

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

Réunion de lancement Marseille 4 avril

Tenue devant un public peu nombreux, cette réunion de lancement a permis d'exprimer les enjeux que les acteurs de la région PACA attachent à ce débat. En premier lieu, la place de la région dans l'intitulé et les termes du débat public a fait l'objet de grandes discussions, chacun partageant l'idée selon laquelle la prise en compte de l'arc languedocien sans l'arc méditerranéen entraînerait pour Marseille et sa région un risque de marginalisation. Une inquiétude exprimée au sujet du débat, mais aussi plus généralement sur la prise en compte de la région dans les schémas de transports européens.

Deux autres grands thèmes, liés au report modal du fret, ont attiré l'attention des participants ce soir. Le premier concerne la voie fluviale et plus particulièrement le canal Rhin-Rhône, abandonné en 1997. Les acteurs socio-économiques le regrettent, tandis que les acteurs associatifs mettent davantage en avant les contraintes financières et les effets pervers de ce genre d'infrastructures.

Le second thème est celui du tunnel du Montgenèvre, qui a révélé les plus grands désaccords. « Élément-clé » pour de nombreux et divers acteurs, qui l'ont parfois comparé avantageusement au Lyon-Turin jugé moins pertinent, il ne représente pas pour l'Etat ou pour RFF une infrastructure prioritaire.

Mais quelles que soient les voies par lesquelles il s'exerce, le report modal nécessite, de l'avis de plusieurs acteurs présents ce soir, une volonté politique forte en faveur des modes alternatifs.

Ouverture

Christian FRÉMONT ouvre cette réunion de lancement tenue à Marseille, « capitale régionale » du point de vue du tourisme. La place de la région PACA dans le débat public fait l'objet de ses premiers propos, celle-ci ne pouvant pas se désintéresser de la question des transports européens, particulièrement sur le corridor concerné qui est l'un des plus fréquentés du continent.

Pour ce débat « innovant », du fait de l'absence de projet et de maître d'ouvrage, il met en perspective la politique des transports de l'Etat avec la stratégie nationale de développement durable dans laquelle elle s'intègre. Rappelant le point de départ que constituent les décisions du CIADT du 18 décembre 2003, il insiste sur les objectifs et « l'ambition » de cette politique nationale, qui consiste à donner à la France un réseau de transports performant, assurer un rééquilibrage entre les différents modes et répondre à la croissance des déplacements.

Anticipant une grande partie des critiques formulées au cours de cette réunion, il précise que la vallée du Rhône aussi bien que l'arc languedocien trouvaient leur prolongement en PACA, utilisant à ce sujet le terme d' « arc latin ».

Le report modal essentiel à la décongestion de la vallée du Rhône, la maîtrise de l'effet de serre indispensable à la qualité de vie et les nécessités du développement économique sont autant d'enjeux s'imposant à la zone du débat. Pour traiter cette problématique hautement complexe, le Préfet de Région souhaite un débat le plus ouvert possible, élargissant le champ des réflexions à l'aménagement du territoire. Appelant à une large participation du public, il a cependant constaté que ce débat de problématique générale était moins de nature à « attirer les foules » qu'un débat de projet, à l'image par exemple de celui sur la LGV.

Présentation des modalités du débat

Partageant cette analyse concernant la participation du public, **Philippe MARZOLF** présente les modalités de déroulement de ce débat public s'annonçant « très riche et complet ». Rappelant les trois questionnements du débat (perception de la situation actuelle, orientations pour 2020, acceptabilité des mesures proposées par l'Etat), il oriente cette réunion de lancement sur les deux principales questions, dans la mesure où les mesures seront plus précisément traitées lors des réunions thématiques et territoriales.

A l'occasion de la première intervention de la salle, un « citoyen marseillais » souligne la nécessité de situer la France dans un contexte européen, l'un et l'autre étant liés. D'un point de vue plus local, il demande à quelle échéance serait développé le réseau de transport en commun public de Marseille vers sa banlieue, et notamment l'aéroport international de Marignane.

Vice-Président de la **Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole** délégué à l'aménagement et à l'urbanisme, **Claude VALLETTE** convient du manque que connaît Marseille en la matière. Il rappelle le projet de l'aire métropolitaine marseillaise d'un grand réseau de transports en commun couvrant la ville centre, l'agglomération aixoise et l'Etang de Berre. Toutefois, la mise en place d'un tel plan imposant un budget conséquent, sa mise en place, qui en est à ses débuts, ne pourra être que progressive

Exposé de la problématique du débat public

Michel BADRE prend la parole pour l'Etat afin de présenter la problématique du débat : il s'agit ici de présenter le « fil conducteur » du dossier-support, en abordant successivement la situation de l'axe VRAL, les orientations du gouvernement, les perspectives à 20 ans, les 6 familles de mesures et enfin le débat public.

La vallée du Rhône et l'arc languedocien représentent un axe où se tient une forte activité, et où les échanges croissent régulièrement depuis 20 ans. Cet axe a la particularité d'associer sur les mêmes voies trafics de transit et trajets locaux. Or, si elle bénéficie déjà d'une offre de transport conséquente mêlant les modes terrestres, fluviaux et maritimes la zone VRAL connaît un risque de saturation, ponctuelle ou plus étendue, et voit son environnement menacé. Sur ce dernier point, elle connaît des problèmes spécifiques en termes de risques naturels, de risques industriels et de craintes liées à la biodiversité.

Ce contexte local étant posé, le débat se réfère aussi au cadre national et aux orientations gouvernementales guidées par plusieurs textes constitutionnels, législatifs ou internationaux.

De ces engagements découle la politique nationale de transports exprimée au travers du CIADT du 18 décembre 2003. **Jean-Didier BLANCHET** revient ainsi sur les objectifs énoncés par M. Frémont à l'ouverture de la réunion, et présente les projets qui en résultent : sur la carte des projets du CIADT apparaissent ainsi la LGV PACA, la Magistrale éco-fret, l'axe autoroutier « est-VRAL » et le contournement d'Arles, ainsi qu'une « étoile » symbolisant la nécessité, exprimée en 2003, de tenir le présent débat public sur cet « axe majeur pour les transports (...) et essentiel pour le développement économique. »

M. Blanchet attire cependant l'attention sur le fait qu'à une échéance de 20 ans, les décisions du CIADT risquent fort de s'avérer insuffisantes compte tenu des hypothèses de croissance du trafic et du maintien annoncé de la prépondérance routière, qui entraîneraient des conséquences précoces en matière de congestion et d'impacts environnementaux. Toutefois, des facteurs de changements seront également à l'œuvre durant cette période : climat, ressources énergétiques, mutations démographiques, économiques ou technologiques...

A partir de ce diagnostic, l'Etat présente 44 mesures regroupées en six familles. Diverses par leurs effets sur la mobilité et l'environnement, par leur coût ou leur délai de mise en oeuvre ou par les acteurs qui les développeront, ces mesures permettront selon M. Badré d'« *ouvrir complètement le débat* ». Cette ouverture prônée ce soir par les représentants de l'Etat explique qu'aucun scénario préétabli n'a été présenté. Le représentant du Ministère de l'Ecologie conclut la présentation en rappelant que les collectivités territoriales autant que l'Etat seront amenées à l'issue du débat à en tirer des conclusions opérationnelles.

Avant de laisser la parole à la salle, **Philippe MARZOLF** indique qu'un tableau descriptif des mesures se trouve dans le dossier-support. Il rappelle aussi le principe des questions, posées par écrit dans tous les cas.

Questions/réponses

La première question illustre une problématique propre à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont plusieurs participants auront fait état ce soir : **un représentant de l'association « Un train entre Gardanne et le Var »** rejette l'appellation « arc languedocien » au profit de l'« arc méditerranéen », qui permettrait d'intégrer la région PACA dans le cadre du débat.

Citant le bilan du débat public sur la LGV PACA, il pointe du doigt l'insuffisance d'une réflexion globale sur les transports et l'aménagement, déclarant que le présent débat public « *aurait dû avoir lieu depuis longtemps* » ; son association et d'autres avaient d'ailleurs préconisé une telle réunion dès décembre 2004.

Philippe MARZOLF rappelle en réponse que la CNDP ne peut ni s'autosaisir, ni élargir le cadre du débat, ni maîtriser les temps de saisine et donc l'ordre d'organisation des débats. Citant les traversées alpines comme autre problématique connexe au débat VRAL, le président de la CPDP assure que les réunions tenues à Marseille offriront de nombreuses occasions d'aborder les problématiques régionales. Il souligne enfin le caractère volontaire de la saisine, qui témoigne de la bonne volonté du gouvernement quant à ce débat.

Jean-Didier BLANCHET ajoute que le cadre temporel du débat couvre bien une période allant des années 2025 à 2050. Il signale que d'autres régions connaissent dans le même temps des projets plus immédiats (doublement de l'A9), ce qu'il illustre par la formule « pendant le débat, la vie continue ».

Michel BADRÉ répète quant à lui qu'en matière d'environnement, les conclusions du débat permettront la définition d'actions concrètes, traduisant en pratique des objectifs jusqu'ici vaguement définis (par exemple, la réduction des gaz à effet de serre).

Remarquant que plusieurs débats publics ont déjà eu lieu sur la zone VRAL, **Jean-Pierre ESTELA (MNLE PACA)** considère ce débat comme une « *synthèse* » des précédents, d'où la richesse potentielle des discussions.

Interpellateurs

Portant le point de vue de l'**agglomération marseillaise**, **Claude VALLETTE** fonde son intervention sur trois points : les enjeux portuaires, la connexion aux grands réseaux de transports et l'aménagement du territoire. En préalable, il souhaite au débat de revêtir la même qualité que le débat sur la LGV.

Du fait de la croissance des trafics maritimes, vers l'Extrême-Orient notamment, les ports de la Méditerranée ont connu un fort développement. Cependant, le port de Marseille-Fos a bien moins profité de ce phénomène que ses concurrents génois ou barcelonais. Dans ce contexte de compétition exacerbée, le projet Fos 2XL doublera la capacité du port mais, de l'aveu du président de la CUMPM, « *il faudra aller encore plus loin* » : les autres modes de transports, dont le fluvial, sont appelés à jouer un grand rôle en faveur de Marseille-Fos et de son arrière-pays.

M. Vallette parle d'un « *combat permanent* », dont l'issue doit être la connexion de l'aire marseillaise aux grands réseaux transeuropéens de transports (RTE-T), qui permettra de renforcer son ancrage dans l'économie régionale. Il se félicite de la démarche de coopération partagée par les 8 intercommunalités de l'aire métropolitaine.

Les corridors européens de transports jouent un rôle important en matière d'aménagement du territoire. Structurés par ces réseaux, ces territoires ne sauraient pour autant être réduits à leur fonction de transit : ce serait omettre leur rôle de production et d'échanges. A ce titre, à l'échelle du delta méditerranéen se pose l'« *enjeu d'une expression commune* ». Pour Claude Vallette, le débat public offrira ainsi l'opportunité de renouer le dialogue avec l'agglomération lyonnaise.

Questions/réponses

La présentation de la CUMPM a insisté sur l'importance du mode de transport fluvial. C'est ce point qui fait l'objet des débats suivant cet exposé. **M. ROUSSELET** qualifie ainsi d'« *urgence absolue* » l'axe fluvial Rhin-Rhône. Il regrette le refus il y a quelques années du projet de canal, qui s'est traduit par une asphyxie.

Par ailleurs, il reprend l'idée d'un arc méditerranéen élargi de Bordeaux à Turin, arguant du fait que les Espagnols, à l'image de l'antique Hannibal, utiliseraient de préférence le plus court chemin pour traverser les Alpes : le passage par Lyon semble illogique. Cité en conclusion de cette intervention, le tunnel du Montgenèvre s'impose avec l'ex-canal Rhin-Rhône comme un autre sujet fort de la soirée.

Claude VALLETTE rappelle tout le soutien de l'aire métropolitaine marseillaise au Lyon-Turin, dont le projet est déjà avancé. En revanche, il déplore tout comme M. Rousselet l'abandon du canal Rhin-Rhône, « *un mauvais coup pour la région compte tenu de la croissance du fluvial* ».

Jean-Didier BLANCHET apporte la réponse de l'Etat sur les deux projets en question. D'une part, depuis l'abandon du canal Rhin-Rhône, les nouvelles études en cours envisagent une liaison par la Moselle. D'autre part, en ce qui concerne les traversées ferroviaires des Alpes, il apporte une distinction entre trafics de marchandises et de voyageurs. Pour les premières, le Lyon-Turin s'annonce comme un outil puissant et adapté aux Espagnols, à qui l'électrification actuelle de la ligne Valence-Grenoble-Montmélián épargnera le passage par Lyon.

Si le tunnel du Montgenèvre est à l'étude pour les voyageurs, il ne s'agit pas d'une priorité de l'Etat.

Intervenant pour la **FNAUT PACA**, **Claude JULLIEN** tient à nuancer les regrets exprimés vis-à-vis du canal Rhin-Rhône, dont « *il faut détruire le mythe* ». La rentabilité de l'ouvrage aurait été en effet inférieure à 1%, et donc négligeable au regard du volume d'investissements nécessité.

Revenant sur les études de rentabilité socio-économique actuellement menées au sujet d'un canal Saône-Moselle succédant au projet abandonné en 1997, **Pascal MIGNEREY, Ministère des Transports** indique qu'un nouveau projet n'est pas programmé à l'horizon 2025.

Depuis la salle, **Frédéric DAGNET, Port autonome de Marseille (PAM)** revient sur le problème posé par les termes du débat public : la problématique de la vallée du Rhône est pertinente, mais n'en est pas moins liée aux territoires situés à l'embouchure du fleuve, où se trouvent les équipements portuaires par où entrent des flux massifs. La question posée revient à viser soit l'augmentation soit la diminution de ces flux et, dans le cas d'une augmentation, à envisager la manière de les évacuer.

Dans le contexte déjà décrit par Claude Vallette d'une concurrence entre les ports de la Méditerranée, qui vise globalement à réduire leur retard sur l'Europe du Nord, le représentant du PAM s'irrite de la formulation « Vallée du Rhône et arc languedocien », qui consisterait à débattre de la manière dont « *on va améliorer les infrastructures pour les ports espagnols* », qui par ailleurs constituent un fort groupe de pression au niveau européen. Cette prise en compte de Marseille-Fos fera l'objet de l'intervention du PAM le 12 avril.

Le Port de Marseille-Fos tient aussi à réagir aux débats du soir sur les infrastructures fluviales. Constatant la croissance du trafic de conteneurs par le fleuve, M. Dagnet souligne la pertinence d'une liaison Rhin-Rhône pour relier les bassins de consommation à une voie d'évacuation au sud via le PAM. La connexion au Rhin via le Doubs aurait d'ailleurs eu sa préférence.

D'autre part, les autoroutes maritimes pensées à l'image des autoroutes ferroviaires présentent également un grand intérêt.

Quoi qu'il en soit, envisager le transport de fret ne saurait consister à « *orienter les flux de manière dirigiste*. » Les conditions de ce transport sont en effet centrées sur le marché, et impliquent de rabattre la marchandise depuis le point le plus éloigné possible. Si le caractère international de la problématique des transports est généralement reconnu, le PAM n'hésite pas à déclarer que « *la vallée du Rhône commence en Europe du Nord et finit en Chine !* ».

Cette longue intervention effectuée depuis la salle irrite **Jean GONELLA, Fare-Sud**, qui appelle à une expression plus équitablement répartie et non confiée en priorité aux « *potentats* ». Philippe Marzolf doit rappeler les règles de prise de parole lors de la réunion.

Le débat sur le mode fluvial se poursuit. **Jean-Didier BLANCHET** assure que le Rhône peut supporter sans problème une hausse de trafics importante (sa capacité représente le quadruple du trafic actuel), qui relève tout à fait de l'objectif de report modal.

Conseiller communautaire vert, Christian RAYNAUD ne se satisfait pas de cette déclaration, qui ne répond pas à la question soulevée par Claude Jullien sur la rentabilité du canal. Réponse lui est alors donnée par M. Blanchet : « *ce n'est pas rentable* ».

Pour M. Raynaud, la question n'est pas tant de savoir quelle augmentation de transports le port peut générer, mais plutôt de s'interroger sur le choix des modes de transports. Pour lui, une politique volontariste est impérative, qui « *intègre immédiatement le besoin de changer de modes de transports* », notamment les autoroutes ferroviaires parmi les modes à promouvoir. Il souhaite ainsi que chaque type de transport abordé dans le débat fasse l'objet d'une étude d'impact.

Jean GONELLA abonde dans le sens d'un changement de politique de transports, considérant la question du ferroutage comme étant fondamentale dans ce débat. Il rappelle l'existence de 6 voies ferrées dans la vallée du Rhône (dont la LGV et deux voies modernes non exploitées au maximum), qui selon lui resteront vides en l'absence de changement de politique : « *pour détourner les camions, il faut de la contrainte* ». D'après lui, le tout routier est au contraire toujours privilégié au plus haut niveau, comme l'a traduit la récente décision sur la liaison Grenoble-Sisteron.

Enfin, le représentant de Fare-Sud cite un exemple allemand pour condamner les risques d'infrastructures fluviales déficitaires, plus coûteuses en énergie que le transport routier, tirant son trafic principalement au détriment du rail et pouvant aboutir à des saccages paysagers.

Interpellateurs

Dans son intervention au titre de président de la commission transports du **Conseil économique et social régional**, **Jacques KUPÉLIAN** insiste sur la nécessité de ne pas circonscrire la problématique du débat à la seule zone VRAL. Il regrette que le débat « *occulte la plus grande partie de PACA* », pour laquelle les réunions publiques ne se tiennent qu'à Marseille et Avignon.

L'Etat est aussi visé par cette critique, comme ayant une approche basée sur un seul axe Nord-Sud et omettant l'axe Est-Ouest. Pour le CESR, cette vision de l'Etat et de l'Europe ne peut conduire qu'à la marginalisation de la région. Certes l'Etat prend pour argument d'une part que les améliorations apportées à la zone VRAL profiteront de fait à la région PACA, et d'autre part que les décisions du CIADT pour la région sont pour 2020 supposées réalisées et suffisantes. M. Kupelian n'en fait pas moins part de ses forts doutes quant à la réalisation effective de ces infrastructures.

Jacques Kupelian rappelle les trois éléments dominant la réflexion du CESR et intégrés à l'élaboration en cours du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. Il s'agit premièrement du port de Marseille-Fos, qui doit être « *repositionné au service des trois régions* » et dont la desserte doit être étudiée et intégrer Fos 2XL, deuxièmement du Val de Durance et du Montgenèvre, troisièmement de la LGV PACA dont la réalisation complète permettra de dégager la ligne classique.

En conclusion, il exprime le besoin d'une part d'intégrer aux réflexions les Alpes-Maritimes et les résultats des autres débats publics, d'autre part d'une volonté politique forte en faveur de solutions alternatives (fer et fleuve)

Représentant la **Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence (CCIMP)**, **Jacques CERCELET** tient à « *apporter un point de vue économique sur deux constats* ». Le premier révèle que la congestion routière en vallée du Rhône est due aux véhicules légers et non aux camions. Le second constat, « *terrible* », est celui d'une marginalisation de la région PACA dans les schémas de transports européens, qui privilégient Gênes et les tunnels alpins.

Dès lors, deux grandes options de couloir s'imposent. Le premier, orienté du Nord au Sud, implique le Val de Durance et le Montgenèvre ainsi qu'un prolongement de l'A51 équivalent à l'A75 à l'Ouest. Le second consisterait quant à lui en des liaisons ferroviaires Est-Ouest efficaces entre Barcelone, Marseille et Turin, aptes à développer de véritables autoroutes ferroviaires. Ce second couloir passe également par le Montgenèvre, qui se pose donc en « *élément-clé* ».

Questions/réponses

Après ces deux interventions d'acteurs socio-économiques, le débat s'engage sur ces autoroutes ferroviaires. **Jean-Didier BLANCHET** indique que la Suisse, souvent citée en exemple, voit ses autoroutes ferroviaires subventionnées à 50% grâce à une taxe sur les camions.

Quant à la ligne Luxembourg-Perpignan, elle pourrait être financée par elle-même. Mais si les études de l'Etat sur les autoroutes ferroviaires montrent la possibilité d'un équilibre financier de l'exploitation de ces infrastructures, le financement des investissements nécessaires à leur réalisation demeure un problème.

« *Pourquoi les décisions du gouvernement diffèrent-elles de celles du CIADT ?* » Par cette question, **Eric BRUCKER, Fare-Sud** exprime la crainte qu'en 2020 le ferroutage ne fasse toujours que l'objet de simples évocations. Il regrette l'abandon du Montgenèvre au profit du Lyon-Turin et s'agace du fait que les participants au débat évitent de traiter les « *vraies questions* ». Parmi celle-ci se trouve l'impératif d'une taxe sur les poids lourds, qui augmenterait le coût du transport sans trop peser sur le coût des échanges internationaux.

Michel BADRÉ avertit les participants qu'en tout état de cause, la politique des transports ne consistera pas en une addition de mesures sans lien entre elles. Parmi les mesures destinées à rendre les modes alternatifs attractifs, certaines de nature réglementaire ou financière peuvent être d'application et d'effet rapides...

Membre de la CFDT, **Yves DURAND** se dit surpris de constater l'écart entre une volonté affirmée de privilégier le fer alors que le nombre de lignes SNCF diminue.

La SNCF répond en la personne de **Noël BELIN**, qui énumère les conditions nécessaires à un transport durable par fer : des comptes équilibrés (comme c'est déjà le cas pour la grande vitesse), des mesures de report modal, la prise en compte des choix – pas forcément économiques – des clients, et le déblocage des nœuds ferroviaires de Nîmes et Lyon.

Au niveau des Alpes, le premier de ces nœuds est représenté par le Fréjus : « *le Montgenèvre viendra après* ».

Interpellateurs

Jean-Pierre ESTELA, vice-président régional du MNLE, partage nombre d'arguments exprimés au cours de cette soirée. Il constate la centralité de la région PACA, pourtant exclue du débat public alors que les flux de transports autant que les problèmes environnementaux sont plus importants qu'en Languedoc-Roussillon. Il milite pour l'élargissement au débat public au-delà de la zone VRAL : il s'agit ainsi « *d'agir sur des faisceaux en amont et en aval* » et de traiter le sujet en relation avec les autres corridors européens, notamment les traversées alpines suisses et autrichiennes.

Lui aussi met en parallèle le Lyon-Turin (« *actuellement non financé* », alors que le tunnel de Modane suffira à aux échanges Rhône-Alpes-Italie dès 2009) et un Montgenèvre inexplicablement ignoré.

Le vice-président du MNLE partage les points de vue relatifs à l'importance du PAM, pour, lequel la réalisation de Fos 2XL est urgente, de même que la nécessité d'élargir l'arrière-pays du port en améliorant son accessibilité et sa fiabilité.

Dernier intervenant en tribune de la soirée, **Claude JULLIEN, président régional de la FNAUT** se place immédiatement en faveur du report modal, plutôt que l'élargissement des capacités autoroutières. La crise du pétrole à venir, dont il effectue un exposé détaillé, en est la cause, et ne rend pas pertinent le choix de l'autoroute, « *aspirateur à camions* » gourmand en espace et en énergie.

Cependant, si le report modal par le fleuve présente l'avantage d'avoir des réserves de capacité et d'être économe en énergie, il tend à prendre son trafic avant tout au rail. Dès lors, et au vu des trois voies « *modernes et presque entièrement dédiées* » de la vallée du Rhône, ce report modal doit se faire avant tout par le fer, même si la voie d'eau mérite d'être redynamisée.

Toutefois, il invite les tenants du fer à « *ne pas faire des routiers des ennemis* », les camions présentant d'indéniables qualités, particulièrement en matière de réactivité. Pour le président de la FNAUT PACA, le ferroutage peut concilier les avantages des deux modes, en respectant la logistique des clients. Sur les longs trajets, il trouve toute sa pertinence par rapport à la route.

Autre avantage de ce mode d'après Claude Jullien, la possibilité à brève échéance de réaliser une ligne de ferroutage reliant Portes-lès-Valence à Perpignan, qui, d'après les premières études, ne nécessiterait que peu d'ouvrages d'art. Cependant, il précise comme d'autres avant lui que le report modal nécessite « *une évolution notable des politiques de transports en France et en Europe* ».

Questions/réponses

Pour **Réseau ferré de France, Jean-Marie LAROSE** réagit à cette intervention en rappelant l'absence de solution unique aux problèmes de transports. Concernant le ferroutage, celui-ci sera d'autant plus performant que les axes ferroviaires permettront le passage de trains plus longs et plus lourds. La faible altitude est également un critère important, qui explique selon RFF que le Lyon-Turin soit plus performant que le Montgenèvre.

Evoquant l'objectif d'un vaste réseau d'autoroutes ferroviaires, il précise que l'intérêt de la liaison Luxembourg-Perpignan réside autant dans l'axe lui-même que dans ses nombreuses connexions.

Il nuance toutefois les propos tenus ce soir sur le ferroutage en estimant que le routier restera dominant.

D'ailleurs, selon lui, Luxembourg-Perpignan n'est pas à proprement parler une solution de ferroutage. Faisant part de sa « *méfiance* » envers le système Modalohr, M. Larose évoque la nécessaire prise en compte de la logistique des clients, qui ne retiendrait pas l'option d'un transport de la remorque seule.

En ce qui concerne les voyageurs, le Directeur régional de RFF mentionne un « *RER européen* » ainsi que le développement de la grande vitesse. Dans ce domaine également, les solutions ne sont pas uniques mais tiennent à l'adoption d'un panel de mesures qui, au-delà du moyen de transport, intègrent dans sa globalité l'offre de transport collectif.

Responsable d'infrastructures routières en tant que représentant des **Autoroutes du sud de la France**, **Jean-Pierre BOULET** abonde dans ce sens en rappelant que « *les ASF sont partie prenante au ferroutage* », qui permet l'augmentation de la capacité de transport même s'il nécessite un changement de mentalité des transporteurs.

Se référant aux critiques entendues ce soir sur le « *tout routier* », il rappelle que sa société n'a pas demandé le doublement de l'autoroute, mais se voit confrontée au respect de son cahiers des charges (Claude Jullien réfutera ce point plus tard en déclarant que la mise à 2x(3+2) voies est bien une proposition d'ASF).

Enfin, **Eric BRUCKER** reprend l'hypothèse selon laquelle il serait possible de faire circuler 9000 poids lourds par jour sur le train : un tel report modal serait-il de nature à éviter la réalisation d'autoroutes à 2x(3+2) ou 2x4 voies ?

Dans sa réponse, **Jean-Didier BLANCHET** tient à rappeler quelques éléments de diagnostic : certes, dans les meilleures conditions, on pourrait transférer toute la croissance du trafic camion sur les autres modes. Il n'en demeure pas moins que, si la question du transport de fret a fait l'objet de toutes les attentions ce soir, ce sont bien les véhicules légers qui sont à l'origine des encombrements.

Le mot de la fin revient à **Claude VALLETTE**, qui réitère sa demande au gouvernement de réclamer l'inscription de la LGV PACA dans les schémas européens de transports.