était toujours une facilité parce que c'est un peu le ventre mou dans la politique d'aménagement du territoire.

J'ai deux diapositives à vous présenter. Les infrastructures sont rarement considérées comme des vecteurs d'aménagement du territoire. Les espaces riverains apparaissent comme des délaissés occupés par défaut alors qu'ils sont un formidable outil de découverte des paysages et des territoires et offrent des potentialités de composition spatiale. L'urbanisation des abords des

infrastructures dans les franges urbaines s'inscrit, devrait s'inscrire en tout cas, dans la politique de renouvellement urbain qui est malheureusement insuffisante actuellement. Elles évitent d'urbaniser de nouveaux espaces naturels ou agricoles.

Pour urbaniser ces délaissés, de nouvelles formes urbaines sont à inventer pour contenir les nuisances et proposer des repères pour les voyageurs, mais pas seulement pour eux bien sûr. Des aménagements confortables, agréables et utiles pour les hommes qui vivent et travaillent là et répondent d'ailleurs aux besoins de stationnement.

J'ai trouvé un exemple en Italie, à Bergame, qui a été réalisé par l'architecte Jean Nouvel, dont on parle pas mal en ce moment. Je ne travaille pas du tout pour l'atelier Jean Nouvel, mais j'ai trouvé ces illustrations sur son site Internet et il m'a donné l'autorisation de vous les présenter.

Sur l'autoroute Milan-Venise, qui correspond à ce qu'est la Vallée du Rhône pour nous, il y a déjà une 2 fois 4 voies existante qui est sursaturée, Jean Nouvel a fait un projet sur Bergame, baptisé « le kilomètre rouge » qui apporte une réponse dans un contexte similaire. Brembo, prestigieuse marque de freins automobile, de luxe et de compétition, implante bureaux de recherche et ateliers à Bergame, le long de l'autoroute Milan-Venise... pour être vu. Sur le même site, Brembo aménage d'autres activités commerciales et hôtelières. L'identité de ce site industriel et commercial est créée par la mise en place d'un trait rouge d'un kilomètre de long, parallèle à l'autoroute, rouge vif, tel l'image de Brembo, trait rutilant d'aluminium laqué et rainuré pour le mur qui protège des bruits l'ensemble des activités qui se développent au milieu des arbres avec de larges vues sur le paysage. L'écran rouge est construit sur un socle-parking, lui aussi...rouge. Ce « kilomètre rouge », c'est provocateur, mais justement c'est intéressant, il faut parfois lancer des provocations pour faire réagir. Ce kilomètre rouge, vu du côté de la voie d'autoroute, est un événement cinétique visible à grande vitesse, alors que de l'autre côté, c'est une zone d'activités.

Ce n'est pas présenté comme modèle, c'est juste une proposition concrète qui a le mérite de traiter autrement que par des dispositifs de protection sonore et visuelle défensifs la traversée de grandes infrastructures dans un contexte de densification, notamment périurbaine.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une idée pour le contournement de Nice ?

Didier COROT

Vu la platitude de la plaine du Pô, je pensais plutôt dans le Languedoc à Montpellier ou dans la Vallée du Rhône, à Valence, etc.

Ce qui intéressant aussi, c'est ce qu'il appelle le « socle parking » qui est en fait un parking relais. A partir de là, partent des itinéraires de bus et de transport qui vont jusqu'à la Bergame moderne et à Bergame centre ancien. Le mur antibruit devient un élément architectural qui répond à plusieurs fonctionnalités et notamment celle de parking relais. En plus, c'est de l'architecture HQE, haute qualité environnementale. Cela ne consomme aucune énergie extérieure, car ce sont des activités, comme à Sophia Antipolis, qui ne nécessitent pas des machines.

Plus généralement, nous pensons à défendre toute solution de réduction des flux. Nous ne disons pas : voilà, il y a des solutions pour augmenter le nombre de voies. C'est plutôt un exemple

d'insertion de l'infrastructure dans le territoire et de réponse à plusieurs fonctions, notamment aux transports locaux avec les parkings relais en bordure de voie jouant le rôle d'écran entre l'infrastructure et le pays où l'on vit.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour ces précisions.

Monsieur GIUDICELLI, GADSECA

La DTA 06 est inachevée. Au cours du débat sur la LGV, j'ai émis l'idée de la mettre à jour : qu'en pense Monsieur Blanchet ?

Monsieur TAILLANDIER, DDE

La DTA est basée sur des études qui datent d'avant 2000 et qui sont, pour certaines, obsolètes. On se pose effectivement des questions. Je mets en place un groupe de travail entre les administrations de l'Etat et les partenaires locaux pour faire une évaluation de l'application de la DTA pour une éventuelle mise à jour.

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Je pense que c'est une excellente chose d'actualiser en continu un tel document, parce que c'est notre feuille de route locale pour l'aménagement du territoire. Nous avons besoin d'avoir une feuille de route actualisée en continu. Je voulais simplement apporter deux précisions suite aux interventions des associations.

Je voudrais dire à M. Molinari qu'il a émis un vœu et qu'il va être exaucé. Il y aura une contribution des Alpes-Maritimes à ce débat que vous allez recevoir normalement sous 24 heures et il y aura une contribution commune de toutes les agences d'urbanisme de la région PACA sur ce débat.

Quant à notre ami Ménard, je proposerai au Conseil général et à la CANCA l'expérimentation sur la Côte d'Azur de bus à hydrogène.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

L'agence d'urbanisme de Toulon m'a envoyé pour affirmer la solidarité des agences d'urbanisme et rappeler l'enjeu d'inclure la branche Est de l'arc méditerranéen dans ce débat public au regard des considérations de transports de marchandises, de structuration des liaisons inter-métropolitaines et d'ouverture grâce à la future LGV PACA, des enjeux de ferroutage, de merroutage, etc.

L'agence d'urbanisme n'est pas un outil miracle, c'est un outil d'aide à la décision. On observe les territoires, on réalise des études prospectives, on propose des choses, mais après ce sont les élus qui décident au niveau des PLU, des SCOT, etc. On est plutôt un centre d'animation, d'aide à l'accompagnement des projets, etc. c'est ce qui fait notre force et qui fait aussi notre faiblesse. Finalement, ce n'est pas nous qui décidons.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a des experts qui donnent des conseils et après il y a ceux qui décident.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Exactement. Notre mission, c'est d'éclairer les débats et les choix.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Par rapport à une coordination sur des territoires cohérents, cela semble l'une des voies de partenariat. M. Blanchet, vous vouliez ajouter quelque chose ?

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

Pardon de mon retard imputable au transport aérien. Ce sont toujours les cordonniers les plus mal chaussés. Sur le merrouage, il faut savoir que la moitié du trafic Espagne-Italie passe d'ores et déjà par la mer, l'autre moitié passant sur l'arc méditerranéen. En matière d'autoroutes de la mer, la décision prise par un CIADT a été de commencer par lancer un appel à projet sur l'axe atlantique. Cet appel à projet est en cours et doit déboucher sur des propositions fin 2006 pour une décision en 2007. Suivra ensuite, sur la base de cette expérience, en 2007, un appel à projet sur la Méditerranée, soit France-Espagne soit France-Italie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

L'axe Atlantique, c'est pour relier quels ports ?

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

Ce sont des choses ouvertes. En Espagne, cela se passe à Bilbao ou dans un autre port de la Cantabrique. Sur la façade ouest, c'est Nantes, Cherbourg, Le Havre ou Dunkerque.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avec la connexion avec les ports du nord qui, eux, réceptionnent beaucoup de conteneurs d'Asie qui sont à destination de la France.

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

Beaucoup de camions qui passent par l'A10 pourraient emprunter en partie cet axe atlantique.

A Sète et à Port la Nouvelle, des camions espagnols pourraient prendre un navire RO-RO et partir vers l'Italie, comme ce qui existe entre Toulon et Civitavecchia.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La ligne Toulon-Civitavecchia vivote.

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

Oui. On a un exemple de navette privée. PSA a mis en place une navette entre St Nazaire et Vigo qui fonctionne bien : ce sont deux usines espagnoles du groupe PSA qui sont alimentées par cette navette.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci pour ces précisions. Madame.

Brigitte GOURMANEL, collectif pour l'aménagement durable et la défense de l'environnement des Alpes-Maritimes

Je ne suis pas un technocrate, j'essaie de comprendre la politique qui va gérer notre département et notre région. J'ai quelques points à soulever.

Je regrette que ce débat sur la politique des transports n'ait pas été préalable aux différents débats qui nous ont animés : le doublement de l'A8, la LGV, la 3^{ème} voie, etc. On a débattu de cette problématique dans le cadre de chacun des débats, on y revient ici, mais on n'avait pas la connaissance des propositions de l'Etat qui vont représenter chez nous une augmentation des transports de 25 %. J'ai été un peu choquée d'entendre les intervenants dire que le contournement était justifié par ces dispositions. Si on augmente de 25 % les transports, alors le doublement de l'A8 devient justifié. Là, on n'est pas du tout d'accord.

Une chose aussi m'a étonnée. On réclame à grands cris une LGV mixte Montpellier-Perpignan. Mais nous, on a réclamé aussi une LGV mixte, en concordance avec les installations italiennes. On est un département frontalier, on a des contraintes européennes, on a des obligations et il serait temps peut-être que l'on pense à s'équiper pour pouvoir faire face à nos obligations.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pendant le débat sur la LGV, la réponse de RFF était la solution Lyon-Turin, parce que la ligne mixte coûte 40 % de plus en moyenne.

Brigitte GOURMANEL, collectif pour l'aménagement durable et la défense de l'environnement des Alpes-Maritimes

Le coût est l'argument qui nous est toujours opposé. Quand on voit la carte que M. Molinari a présentée sur l'évolution du fret chez nous, je crois que l'on a besoin de reconsidérer cette solution.

L'A8 supporte le trafic de fret routier : cela ne leur coûte que 18 euros, il faudra peut-être aussi revoir cela. Le transit de fret est quand même un problème important chez nous.

L'objectif facteur 4, pour moi, doit être posé au préalable à la recherche de solutions pour atteindre cet objectif. Maintenant, si on accumule différentes propositions et que l'on se rend compte que l'on n'aboutit qu'au facteur 2,5, automatiquement, on ne pourra jamais arriver au facteur 4.

Sur le département, on constate que chaque agglomération fait son petit TCSP (un TCSP, ce n'est rien de plus qu'un couloir de bus) et que ces TCSP ne sont pas en cohérence. Le billet à 1,30 euro, c'est magnifique, mais cela n'est valable que pour une ligne. Celui qui a un abonnement de 30 euros par mois multiplie par deux ou trois cette somme suivant le nombre de lignes qu'il doit emprunter. Cela peut décourager des usagers.

On a très peu de transports en commun entre le moyen pays et le littoral. Or c'est la majeure partie des transports en véhicule particulier. Donc, on a un gros effort à faire à ce niveau-là. Un tiers des Niçois se déplacent à pied. 18 % n'ont même pas de voiture. Le tramway va encore améliorer les choses. Dans le dossier du tramway, ils avaient estimé que 16 % des piétons allaient pouvoir se reporter sur le tramway, mais ce n'est pas le but du jeu ! Le but du jeu, c'est au contraire de prendre des usagers de véhicules polluants.

On compte énormément sur le report modal sur le TER. Moi, j'ai pris le TER pour aller à Marseille à la réunion LGV PACA et je l'ai regretté tout le long du trajet. D'abord, le train était tout rouillé et en plus, il est arrivé avec une demi-heure de retard. Tant que la solution de référence de la LGV est de descendre sur la 3^{ème} voie au milieu des TER et des omnibus, la promesse de métro de surface est compromise.

Enfin, je me rends compte que, dans la problématique d'aménagement du territoire, la bande littorale des Alpes-Maritimes qui représente 10 % du territoire supporte 95 % de la population. C'est dire si l'on est entassé les uns sur les autres ! Or c'est là que se retrouvent toutes les infrastructures de transport qui traversent le département. Chacune de ces infrastructures nouvelles est créée ou en élargissement des voies existantes ou en nouvelle ouverture sur l'espace, chaque fois au détriment de l'espace urbain. Je vous assure que les riverains, contrairement à ce que disait Monsieur tout à l'heure, ne se sentent pas délaissés. Ce n'est pas du délaissé, c'est de l'urbain, ce sont des logements. Il serait temps que les technocrates qui conçoivent ces infrastructures viennent sur le terrain, viennent discuter avec les gens pour voir dans quel environnement ils vont les faire passer.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je pense que les gens de la DDE se déplacent sur le terrain. Monsieur Nègre, comment les AOT, autorités organisatrices des transports, peuvent-elles se coordonner ?

Louis NEGRE, président de l'ADAM, vice-président de la CANCA

Un syndicat mixte loi SRU peut coordonner. Il en existe quelques exemplaires en France. Sur une centaine de départements, il doit y en avoir 4 ou 5. Nous avons créé un syndicat mixte présidé par le sénateur maire de la ville de Nice qui s'est réuni récemment et qui a décidé d'accélérer pour mettre en place l'équivalent d'une carte orange sur la Côte d'Azur. Quand j'ai été élu en 1995, il y avait plus de 15 autorités de transport. On est passé à 9, c'est mieux mais ce n'est pas l'idéal. Pour moi l'idéal, c'est une seule autorité de transport pour les Alpes-Maritimes. Mais on avance.

Jean-Paul CHARBOGNAU, Cagnes/Mer, président d'une association cagnoise

Je voudrais revenir sur la LGV. Nous avons déjà la 3^{ème} voie en gare de Cagnes/Mer. Donc, j'élimine complètement le débat ou l'ambiguïté qu'il peut y avoir à ce sujet. Par contre, au sujet de la LGV, je suis étonné d'avoir entendu tout à l'heure les deux Directions parler directement d'une desserte des métropoles et de la poursuite vers l'Italie. En effet, dans *Nice Matin* qui relate la réunion qui s'est tenue hier où Mme Gourmanel a été invitée, mais à laquelle je n'ai pas été convié, je ne sais pas pourquoi, on remet en cause le scénario des métropoles. Cette réunion relance une nouvelle étude à trois hypothèses : Nice-Paris, une desserte des métropoles Marseille-Toulon-Nice et une meilleure utilisation du réseau dans les qualités de vitesse en intercalant les 10 LGV à l'intérieur d'autres rames. Je pense que l'on revoit aujourd'hui le tracé de la LGV tel que débattu depuis 2005. Nous attendons toujours cette finale dans les Alpes-Maritimes dont a parlé Mme Gourmanel (jusqu'où la LGV dans les Alpes-Maritimes ?). Maintenant, ce n'est pas le débat de ce soir. J'ai terminé.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vous propose de vous rapprocher de Bernard Gyssels de RFF qui pourra vous répondre.

M. DUFOURNEAU, DDE, citoyen de Nice

Je m'associe à Louis Nègre pour saluer la qualité pédagogique du rapport et du dossier. Derrière cette qualité pédagogique, je me pose une question. Le titre du débat est le débat sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Mais, dans ce document, on sent bien que le débat est beaucoup plus général et que, finalement, la Vallée du Rhône et l'arc languedocien n'apparaît qu'en fil conducteur. Aujourd'hui, il est intéressant que le débat public soit venu jusqu'à Nice, mais j'irai même plus loin, compte tenu de son rôle pédagogique généraliste, il aurait presque vocation à devenir itinérant et à parcourir toute la France.

Un autre point, il a une approche très mode de transport, on va tout de suite aux solutions et on ne se pose qu'après la question « à quoi elles servent ? ». Je rejoins ce que Madame a dit tout à l'heure. C'est peut-être pour cela que cela manque de cœur. C'est un peu ce qui apparaît sur cette diapositive. D'un côté, on a un TGV qui est un bel outil, qui fait le prestige de la France, on a une péniche avec des petites fleurs autour, qui fait plaisir en termes d'environnement, mais derrière cela, à quoi cela sert ? La vraie question qui a été posée plusieurs fois ce soir, c'est : aujourd'hui, pourquoi on se déplace ? Quels sont les besoins à satisfaire ? Qu'est-ce qu'on va apporter aux gens ? Je pense que mettre du cœur dans le débat, c'est avant tout poser la question que pose la partie gauche de la diapositive où l'on voit un enfant que l'on emmène en vacances ou que l'on est

allé chercher à l'école : quels sont aujourd'hui les besoins de transport ? C'est à partir de là que l'on pourra réfléchir à : comment les satisfaire et quels sont les meilleurs moyens de les satisfaire ?

Aujourd'hui, dans le tableau qui a été présenté des méthodes, des moyens, des outils, on retrouve finalement une liste d'outils avec simplement deux colonnes : impact sur la mobilité et impact sur l'environnement. Mais je pense qu'il faudrait partir de tous les besoins de transport que l'on peut identifier...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ce que l'on appelle la mobilité.

M. DUFOURNEAU, DDE, citoyen de Nice

Et ensuite mettre en regard les moyens et les évaluer : est-ce que tel ou tel outil qui est présenté répond à cette demande ou n'y répond pas ? C'est vraiment remettre l'utilisateur, le citoyen, au départ de la réflexion, plutôt que de lui présenter un catalogue de solutions qui sont finalement la conclusion de cette réflexion.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous, on a positionné le débat sur : comment concilier liberté de se déplacer et environnement ? Et après comment on va se déplacer dans les 15 ans à venir ? M. Blanchet, vous voulez réagir ?

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

Merci d'abord pour avoir mis un peu d'humanité dans notre discours général pour répondre à cette dame tout à l'heure.

Pour répondre à votre souci, le groupe facteur 4 propose un débat national sur le changement climatique. Comme 27 % des gaz à effet de serre sont dus au transport, il faudra bien évoquer tout ce que l'on fera dans le domaine des transports pour lutter contre le changement climatique.

Noel BELIN, SNCF

Je voulais simplement dire que nous venons de signer une convention avec l'Éducation nationale pour préparer 500 intervenants dans les écoles pour la rentrée 2006 sur la pédagogie des modes propres et du mode ferroviaire. Je crois que, ce faisant, on prépare l'avenir et on répond à un certain nombre de questions. Du côté du cœur, nous avons eu beaucoup d'enfants qui ont visité des installations ferroviaires et des jeunes qui s'intéressent et qui posent les questions les plus pertinentes et peut-être encore plus pertinentes que celles que l'on a ici dans nos assemblées.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vive les jeunes, M. Molinari, l'avenir est aux jeunes.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

On met un peu la charrue avant les bœufs. On parle de transport et on omet toujours de partir du territoire. Quel territoire, quel espace nous voulons préserver pour les générations futures ? Il faut montrer que les transports sont liés à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme. Bien sûr, le temps de réponse en matière d'urbanisme est très long, mais il ne faut pas se retrancher derrière cela pour ne rien faire. Nous avons plaidé dans les différents débats publics qui se sont déroulés pour cette priorité : penser territoire d'abord, et ensuite qu'en résulte-t-il pour les transports ? Nous avons, grâce à la CPDP, pu faire inviter des experts en la matière. La réflexion a avancé, mais malheureusement, elle n'a pas eu tout l'impact que l'on pourrait souhaiter, parce qu'il y a un effort pédagogique à faire, parce qu'il est dommage que ces débats publics se déroulent sans la jeunesse. Nous avons à plusieurs reprises proposé de faire en sorte que les enseignants soient associés au débat. Ce montage n'a pas été amorcé. Cette demande, nous la formulons auprès de la CNDP.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Sur la LGV PACA, on a développé exprès un kit pédagogique pour les professeurs : on l'a envoyé à 1 000 professeurs de la région PACA pour leur demander de faire travailler leurs élèves et de nous envoyer des contributions. On a eu une seule contribution. On a du mal à motiver les professeurs et les jeunes dans ce domaine-là.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Bravo à la SNCF d'instaurer ce mécanisme-là. Ce qu'il faudrait, c'est que soit très étroitement associée la réflexion sur le territoire dans la réflexion sur les transports. On avancera de cette manière-là.

Gabriel JOURDAN, agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Je suis un peu choqué par la notion de besoin. Marc Wiel dit qu'il ne faut pas se baser sur le besoin en matière de transport dans le sens où, en fait, l'offre de transport autoalimente ses propres besoins. Quand on ouvre une nouvelle infrastructure rapide par exemple, on ouvre de nouveaux univers de choix de localisation. C'est bien l'offre qui alimente un besoin. Marc Wiel démonte les mécanismes de cette politique qui consiste à s'appuyer sur le fait que des besoins ne sont pas satisfaits pour créer de nouvelles infrastructures lourdes, qui vont venir structurer de nouvelles accessibilités qui, du coup, derrière, vont générer de nouvelles localisations, qui du coup derrière vont alimenter de nouveaux besoins qui derrière vont alimenter de nouveau de la saturation. Toulon est un exemple édifiant de ce point de vue. Trafic sur l'A57 à l'entrée est de Toulon : 110 000 véhicules/jour, essentiellement du trafic interne à l'aire toulonnaise (90 %). Le taux de progression du trafic depuis l'ouverture du tunnel de Toulon, c'est plus 10 % en quelques années. Finalement, le tunnel de Toulon a retiré du trafic en surface les premières années (30 000 véhicules/jour environ), mais maintenant tout ce trafic est revenu parce qu'avant, les gens ne rentraient pas manger chez eux le midi et maintenant, ils rentrent, les gens ne faisaient pas leurs courses dans les grands centres commerciaux de l'Est, et maintenant ils y vont, etc. Du coup, 5 ans après l'ouverture du tunnel, cette offre nouvelle a généré de nouveaux comportements qui, maintenant, pourraient être interprétés en termes de besoins. Si l'on fait comme cela, il faudrait faire 2, 3, 4 tunnels. A un moment, il y a une limite physique à ce développement du transport et il faut raisonner en alternative à la voiture. On ne va pas interdire aux gens de se déplacer, ce n'est

pas cela le but, mais on va les pousser à se déplacer différemment, avec des modes de transport différents, à des horaires différents, peut-être du coup à se localiser différemment. Il faut arrêter la logique du suivisme tendanciel du besoin, sinon on va complètement dans le mur.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La semaine dernière à Valence, Hervé Mariton, député de la Drôme et rapporteur du budget transport à l'assemblée nationale, a dit un peu la même chose : il faut arrêter cette facilité politique de faire de nouvelles infrastructures, il ne faut plus faire d'infrastructures irréversibles et faire du report modal.

Merci pour votre participation. On a bien fait quand même de faire une réunion à Nice qui alimente le débat de la Vallée du Rhône. Merci mesdames et messieurs, bonne fin de soirée.