

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

Réunion thématique Transports et développement des territoires

Marseille, le 12 avril 2006

VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN RÉUNION THÉMATIQUE TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES 1

Accueil et ouverture	3
<u>Présentation du débat public.....</u>	<u>3</u>
<u>Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)</u>	<u>3</u>
<u>.1 L'Etat commanditaire du débat.....</u>	<u>3</u>
<u>.2 La CPDP.....</u>	<u>3</u>
<u>.3 Questions posées par le débat.....</u>	<u>3</u>
<u>.4 Les moyens de participation</u>	<u>4</u>
<u>Qu'attend l'Etat du débat ?.....</u>	<u>5</u>
<u>Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.....</u>	<u>5</u>
<u>Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion.....</u>	<u>6</u>
<u>Anne DEVAILLY, membre de la CPDP.....</u>	<u>6</u>
Le contexte : cadre historique et géographique de la région	7
<u>Quel rôle ont pu jouer les transports en matière d'aménagement du territoire ? Au service de quelle vision ?.....</u>	<u>7</u>
<u>Philippe LANGEVIN, Professeur à l'Université d'Aix-en-Provence.....</u>	<u>7</u>
<u>a La région PACA est une région de déplacements</u>	<u>7</u>
<u>b Le système de transport est important mais inachevé.....</u>	<u>10</u>

Réunion thématique	Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien	
	<u>c Les grands enjeux pour les années qui viennent.....</u>	<u>12</u>
<u>Table ronde – Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leurs territoires ?</u>		<u>13</u>
	<u>Point de vue de la ville de Marseille.....</u>	<u>13</u>
	<u>Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, Président de la Commission des transports.....</u>	<u>13</u>
	<u>a Les enjeux pour Marseille</u>	<u>13</u>
	<u>Construire le grand Marseille.....</u>	<u>14</u>
	<u>Préserver la place de Marseille ville centre de l'aire métropolitaine.....</u>	<u>14</u>
	<u>Travailler sur une échelle européenne de territoire.....</u>	<u>14</u>
	<u>b Les objectifs.....</u>	<u>14</u>
	<u>c Qu'entraîne la saturation du sillon vallée du Rhône et de l'arc languedocien pour le fonctionnement de notre métropole ?.....</u>	<u>15</u>
	<u>Le transport de marchandises.....</u>	<u>15</u>
	<u>Le transport de voyageurs.....</u>	<u>15</u>
<u>Table ronde – Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?</u>		<u>27</u>
	<u>Le point de vue du PAM.....</u>	<u>27</u>
	<u>Frédéric DAGNET, chef du département développement stratégie du Port autonome de Marseille (PAM).....</u>	<u>27</u>
	<u>Le point de vue de FARE Sud.....</u>	<u>34</u>
	<u>Jean GONELLA, FARE Sud.....</u>	<u>34</u>
<u>Les mesures proposées par l'Etat</u>		<u>37</u>
	<u>Présentation de l'Etat.....</u>	<u>37</u>
	<u>Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable.....</u>	<u>37</u>
	<u>Les poids lourds.....</u>	<u>38</u>
	<u>Les véhicules légers.....</u>	<u>39</u>

Accueil et ouverture

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Mesdames et messieurs, bonsoir, désolé, l'assistance est plus que clairsemée. On a vraiment un problème de participation en PACA. Pour vous donner un ordre d'idée, hier à Valence, il y avait plus de 230 personnes. A la réunion de lancement de Marseille, on était 75. Aux réunions de lancement à Lyon ou à Montpellier, on était 170. On a un problème de représentation en PACA qu'il va falloir résoudre, d'autant plus qu'on a un problème également de participation du Conseil régional à cette soirée. On y reviendra dans le déroulement.

Très rapidement, un accueil pour vous réexpliquer, même si vous le connaissez tous, le débat public et ce pour quoi on est là ce soir. Quel type de politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ?

.1 L'Etat commanditaire du débat

D'abord, rapidement, c'est bien l'Etat qui est commanditaire du débat, puisqu'il y a eu une co-saisine de la CNDP par les deux ministères, le Ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer et le Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, qui ont élaboré les dossiers du débat que vous avez tous pu trouver à l'entrée, ainsi que la synthèse.

.2 La CPDP

Nous, la CPDP, nous sommes une autorité administrative indépendante, mise en place par la loi de février 2002. Un président, six membres. Je suis accompagné ce soir de trois des membres : Anne Devailly, Noël Lebel et Claude Leroi. Indépendance de la commission. Neutralité : nous n'avons pas d'avis à donner, c'est important. Nous sommes là pour faciliter le débat et être la mémoire du débat.

.3 Questions posées par le débat

Quelles sont les questions posées par le débat à vous acteurs ? On a besoin de vos réactions sur ces trois questions pour pouvoir faire un compte-rendu le plus concret et le plus argumenté possible pour qu'après, l'Etat puisse être éclairé par ces arguments et puisse prendre les bonnes décisions :

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service, d'impact sur l'environnement ;
- les orientations souhaitables, en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire ;
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures ; l'Etat vous en présentera certaines tout à l'heure. Il y a des mesures très concrètes, d'autres qui sont un peu plus larges, qui vont du

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien moyen au long terme. On a absolument besoin, nous la commission, pour pouvoir faire un compte-rendu concret et argumenté, d'avoir vos réactions par rapport à ces différentes mesures après les orientations.

.4 Les moyens de participation

Plus d'une trentaine de réunions publiques. 855 participants à ce jour.

Mais il n'y a pas que les réunions publiques pour vous exprimer, vous le savez, dans le débat public, il y a le système questions-réponses. Déjà 250 questions ont été posées. Chaque fois, l'Etat répond à la question et la commission relit la réponse pour voir si elle est bien complète. Les questions sont posées par Internet, par courrier, dans les réunions publiques.

Il y a également un forum qui a été mis en place sur Internet : pour l'instant, il y a un participant. N'hésitez pas à y aller. C'est toujours au début que c'est difficile, mais après, cela avance.

Enfin, vous savez que, dans le débat public, l'important, c'est l'écrit. Il y a des contributions écrites. Toute personne peut faire une contribution écrite que nous rendons publique sur le site Internet et dans les bureaux. Certaines vont être transformées en cahier d'acteurs. On demande bien sûr aux acteurs et au grand public qui veulent faire des cahiers d'acteurs de répondre aux trois questions, perception, orientations souhaitables et acceptabilité des différentes mesures proposées par l'Etat, qui sont vraiment très larges et très diversifiées.

Une trentaine de réunions. On a déjà fait une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement. On a entamé les réunions thématiques.

Hier, on était à Valence sur l'offre et la demande de transports.

Ce soir, c'est sur l'aménagement du territoire, mais je laisserai Anne Devailly qui a préparé cette séance vous présenter la problématique.

La semaine prochaine, on sera à Lyon sur « transports et enjeux globaux d'environnement » : les problématiques de réchauffement climatique, de ressources pétrolières limitées.

On sera également à Montpellier et à Valence pour parler des enjeux locaux d'environnement : la pollution, le lien avec la santé, avec la sécurité, le système autoroutier qui est difficile surtout dans les régions comme Orange ou Valence, le cadre de vie, le paysage, le bruit.

Ensuite, on aura une réunion sur « transports et mobilité des marchandises ». On essaiera de comprendre d'où vient ce besoin de mobilité, comment cela peut être modifié. Il est ressorti des premières réunions qu'il y avait quand même besoin de changements d'organisation industrielle et qu'il y avait peut-être des transports qui étaient superflus.

« Transports et mobilité des personnes » : pareil, on va aller jusqu'au bout pour savoir d'où vient ce besoin de mobilité et comment on peut le faire évoluer.

On finira les réunions thématiques par « comment fonder une politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ? » qui fera la synthèse des réunions précédentes.

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Ce soir, on parlera beaucoup plus d'aménagement du territoire, de vision d'aménagement du territoire et des mesures qui s'y raccordent.

Ensuite, on fera 3 auditions publiques, un moment privilégié de discussion entre les acteurs, le grand public et la commission. Dans une réunion comme ce soir, les interpellateurs sont frustrés parce qu'ils n'ont que 7 minutes pour parler. Dans une audition publique, ils ont 15 minutes pour s'exprimer. Si vous êtes intéressé par le fait d'être auditionné, n'hésitez pas à nous contacter.

Ensuite, on fera 13 réunions territoriales. Là, on testera l'acceptabilité locale des différentes mesures. On a labouré en tout cas tout le sillon vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Je propose de passer la parole à l'Etat, Monsieur Michel Badré et Monsieur Jean-Didier Blanchet, qui vont préciser les attentes de l'Etat par rapport à ce débat.

Qu'attend l'Etat du débat ?

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

Bonsoir. Qu'attend l'Etat de ce débat ? En fait, nous vous proposons de réfléchir ensemble sur l'avenir à long terme, c'est-à-dire à 20 ans et même au-delà puisqu'à certains moments nous évoquerons l'horizon 2050. Il s'agit de réfléchir à des questions pour l'avenir. Quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités mais aussi pour quel aménagement du territoire ? Mais en même temps, quel cadre de vie préserver ? C'est une responsabilité pour l'Etat. Il s'agit de définir des orientations concrètes.

S'agissant d'un périmètre qui est précis, qui correspond à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien, ce périmètre est donc limité à l'Ouest de la région PACA, même si l'ensemble de la région est concernée par ce qui se passe dans ce périmètre.

Des perspectives à 20 ans, avec des prévisions que nous avons tenté de faire à cet horizon, sachant qu'il y a toujours une fourchette lorsqu'il s'agit de prévisions, mais on définit une hypothèse centrale qui correspond à une augmentation de la mobilité qui est ralentie par rapport à la période précédente, mais qui est très probable. En gros, nous prévoyons que les déplacements et les transports vont progresser de 40 % sur les 20 ans, mais parallèlement, et c'est là où l'on se heurte à une difficulté technologique au moins dans cette période, il y aura une augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui est de l'ordre de 10 à 30 %, cette fourchette correspondant à une différence dans les progrès technologiques.

Il y a donc deux contraintes fortes à lever : lutter contre l'aggravation de la congestion routière et un impact environnemental qui est lourd aussi bien global que local.

Il existe déjà un certain nombre de projets qui sont dans les tuyaux, qui ont déjà été décidés, mais nous vous proposons un certain nombre de mesures complémentaires à court et moyen terme pour lever ces fameuses contraintes qui pèsent à la fois sur la mobilité et sur l'environnement.

44 mesures ont été retenues. Elles sont classées en 6 familles pour être plus commodément repérées. Certaines visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, certaines intègrent le développement du territoire, certaines enfin prennent en compte plusieurs des contraintes.

- la régulation de l'existant ;
- le développement des modes de transport fluvial, maritime et ferroviaire ;
- le développement des infrastructures routières ;
- le progrès technologique soutenu ;
- la maîtrise de la mobilité routière ;
- la modification des comportements.

Les questions posées au public. Quels étaient les buts des deux ministres de l'Ecologie et de l'Equipement lorsqu'ils ont demandé à la CNDP d'organiser un débat de problématique et non un débat de projet sur ces questions ? Eclairer le gouvernement sur deux points centraux :

- la perception du public du système de transport, de son fonctionnement, dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ;
- l'acceptabilité des mesures envisagées à court, moyen ou long terme,

dans le but de définir une politique pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui soit concertée avec les collectivités, qui permette de réduire les contraintes qui sont identifiées et qui soit en phase avec les attentes des citoyens.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Anne DEVAILLY, membre de la CPDP

Je vais vous donner quelques éléments de réflexion pour vous dire comment on a conçu ces 3 tables rondes, puisque celle de ce soir sur le développement des territoires a lieu ici à Marseille et aura lieu sous une même forme avec des intervenants différents à Lyon demain et à Montpellier la semaine prochaine. Pour traiter ce thème, le développement des territoires, en obtenant des choses concrètes et en ne restant pas dans des problématiques trop générales, on a retenu 3 thèmes.

Au niveau politique, le développement des territoires n'est pas un thème qui appartient à une seule institution politique, il est réparti entre les différents échelons administratifs et nécessite donc une coordination entre tous les niveaux. Tout le monde le sait, ce ne sont pas les mêmes acteurs qui sont responsables des infrastructures routières, des infrastructures ferroviaires, de la gestion des ports, etc. Si l'on veut développer les territoires de manière harmonieuse, il faut donc prendre en considération la coordination des différents acteurs politiques.

Le deuxième thème, celui auquel on pense en premier, c'est évidemment la prise en compte des variétés des espaces concernés. Dans les 3 régions qui sont en cause, il y a un axe principal, qui est l'axe qui concentre les flux, les activités et les personnes, et il y a le reste. Ce débat sur le développement du territoire doit évidemment prendre en compte les axes est-ouest sur le couloir rhodanien, les axes avec l'arrière-pays sur Marseille et sur le littoral languedocien, où il y a une vraie problématique entre le littoral et le piémont.

La troisième problématique, c'est la difficulté à appréhender ce sujet d'un point de vue économique. Pour réfléchir à une échéance de 20 ans, il faut être capable aussi de prendre en compte l'évolution de ces activités sur 20 ans. Or les activités dans le territoire concerné posent des

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
problèmes relativement importants à appréhender. Dans le tourisme par exemple, les stations du littoral languedocien ou les stations de moyenne montagne dans les Alpes, ce n'est pas évident pour l'instant de faire un pronostic sur ce qu'elles vont devenir dans 20 ans. Les activités industrielles dans le couloir rhodanien, c'est pareil, cela peut poser un problème de diagnostic qui fait qu'ensuite, réfléchir au développement des territoires pose évidemment des questions particulières.

A partir de là, on a invité des acteurs politiques et des acteurs économiques pour donner des clés et des éléments permettant d'appréhender les sujets sous ces trois angles. En plus, on a souhaité donner la parole à une figure universitaire ou extérieure en tout cas qui peut nous donner un historique et quelques éléments de prospective cette fois-ci plus spécifiques à la région : aujourd'hui, ce sera Philippe Langevin, qui est professeur à l'université d'Aix-en-Provence, qui va nous donner un état des lieux de la façon dont le transport a pu servir au développement du territoire dans cette région.

Le contexte : cadre historique et géographique de la région

Quel rôle ont pu jouer les transports en matière d'aménagement du territoire ? Au service de quelle vision ?

Philippe LANGEVIN, Professeur à l'Université d'Aix-en-Provence

Mesdames et messieurs, bonsoir. On connaissait l'arc latin, on avait entendu parler de l'arc méditerranéen, mais l'arc languedocien, c'est une grande nouvelle. Lorsqu'on quitte la vallée du Rhône, lorsqu'on s'écarte d'Avignon, lorsqu'on s'écarte de Valence, il y a quelque chose : ce quelque chose, c'est la région PACA et c'est dans cette perspective que je voudrais concentrer mon intervention. Je voudrais l'articuler en 3 points.

D'abord, je soulignerai à quel point toute la région PACA est une région de déplacements. Son histoire, sa géographie, sa culture, son économie est une économie de déplacement, de mobilité, de transport qui représente non pas une activité d'appui mais une activité motrice.

Ensuite, je voudrais souligner à quel point le système de transport pour l'instant est important mais inachevé. Il y a encore des problèmes très importants à résoudre, des barrières à franchir, des équipements à terminer.

Troisième élément, je rappellerai quelques grands enjeux pour les années qui viennent de ce territoire qui est un territoire d'ailleurs davantage célèbre que connu.

.a La région PACA est une région de déplacements

Une simple carte vous montre que nous sommes au cœur de 2 systèmes économiques qui ont quelques difficultés à cohabiter :

- par la vallée du Rhône, nous sommes en relation très forte avec l'économie européenne, avec les grands centres internationaux, les grandes capitales de l'Europe, avec une économie basée sur des produits à forte valeur ajoutée, des technologies innovantes ;

- par la Méditerranée, nous sommes en relation très forte avec une économie différente, à vocation souvent agricole, touristique, à valeur ajoutée beaucoup plus faible.

C'est dans ce changement, dans ce bouleversement, dans ces relations que le destin de la région doit se dessiner. Nous sommes la dernière région des terres du sud et, comme nous sommes aussi la première région des terres du nord, nous sommes au centre du monde et nous nous félicitons de cette localisation.

Les grandes dessertes de la région nous invitent à réfléchir sur nos capacités de communication avec l'Europe, et c'est le grand débat de la vallée du Rhône, mais également sur notre capacité de construction de l'arc méditerranéen, et c'est le grand débat que nous avons avec les régions voisines, avec la région Languedoc-Roussillon. Au-delà, les potentialités importantes de la Catalogne, les réalités de la Ligurie, les potentialités considérables des régions italiennes nous entraînent aussi à réfléchir à ce qui pourrait faire identité sur ce territoire-là, qui a beaucoup de points communs, mais qui n'a pas pour l'instant d'autorité politique à même de parler en son nom.

Cette donnée, on peut la retrouver dans une autre carte : vous voyez à quel point la relation avec la région Rhône-Alpes, avec la région parisienne, avec l'Allemagne, l'Angleterre passe par la vallée du Rhône ; vous voyez également les relations avec la Méditerranée qui sont des relations maritimes avec l'importance considérable du port de Marseille. Au cœur des débats, vous voyez ce fameux triangle qui représente aujourd'hui un nœud de communications, mais également un nœud de relations et un nœud économique essentiel, qui fait la réalité de ce que l'on appelle le grand Sud-Est.

Cette remarque étant faite, je voudrais souligner que les relations sont tellement évidentes que ce n'est pas la peine d'insister trop lourdement, mais elles prennent dans la région PACA une importance singulière, pour un ensemble de raisons.

Premièrement, des raisons géographiques. La géographie de la région, sa position littorale, ses relations avec l'Europe sont tout à fait importantes et jouent un rôle essentiel dans le transport de voyageurs, de marchandises, de touristes. C'est une région ouverte. Il est bien certain aussi que toute conception fermée du développement nous conduit à une économie proche de la Corée du Nord que je ne vous conseille pas.

Deuxième élément, nous avons dans la région une bonne partie de l'économie en zone de montagne qui ramène également à des relations fortes avec la région Rhône-Alpes. La région de massif représente aujourd'hui plus de 2,5 millions d'habitants, elle se développe plus vite que le reste du territoire, mais son développement est handicapé par des relations très compliquées avec l'Italie, avec des cols difficiles, avec des franchissements complexes et des tunnels en panne. Là aussi, une partie du destin de la région se caractérise par des infrastructures adaptées à ses conditions de développement.

Et puis, sur ce territoire, les inégalités sont assez fortes entre la zone de montagne et la zone littorale, entre l'est et l'ouest, entre territoires métropolitains émergents et territoires traditionnels. Bref, c'est davantage une économie d'archipel que nous avons à travailler qu'une économie homogène que nous aurions à défendre. C'est un territoire de très fortes inégalités sociales, territoriales, économiques et, pour les combattre, la circulation, la mobilité, les transports représentent non seulement des réalités économiques, mais également des réalités d'aménageur et des réalités sociales. Les transports contribuent à l'aménagement social du territoire.

La position géographique de la région entre la Catalogne, la Ligurie et la Lombardie nous conduit à réfléchir à des axes de circulation adaptés au territoire. A ce titre-là, le TGV Méditerranée n'a rien d'un TGV Méditerranée, c'est un simple TGV Paris-Marseille. Si l'on veut un vrai axe de circulation, il faudra réfléchir à quelque chose de sérieux entre Barcelone, Gênes et Milan. On verra cela plus tard.

Sur ce territoire, nous avons 3 axes essentiels : l'axe littoral, l'axe rhodanien et l'axe durancien qui est évidemment beaucoup plus faible que les deux premiers car la population est beaucoup moins nombreuse, mais qui est essentiel pour l'axe de développement qui pour l'instant se termine en cul de sac. L'autoroute se termine en pleine campagne au pied de Gap, la voie ferrée se termine dans le Montgenèvre qu'elle n'a jamais réussi à franchir malgré les travaux et les ambitions considérables sur ce tunnel dont on parle depuis trente ans et qui, pour l'instant, reste à l'état potentiel.

Une région où toute l'histoire est une histoire de déplacement. Il faudrait remonter très loin, je vous épargnerai ce détail, mais même les populations paysannes qui se déplaçaient au gré des moissons entre la bande littorale et le haut pays ont construit l'économie de la mobilité. De la même façon, les travailleurs agricoles ont toujours remonté la région. Plus récemment, des populations étrangères en quête d'une vie meilleure sont venues d'Espagne, d'Italie, du Maghreb, d'Arménie, plus ou moins bien accueillies d'ailleurs.

C'est également une région de déplacements en termes économiques, avec un système économique qui combine plusieurs sous-systèmes particuliers : l'économie européenne à forte valeur ajoutée organisée sur les services supérieurs, les technologies innovantes, les industries électroniques, la recherche, l'innovation, la santé, l'enseignement supérieur et puis, à côté de cela, une économie beaucoup plus traditionnelle, je dirais même de bazar, une économie beaucoup plus relationnelle, à faible valeur ajoutée, fondée sur l'agriculture, le commerce, les services à la personne, une économie résidentielle. Ce sont ces deux systèmes qu'il faut essayer de rapprocher pour retrouver une certaine identité à cette économie de la région PACA. Pour les rapprocher, il est bien évident que les infrastructures de transport sont tout à fait essentielles.

Et puis il y a dans cette région des oppositions, des complémentarités entre l'industrie lourde qui travaille sur des produits d'importation (à ce titre-là, le rôle du port de Marseille est tout à fait essentiel comme infrastructure de communication ; chacun sait que le port de Marseille est aussi le port de Toulouse, le port de Lyon, le port de Turin, le port de toute l'Europe du Sud), une activité touristique qui est à l'origine de déplacements considérables au gré des vacances, au gré des congés, au gré des festivals, sans compter que l'agriculture de la région est très exportatrice et qu'elle utilise évidemment tous les moyens de déplacement.

De ce fait, on peut estimer que cette région qui n'a jamais été fermée sur elle-même (et quand elle l'a été, cela a été pour son plus grand malheur), a toujours construit son développement sur son ouverture, sa capacité à commercer, sa capacité à échanger, sa capacité à se déplacer. C'est une économie de déplacement.

Cette économie de déplacements est marquée notamment par une intense activité portuaire, à Marseille bien sûr, mais également sur d'autres ports, par les premiers aéroports de province après Paris, Nice Côte d'Azur et Marseille Provence, dont les flux sont tout à fait essentiels, par un réseau routier, autoroutier, ferroviaire particulièrement dense, notamment sur la bande littorale, par un réseau maillé de plateformes logistiques en plein développement, que ce soit Fos Distriport, Miramas, Cavaillon ou Marseille Canet. Elle est marquée enfin par le TGV Méditerranée qui a transformé Paris en grande banlieue de Marseille. Elle est marquée également par la LGV PACA

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui est actuellement en cours de discussion et qui va contribuer certainement à la dynamique régionale.

Autrement dit, cette économie est déjà une économie de mobilité et toujours une économie de déplacements et tout porte à croire que ces tendances vont s'amplifier dans les années qui viennent :

- par l'attraction démographique : on a vu que le recensement de 2004 avait confirmé le retour à une croissance démographique tout à fait importante, du fait des nouveaux arrivants ;
- par le développement du tourisme, dont chacun sait qu'il est assez insensible à la conjoncture économique et qu'il représente dans la région une activité économique primordiale puisqu'au mois d'août vous avez dans la région à peu près 10 millions d'habitants, c'est-à-dire que la population double ;
- par l'augmentation de la demande de produits énergétiques : sur ce point, le rôle du port est tout à fait essentiel ;
- par l'augmentation du niveau de vie ;
- et peut-être par le réveil économique des pays de la rive sud.

Tout cela nous incite à penser que non seulement les déplacements sont moteurs mais qu'ils seront de plus en plus prégnants.

.b Le système de transport est important mais inachevé

Le système de transport de la région est en cours de confortement. D'un côté, on a des données fortes : la position de la région, les infrastructures concentrées sur la bande littorale, l'accessibilité du haut pays qui est plus compliquée, les relations transversales qui sont très faibles. Il y a beaucoup de choses à construire pour améliorer le réseau routier : achever l'A51 dont chacun sait l'ampleur du débat qu'elle suscite, construire les barrières autoroutières promises depuis très longtemps entre Château-Arnoux et Digne, entre Fos et Salon, entre St Maximin et Cadarache. C'est essentiel, c'est la communication entre les divers territoires de la région qui est en jeu.

On peut également souligner que, dans ce territoire, l'offre de transport collectif est très insuffisante. Malgré les efforts récents du contrat de plan pour amplifier le transport ferroviaire, malgré les réalisations des Conseils généraux pour amplifier les transports routiers, malgré l'engagement des grandes villes pour les transports en site propre, notamment la ville de Marseille, on a encore des problèmes très importants, d'autant plus que les infrastructures coûtent cher et que les capacités de financement des collectivités locales ne sont ni illimitées ni considérables.

Vous voyez sur cette carte à quel point l'axe rhodanien est essentiel dans nos problématiques. Le trafic autoroutier est très important pour notre développement. Le comptage sur les routes nationales montre bien les 3 axes que j'évoquais : la vallée du Rhône, l'axe littoral et l'axe durancien qui structurent toute l'économie régionale, qui conditionnent son avenir, qui déterminent son espace.

Les grands axes de circulation néanmoins sont souvent proches de la saturation, c'est ce qui justifie d'ailleurs les travaux que nous conduisons, notamment l'A7 dans la vallée du Rhône, mais également l'A8 entre Aix et Nice et l'A57 entre Toulon et Le Luc. Bref, l'augmentation de la circulation, les flux de déplacements, dans une conjoncture marquée par la victoire par KO debout

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
du transport routier nous incitent à penser que nous sommes devant des problèmes lourds qui ne pourront pas être réglés au niveau local compte tenu des investissements que cela implique.

Si l'on regarde maintenant les principaux axes ferroviaires, la grande bande au sud, c'est parce qu'on ne sait pas très bien où va passer la LGV entre Marseille et Nice, donc pour ne fâcher personne, nous avons laissé une marge de latitude assez considérable, chacun pourra s'exprimer. Les autres axes sont tout à fait primordiaux. C'est l'axe de la vallée du Rhône. Quant au petit chemin de fer Aix-Gap-Briançon, il tient souvent davantage de l'histoire touristique que de la réalité économique. Il faudrait sur ce point, Monsieur le Directeur, engager les investissements qui s'imposent. Et je ne parle même pas des relations ferroviaires entre Marseille et Aix qui tiennent davantage du rodéo que du chemin de fer puisqu'il faut plusieurs journées pour faire le trajet. Il est bien évident que dans les métropoles comme Marseille, normalement, pour faire la relation entre Marseille et Aix ou entre Marseille et Aubagne ou entre Marseille et l'étang de Berre, il faudrait une carte orange comme les Parisiens. Or quand on voit les conditions de transport collectif sur l'étang de Berre, entre Marseille et Aix ou entre Marseille et Aubagne, on ne sait pas s'il faut mourir de honte ou pleurer de rire.

Ce réseau ferré pose des problèmes d'achèvement, notamment le problème de la percée sous le Montgenèvre, qui permettrait de relier la ligne Aix-Briançon au TGV Lyon-Turin et donc de désenclaver considérablement le territoire régional. Il est certain que, pour l'instant, on en est encore loin.

Il est bien certain aussi que, suivant le tracé du TGV Côte d'azur, nous aurons une facilité ou au contraire moins d'opportunité pour permettre à la région de bénéficier de ces infrastructures.

J'ajoute aussi qu'en PACA comme ailleurs et peut-être plus qu'ailleurs puisqu'ici on ne fait jamais exactement comme ailleurs, la suprématie de la route sur le fer en matière de fret ne cesse de se confirmer : aujourd'hui 88 % du trafic de fret se fait par la route.

J'ajoute enfin que les Alpes, qui représentent pour la région une ouverture très importante, sont encore difficiles à franchir parce que les cols sont difficiles et ne sont pas toujours accessibles. Le seul tunnel du Fréjus, le tunnel du Mont-Blanc, on a vu les difficultés d'aujourd'hui. Un des problèmes de l'avenir de la région, c'est de s'ouvrir sur le Piémont, sur la Ligurie, sur la Lombardie qui ont des capacités industrielles considérables, des besoins très importants, mais les relations avec ces régions sont pour l'instant limitées à cause des difficultés de circulation. Les Alpes sont toujours un massif difficile à franchir.

Néanmoins, les liaisons TER, la décentralisation des chemins de fer, les efforts de la SNCF ont permis d'améliorer les circulations ferroviaires, notamment sur le littoral et la vallée du Rhône, mais là encore, vous me l'accorderez, il y a des efforts à faire pour améliorer les relations avec l'intérieur. Evidemment, l'intérieur est moins peuplé, donc la demande est beaucoup moins forte et l'équilibre financier plus précaire, mais c'est aussi un objectif d'aménagement du territoire. On ne sait pas s'il faut aménager le territoire ou si le territoire est à ménager, ce qui va poser le problème global de l'environnement. En tout cas, pour aménager le territoire, il faut qu'il soit accessible.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Langevin, vous clôturez bientôt ?

Excusez-moi.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est intéressant, vous pouvez continuer un peu.

Philippe LANGEVIN

Je vous remercie. J'aurais bien d'autres choses à vous dire mais on n'a plus le temps.

.c Les grands enjeux pour les années qui viennent

Je conclus sur les enjeux. Ils sont considérables.

- S'ouvrir sur l'extérieur pour participer pleinement aux deux aventures de la région : l'aventure européenne et l'aventure méditerranéenne qui sont aussi deux défis car, pour l'instant, ni l'un ni l'autre ne vont bien.
- Conforter la région par rapport au grand Sud-Est. Ce sont les relations avec la région Rhône-Alpes, avec la région Languedoc-Roussillon, avec ce triangle tout à fait essentiel qui concentre en matière industrielle, en matière économique, en matière tertiaire, des potentialités considérables.
- Améliorer les relations internes entre ses grandes villes : PACA est une région où les grandes villes ne communiquent pas. Marseille regarde la mer, Nice regarde l'Italie et Toulon regarde Toulon parce qu'il n'y a rien d'autre à voir ! On n'arrive pas dans la région PACA à avoir un système urbain intégré, à permettre aux grandes villes de communiquer entre elles. Il y a plus de relations entre Paris et Nice qu'entre Nice et Marseille. Les infrastructures de communication doivent aussi servir à construire la région de l'intérieur.
- Promouvoir le ferroutage et le cabotage qui n'existent qu'à l'état expérimental. Ce sont les modes de transport de demain, économes en énergie, moins dangereux en termes de circulation, ils pourraient trouver dans la région des occasions particulières d'expression,
- Dans les villes, développer les transports collectifs, les pistes cyclables, les chemins piétonniers.
- Faciliter la communication entre les grands ensembles territoriaux de la région, avec des territoires de projet qui portent des identités locales, des grands territoires économiques dans lesquels l'axe rhodanien est tout à fait essentiel.

Pour conclure, je dirai que la vallée du Rhône ouvre la région sur l'Europe et à ce titre constitue un territoire à enjeux. Dans le cadre du schéma régional d'aménagement du territoire et du schéma économique, on souligne bien que ces territoires à enjeux sont aussi des territoires de conflit : conflit dans l'utilisation du sol, conflit dans l'équilibre entre industrie et environnement, conflit dans les périurbanisations. Ce sont des territoires de circulation également. Bref, l'axe de la vallée du Rhône est pour nous un corridor économique tout à fait important. Je vous demande de bien prendre conscience qu'au-delà de l'arc languedocien, il y a aussi l'arc méditerranéen.

Table ronde – Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leurs territoires ?

Anne DEVAILLY, CPDP

Ce soir, il n'y a personne du Conseil régional, et ce n'est pas faute de les avoir invités. Je le dis parce que cela ne se passera pas comme cela dans les autres régions.

Par ailleurs, pour les acteurs économiques, on a essayé à chaque fois d'avoir un logisticien, un chargeur ou là en l'occurrence le port de Marseille et si possible un transporteur. Il n'y a pas non plus de transporteur ici à Marseille. Ce n'est pas faute d'être passé par les structures syndicales ou par les chambres de commerce.

Je propose maintenant de passer la parole à Monsieur Vallette.

Point de vue de la ville de Marseille

**Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille
Provence Métropole, Président de la Commission des transports**

Merci. Je vais essayer de répondre en quelques diapos à la question posée : comment Marseille et sa communauté urbaine voient-elles l'avenir ?

En préambule, la réflexion globale est indispensable au-delà du simple aspect routier. Nous sommes sur un débat d'infrastructures, cela dit, j'espère qu'il ne faudra pas attendre 50 ans comme vient de le dire l'Etat pour avoir des réalisations pratiques, mais qu'on pourra les avoir dans les 20 ans, parce que réfléchir pour les arrières arrières petits enfants, cela commence à faire beaucoup. Si dans ces débats, c'est de plus en plus clairsemé, c'est peut-être parce qu'on se dit que cela ne sert plus à grand-chose parce que c'est tellement loin que l'on se décourage un peu. Il ne faut pas, mais quand même on peut essayer de dire que, pour certains projets, on devrait les avoir de façon rapide parce que cela conditionne nos territoires.

Les autres zones qui devront faire partie du débat, je n'y reviens pas : en Italie, tout l'espace au nord de Lyon, etc.

.a Les enjeux pour Marseille

Les enjeux pour Marseille sont portés par les acteurs politiques et économiques :

- construire le grand Marseille (c'est tout le projet métropolitain que nous construisons) ;
- préserver la place de Marseille ville centre de l'aire métropolitaine : ce n'est pas évident, parce qu'on parle plus facilement du Grand Lyon que du Grand Marseille ;
- travailler sur une échelle européenne de territoire : demain, c'est le delta méditerranéen, terme nouveau qui correspond au grand triangle d'efficacité économique.

Construire le grand Marseille

Aujourd'hui, on est à 1,8 million d'habitants, on sera demain à 2 millions d'habitants. C'est cela qui est la taille métropolitaine européenne. En dessous, on n'a pas la taille. L'objectif, c'est de construire au moins ce périmètre. Les axes forts de notre projet sont au nombre de trois :

- une métropole qui rayonne (les pôles de compétitivité, le rayonnement universitaire et culturel, l'économie, le commerce, les échanges, le tourisme) ;
- une métropole qui fonctionne (c'est le cadre de tout cela, d'où l'intérêt majeur de ce débat) ;
- une métropole qui préserve le cadre de vie et assure un développement durable. Dans notre région, le cadre de vie est exceptionnel, mais il est fragile : il faut prendre des précautions.

Préserver la place de Marseille ville centre de l'aire métropolitaine

C'est l'ambition et l'essence même de la ville et du port de Marseille, cette situation internationale.

L'exemple d'Euroméditerranée, c'est un effort considérable qui est fait par l'Etat et par toutes les collectivités, on en voit aujourd'hui les résultats. C'est bien cette ville centre qui doit se développer.

Travailler sur une échelle européenne de territoire

Cette carte montre bien le chapelet de villes. Entre Toulon, Avignon et Montpellier, on est dans ce fameux delta méditerranéen. Il faut se battre, parce que si l'on écoute certaines déclarations du maire de Montpellier, ce n'est pas pour demain. Nous pensons que l'arc méditerranéen a une grande importance et que s'ignorer serait une faute grave.

.b Les objectifs

L'ambition, c'est d'intégrer le top 20 des métropoles européennes. Depuis 10 ans, la métropole marseillaise s'est élevée dans la hiérarchie des villes. Aujourd'hui, elle est au 23^{ème} rang. On est dans cette dynamique et il faut continuer.

Les objectifs sont de :

- préserver le positionnement de Marseille par rapport à Gênes et Barcelone et maintenir la situation actuelle de pivot nord-sud et est-ouest, le centre du monde dont vient de parler Monsieur Langevin ;
- tirer parti d'une situation privilégiée de débouché pour la France en Méditerranée : Marseille et le Maghreb (j'espère qu'à terme on retrouvera ces échanges dans la Méditerranée qui sont momentanément diminués), un positionnement privilégié pour capter les trafics venant d'Asie. La concurrence des ports du nord peut très bien tourner en partie à l'avantage du port de Marseille.

Cette carte résume cette zone centrale de Marseille sur tous les axes que l'on a définis.

Sur la carte, on voit très bien l'engorgement du sillon rhodanien. On voit très bien que, vers le Languedoc ou vers l'Italie en passant par la région PACA, on est dans des équivalences : on est un peu triste que l'Etat n'ait pas mieux posé ce problème, on comprend mal.

Le transport de marchandises

Concernant le fret, la vocation logistico-portuaire est un secteur majeur pour l'économie métropolitaine. Donc, il y a un risque à terme de déséquilibre si l'on accroît les concurrents sur l'hinterland traditionnel du port de Marseille qui s'étend vers l'Europe, vers la Bavière et qui, avec l'élargissement de l'Europe, se déplace vers l'Est.

Si l'axe languedocien est totalement modernisé, il y a un avantage pour Barcelone et les ports espagnols.

Les tunnels suisses sont en cours. Le Lötschberg est terminé et le St Gothard va démarrer : c'est un nouvel axe nord-sud et c'est un boulevard pour le port de Gênes qui retrouve une situation que nous avions nous historiquement, géographiquement avant.

Et puis, l'exclusivité du Lyon-Turin : cela pose un problème parce que cela sature le sillon rhodanien. Il faut remonter par Lyon pour traverser l'Italie. D'autre part, l'Italie est très importante pour Marseille. Atteindre Turin et Milan est un objectif majeur de notre région.

Je mets « le Montgenèvre : un projet pour l'avenir ? » : la question est posée.

L'Extrême-Orient a modifié la place des ports méditerranéens par rapport aux ports du nord, mais cela profite moins à Marseille qu'à nos concurrents. Si vous faites un boulevard fantastique pour accéder aux ports espagnols sur la Méditerranée, même si l'on devient plus fiable, on a des difficultés en perspectives.

Sur la carte issue du rapport du groupe de haut niveau présidé par Madame Loyola de Palacio, on voit que le flux d'Asie a beaucoup augmenté, cela va beaucoup sur les ports du nord. Dans les prévisions à 20 ans, regardez ce qui passe par Gênes et regardez le petit filet qui passe par Marseille : c'est inacceptable. Les politiques de notre région ne doivent pas accepter cela.

Le transport de voyageurs

La LGV PACA et l'accès à l'Italie, c'est le projet majeur pour nous. C'est réaliser l'intégrité de l'arc méditerranéen et c'est rapprocher Aix-Marseille dans les grands déplacements ferrés. Je vous rappelle le scénario des métropoles. On s'est aperçu que c'était l'enjeu de la poursuite vers l'Italie, l'articulation avec les politiques d'aménagement, on est au plus près des populations, on évite l'étalement urbain et surtout on libère des sillons pour le fret et pour les TER. Par contre, on demande l'inscription sur les grands réseaux de transport européens.

En conclusion, je rappelle les 3 grands points.

Marseille Fos sera toujours un port et une plateforme logistique.

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Il ne peut pas y avoir que des hydrocarbures à Fos ; même si la chimie de l'étang de Berre a une grande importance, si l'on n'améliore pas nos communications et si nous ne restons pas un pivot des axes de déplacement, on va avoir des problèmes graves.

En dehors de cela, l'aire métropolitaine a une dynamique de développement très forte. Je vous rappelle que 8 pôles de compétitivité sont sur notre aire même. D'autre part, la grande vocation, c'est de rester une terre d'accueil de tourisme, sans oublier le rôle de l'aéroport. Là aussi, il y aurait beaucoup de choses à dire sur les synergies avec Lyon et Nice, mais il faut se dépêcher.

Notre acharnement pour la LGV PACA, en dehors de tout ce que l'on a dit, c'est pour la qualité de la vie et le développement durable. C'est cela surtout qui guide tous nos grands projets.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur Vallette. Je propose que l'on prenne des réactions du public. Ou l'Etat veut réagir aux différentes questions qui ont été soulevées : le problème de saturation sur l'A8, le Montgenèvre, la LGV PACA. Monsieur Budillon.

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Equipement PACA

Je comprends très bien, pour l'avoir entendu dans d'autres enceintes, que le périmètre mis au débat interpelle un peu les responsables de PACA. Je rappelle quand même que l'Etat n'a pas oublié PACA sur les grands projets, puisqu'il vient de faire un certain nombre de débats publics dans cette région. Le débat public sur la LGV PACA a été fait, ce qui montre bien que, pour l'Etat, il y a une réelle nécessité de développer le réseau grande vitesse.

Sur les problèmes de congestion à certaines heures et dans certains endroits sur l'A8, le débat sur le contournement autoroutier de Nice vient de se tenir. Je vous ferai remarquer que les positions locales qui ont été prises ont été plutôt pour l'aménagement de l'autoroute existante que pour une infrastructure nouvelle.

Je comprends très bien que le thème du débat arc languedocien puisse irriter, mais convenons que, sur les 12 mois écoulés, plusieurs débats publics sur les infrastructures ont eu lieu en PACA. Il reste quelques points de meilleure compréhension possible ou de meilleur échange d'arguments sur les raisons actuelles d'un choix sur le Lyon-Turin, plutôt que sur le Montgenèvre. Je fais une petite parenthèse pour montrer que nous ne sommes pas bornés.

Nous avons fait une 1^{ère} étude sur le tunnel sous le Montgenèvre en liaison avec le Conseil régional de PACA, qui avait conclu que le trafic à attendre en matière de fret (en fonction de nos modèles, mais nos modèles sont les mêmes partout et on ne peut pas les critiquer dans un sens et pas dans l'autre) montrait que la potentialité de transport sur la vallée de la Durance était relative. Nous avons repris cette étude à la demande d'un certain nombre de responsables politiques, notamment pour tenir compte pour les voyageurs de l'ouverture du TGV Lyon-Turin : c'est vrai que cela donne sur le potentiel du Montgenèvre en termes de voyageurs des chiffres plus intéressants, mais cela reste des chiffres relatifs. Il faut les mettre dans le paquet de tous les problèmes d'infrastructures d'aujourd'hui.

La 2^{ème} question que je voulais poser, mais elle est peut-être mal placée, je suis tout à fait d'accord avec l'exposé de Monsieur Langevin, cela correspond tout à fait à ce que nous pensons, j'ai

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
d'ailleurs écrit dans la revue *Transports* à peu près la même chose que lui, la seule question que je pose, c'est pourquoi en est-on là en PACA aujourd'hui ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Le projet Montgenèvre (Val de Durance et tunnel), cela coûte combien ?

Alain BUDILLON, DRE PACA

D'abord, c'est un tunnel ferroviaire (la convention alpine interdit un tunnel autoroutier). L'objectif du Montgenèvre a été présenté comme un objectif pour développer le ferroutage. Cela veut dire qu'il faut aménager la liaison ferroviaire pour permettre le passage du fret. Quand on annonce un coût de 1,3 milliard pour le percement du tunnel, il faut ajouter au moins autant, peut-être un peu moins, pour aménager la liaison ferroviaire. Cela reste moins cher que le Lyon-Turin, mais proportionnellement au trafic que l'on attend, je ne conclus pas parce qu'on va dire que je suis partial : c'est 2,3 milliards au minimum.

De la salle

C'était 2,1 milliards à Gap.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et le Lyon-Turin ?

Philippe LANGEVIN

55 milliards d'euros.

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

Non, l'ensemble du projet y compris les accès, parce qu'il n'y a pas que le grand tunnel, il y a tous les tunnels qui précèdent, c'est 18 milliards d'euros.

On peut se poser tout de même la question de savoir s'il faut faire le Montgenèvre pour les marchandises et les voyageurs ou seulement pour les voyageurs, parce que si on le fait seulement pour les voyageurs, cela peut coûter beaucoup moins cher. La marchandise, elle s'en fout peut-être un peu de passer par le Lyon-Turin en empruntant la ligne Valence-Grenoble-Grésivaudan.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les marchandises peut-être, mais pas la région PACA.

Philippe LANGEVIN

Le Lyon-Turin n'est plus un projet, l'infrastructure est décidée.

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

Pas du tout, ce qui a commencé, ce sont les reconnaissances.

Philippe LANGEVIN

On n'en est pas encore là pour le Montgenèvre.

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

On fait des études économiques.

Philippe LANGEVIN

Je voudrais dire deux choses. D'abord, il y a eu de grands débats publics dans la région. Ce n'est pas l'objet du débat, c'est souligner qu'appeler un débat « vallée du Rhône et arc languedocien » est absurde : l'arc languedocien n'existe pas. Le problème, ce n'est pas la relation entre Avignon et Nîmes quand même.

Ensuite, sur le Montgenèvre, si l'on fait des calculs de rentabilité classiques, toutes choses égales par ailleurs, on aboutit à la conclusion que ce n'est pas rentable au sens que l'on donne à ce mot aujourd'hui. Il faut quand même faire un peu de prospective. Sur la moyenne période, compte tenu des potentialités qu'il y a de part et d'autre du tunnel, on peut estimer que le tunnel du Montgenèvre a sa place dans un équilibre global des infrastructures dans la France du Sud.

Le risque si l'on achève le Lyon-Turin, c'est de ramener la région PACA à un rôle secondaire. Les flux risquent de lui échapper, le port de Marseille en subira des conséquences qui seront difficiles, et la région va devenir le repos du guerrier européen, elle risque de perdre sa vocation économique au profit d'une vocation touristique exclusive.

Il faut quand même rappeler qu'il y a des événements lourds qui vont se passer dans les années qui viennent, que l'on ne connaît pas trop et qui pourront permettre de donner au tunnel une ambition qui sera au-delà de ces simples calculs de rentabilité aujourd'hui.

Pourquoi on en est arrivé là ? Parce que le coût de ces infrastructures de communication est disproportionné par rapport aux budgets des collectivités locales en général et des Conseils généraux en particulier, dont le niveau global des engagements financiers est proche de la misère. C'est un équilibre à trouver entre les grands financements européens, nationaux et régionaux pour achever ces infrastructures.

Monsieur Gonella, vous vouliez intervenir ?

Jean GONELLA, FARE Sud

Lyon-Turin, nous sommes pour, Montgenèvre nous sommes pour, mais il faut dire qu'il y a des capacités ferroviaires déjà existantes. Elles prouvent que si l'on ne change pas radicalement de politique des transports en France, si l'on ne modifie pas la distorsion de concurrence entre le rail et la route, on peut faire Lyon-Turin et le Montgenèvre, on ne mettra pas une tonne/km de marchandise en plus sur le rail.

La preuve, on l'a. Fermeture du Mont-Blanc. A l'époque, il n'y avait pas de travaux dans le tunnel du Montcenis. Report des marchandises sur le tunnel routier du Fréjus et baisse du transport de 11 millions à 9,5 millions de tonnes/an.

Deuxièmement, actuellement, il y a de la capacité, à part quelques verrous que l'on cite sans arrêt, le nœud ferroviaire de Lyon, le nœud ferroviaire de Montpellier. Or baisse de 4 milliards de tonnes/km par an du trafic de marchandises.

On n'ose pas ici mettre les pieds dans le plat, c'est-à-dire dire : on peut faire des infrastructures ferroviaires, mais dans les conditions de concurrence actuelles et dans l'apparition à terme des chargeurs, des transporteurs de l'Est, faites des infrastructures ferroviaires, elles resteront vides et ce sont les routières qui se rempliront, qui se satureront et qui appelleront à faire d'autres infrastructures routières.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Michel Badré voulait réagir aussi.

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

Ce n'est pas une réaction, c'est une question aussi bien pour Monsieur Langevin que pour Monsieur Vallette. Dans le dossier des deux ministères, on a eu le sentiment qu'on avait une espèce de dialectique entre un problème de mobilité et un problème d'environnement à régler. Monsieur Langevin nous a dit que le territoire était à la fois à aménager et à ménager. Monsieur Vallette a parlé à la fin de son exposé du tourisme. Comment est-ce que vous voyez, face aux contraintes économiques que vous avez très bien décrites en argumentant sur la nécessité de faire de nouvelles infrastructures, les questions qui se posent en termes de disponibilité de terrain, de préservation du paysage, de lutte contre la pollution locale ?

Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, Président de la Commission des transports

Je pense que c'est vraiment le centre du débat. On doit arriver à maîtriser le développement et la protection. Dans ce débat de la LGV PACA, on s'est aperçu qu'il y a des territoires où il ne faut pas aller et d'autres où l'on peut aller. L'espace est effectivement très contraint pour nous. Si l'on continue au fil de l'eau comme on fait aujourd'hui sans prendre des mesures, dans 10 ans, on n'aura

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
plus rien de mobilisable sauf les zones naturelles. Si, pour un certain nombre d'infrastructures, on préfère le rail, c'est pour répondre à votre question. Il est plus facile de faire passer une LGV qu'une autoroute. C'est notre préoccupation. Sur les SCOT par exemple, c'est la question que vous posez qui est au centre des débats. Pour l'habitat, il faut aller forcément dans les friches des villes, il faut densifier les centres des villes. Quand vous faites un étage de plus, vous avez la révolution instantanée. C'est un effort constant sur toutes les données. Il faut que l'on fasse de la pédagogie pour que les gens acceptent un certain nombre de choses qui vont souvent contre leur confort. Moi, je n'ai pas de solution, mais on a une vraie bataille à faire tous ensemble là-dessus.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Langevin.

Philippe LANGEVIN

Monsieur Langevin, il n'a pas la solution non plus. Par contre, il est important que ces questions soient évoquées dans ce débat. L'environnement n'est pas un luxe de pays riche, c'est une condition du développement. On ne peut plus aujourd'hui imaginer en matière d'infrastructures d'opérations trop lourdes qui sont irréversibles. Quand l'autoroute passe, l'herbe ne repousse pas. L'attractivité touristique, mais aussi l'attractivité économique du territoire en dépend. Dans les conditions d'implantation des entreprises, dans les conditions d'installation des ménages, la nature du paysage, l'économie de la beauté prennent un rôle tout à fait considérable. Nous sommes dans une économie où il faut valoriser les choses à leur prix. A ce titre-là, tout ce qui concerne l'environnement est essentiel. C'est pour préserver l'environnement qu'il faut trouver des modalités de transport collectives plus adaptées qui heurtent notre culture plus que notre porte-monnaie. Pour la vallée du Rhône, beaucoup sont totalement opposés au doublement de l'autoroute qui aurait des conséquences très lourdes sur l'environnement sur un axe de circulation qui est aussi un axe de développement. Tout l'axe rhodanien représente une grande partie de l'activité économique de production de la région. D'où l'importance qu'il faut attacher aux modes de transport collectif, notamment les transports ferroviaires, qui sont quand même ceux qui transportent le maximum de monde avec le minimum d'encombrement. Là, il y a une révolution intellectuelle à conduire pour que l'on arrive à passer des voitures individuelles au train. Ce débat doit nous conduire à bien réfléchir aux impasses où nous ont conduits la suprématie absolue du déplacement individuel par rapport au déplacement collectif.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Estela.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Bonsoir, la question s'adresse à Monsieur Vallette et à Monsieur Langevin. On ne va pas revenir sur l'arc qui est cassé. C'est un problème de géographie élémentaire. Il faut prendre en compte la transition énergétique. Nous sommes dans une période charnière : nous avons des défis à relever en matière d'énergie qui ne sont pas faciles. Notre région étant pratiquement une région pétrolière quand on regarde ses industries autour de l'étang de Berre ou ailleurs, ou même dans la région lyonnaise, la question de la transition énergétique se pose pour nous. Comment vous l'abordez ?

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Deuxième question, est-ce qu'il vaut mieux une ligne TGV ou un réseau de communication ? Si l'on pense à l'horizon zéro pétrole à 50 ans ou à 40 ans, est-ce qu'on n'a pas intérêt à mettre en place le plus rapidement possible un réseau ferré performant électrifié ? En ce sens, la liaison Lyon-Turin par le futur tunnel me paraît un peu superfétatoire, car en 2009, le tunnel sous le Montcenis aura une capacité de 20 à 24 millions de tonnes. Claude Jullien va dire que ce n'est pas vrai, donc on va s'arrêter à 20 millions de tonnes. De toute façon, une hirondelle ne fait pas le printemps et il peut y avoir des visions différentes. Le Montcenis existe, il a été modernisé et les capacités actuelles du Montcenis suffisent largement pour un horizon prévisible à l'horizon 2020-2025. Donc on a le temps de consacrer notre argent à développer nos réseaux d'infrastructures à l'intérieur de nos 5 régions. Là franchement, on gagnera un enjeu primordial en ce qui concerne nos déplacements dans le futur.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est plutôt un maillage du territoire.

Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, Président de la Commission des transports

Pour moi, sans réseau, on ne prend pas ce moyen de déplacement : il faut donc obligatoirement un réseau. Le réseau, c'est la moyenne distance, par exemple du Marseille- Nice. A partir du moment où l'on fait cela, on organise chacun nos réseaux TER qui sont vitaux et qui sont aujourd'hui une préoccupation majeure de nous tous. On ne construira pas l'aire métropolitaine dans les conditions actuelles.

Sur l'énergie, je pense que le développement durable est un mot que tout le monde utilise mais que l'on n'applique jamais. En ce qui nous concerne, dans le volet de ce fameux SCOT, on a une préoccupation majeure pour les énergies renouvelables, pour développer le solaire, pour regarder le problème de l'éolien et surtout pour imposer dans les cahiers des charges des constructions de la maîtrise de l'énergie. Sur Euroméditerranée aujourd'hui, ce qui est en cours, c'est de la haute qualité environnementale (HQE). Je tiens à ce que l'on fasse cela, sinon on peut se gargariser longtemps. Si l'on s'y met tous ensemble, on doit y arriver, mais c'est dur de bouger ne serait-ce que les architectes.

Je suis désolé, mais je dois partir.

Philippe LANGEVIN

Au niveau métropolitain, on a besoin de réseau, mais aujourd'hui c'est inconcevable. Supposez quelqu'un qui habite Salon et qui travaille à Berre l'étang, il ne peut pas y aller en transport collectif. Une femme de ménage qui habite dans les quartiers nord et qui a deux heures de ménage à Vitrolles, ce n'est pas possible. On est encore tellement dans une culture de transport individuel que là, nous devons construire des réseaux. C'est pour cela que, comme je le disais tout à l'heure, il serait légitime que dans les grandes métropoles, on puisse avoir avec les communes périphériques des relations comparables à la carte Orange de la région parisienne. Evidemment, cela pose des problèmes de coût, mais je pense que, dans les années qui viennent, c'est la mobilité qui fera le développement. Les sociétés immobiles, ou les classes sociales immobilisées parce qu'elles n'ont pas les moyens de se déplacer sont toujours les plus pauvres.

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Sur l'énergie, je n'ai pas grand-chose à rajouter si ce n'est pour dire qu'il n'est pas évident que le recours aux éoliennes soit d'une valeur ajoutée considérable.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Gonella, puis Monsieur Croc de RFF.

Jean GONELLA, FARE Sud

Domage que Monsieur Vallette soit parti et que la région ne soit pas là. Pas de langue de bois. On peut réclamer des TER payés par la région, mais l'on se retrouve devant des contradictions. Si l'on est favorable à une A51 par l'est de Gap de 2 milliards que l'Etat ne voudra pas payer, le maître d'ouvrage éventuel privé mettra 15 %, l'Isère ne payera pas, Rhône-Alpes ne payera pas, les Hautes-Alpes mettront 50 millions, si l'on est favorable à cela, on est sans cesse dans cette contradiction : on vante le rail, mais on paye la route. C'est vrai. Même dans les crédits régionaux : RN202 bis, contournement routier d'Avignon, etc. Si l'on fait la somme de l'ensemble de ce qu'il faudrait pour développer les transports ferroviaires TER et de l'ensemble de ce sur quoi on voudrait s'engager pour des ouvrages routiers périmés voire parfois stupides, on se retrouve devant des contradictions qu'il faut oser soulever. Dans les discours, on veut tout, tous les développements possibles, mais il faut faire la facture. Soit on fait un choix draconien de provisoirement privilégier un mode de transport et après on verra si l'on peut compléter les autres modes, soit on continue au fil de l'eau dans ce que l'on connaît depuis 30 ans, une politique des transports détestable.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On y reviendra. Michel Croc, Directeur régional de RFF.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Dans le cadre posé par le dossier du débat public, je suis optimiste. Si l'on regarde les infrastructures ferroviaires qui sont supposées réalisées, on a constitué le réseau que l'on souhaite tous, puisqu'on a une continuité nord-sud en matière de fret et une continuité est-ouest en matière de voyageurs. Donc, on a les réseaux dont on a besoin pour donner la priorité au ferroviaire en matière de fret et de voyageurs. On peut rajouter à cela qu'à ces échéances-là, on aura mis toutes les lignes au gabarit des conteneurs maritimes et des autoroutes ferroviaires. Donc pour le fret, on sera armé. D'autre part, on aura à l'exemple de nos amis suisses cadencé tous nos horaires et donc la circulation des voyageurs sera fiabilisée et celle du fret aussi.

Quant à la politique affichée actuellement par l'Etat, telle qu'elle apparaît dans la préparation des contrats de projets Etat-région, elle est de privilégier les modes alternatifs à la route. Donc je pense que l'on est sur le bon chemin.

Dernier élément factuel, RFF considère que la croissance de demande qui est chiffrée dans le dossier dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (on peut l'étendre à l'arc méditerranéen) en matière de voyageurs et de fret peut être à peu près totalement absorbée par le réseau ferroviaire tel qu'il sera à l'échéance dans le document. Donc, parmi le catalogue de mesures, les mesures qui consistent à compter sur le ferroviaire sont des mesures qui réussiront.

Une dernière intervention de Claude Jullien.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT PACA

Je suis à peu près d'accord avec ce qu'a dit Jean Gonella sur le plan politique : il faut effectivement un virage total. M. Croc est très optimiste, mais je lui ferais simplement remarquer que beaucoup des grands projets ferroviaires qui intéressent notre région, la LGV PACA, le Lyon-Turin, le Montgenèvre, restent de grandes idées. Actuellement, on ne s'est pas donné les moyens de les financer. On voit déjà les difficultés actuelles d'application du contrat de plan. On a fait Cannes-Grasse, c'était une petite opération. Marseille-Aix va démarrer, mais les deux autres, la 3^{ème} voie littorale et la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, on va essayer de démarrer quelques travaux pour amuser les foules, mais on sent bien qu'il manque de l'argent. L'un des points cruciaux qui est posé par ce débat, ce sont les financements. Là, j'engage à regarder comment la Suisse, un petit pays de 8,5 millions d'habitants, s'est permis de construire 2 tunnels de base. Il faut savoir que les Suisses à eux seuls font 50 % des tunnels en Europe (ferroviaires et routiers). Quand on voit leurs modalités de financement, on s'aperçoit qu'ils ont dû faire preuve d'un certain courage politique. Les citoyens suisses à travers l'impôt ne payent en gros que 15 % des infrastructures. Si l'on arrivait à financer le Lyon-Turin et la LGV PACA comme les Suisses et que l'on disait à toutes les collectivités locales qu'il n'y a plus que 15 % à financer, cela changerait complètement la donne. Cela, ce serait une politique des transports.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avec une RPLP. Ces questions de financement seront débattues à la dernière réunion thématique.

Xavier GODARD, INRETS

J'avais une question qui s'adressait à Monsieur Vallette, mais en fait elle s'adresse à l'ensemble. J'aurais voulu qu'il précise sa pensée quand il mettait en relief la concurrence de Gênes et de Barcelone par rapport à Marseille. J'aurais voulu savoir quel est le fond de sa pensée par rapport à la politique des transports dans la vallée du Rhône. Si l'on a une politique efficace, cela profitera à Barcelone, donc Marseille sera peut-être un peu désavantagée. Faut-il en conclure que la politique des transports dans la vallée du Rhône ne doit pas être efficace pour Barcelone pour que Marseille puisse creuser sa place ? Autre question, j'ai compris qu'il y avait des difficultés de coopération entre PACA et Languedoc-Roussillon.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avec le président de la région Languedoc-Roussillon en tout cas.

Xavier GODARD

Là aussi, on a une question d'échelle. Est-ce que l'on raisonne à l'échelle PACA ou à une échelle plus large PACA + Languedoc-Roussillon ou à une échelle encore plus large qui engloberait Barcelone et Gênes ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je pense que le port de Marseille répondra à cette question dans son intervention. Le commissaire Noël Lebel veut faire une intervention.

Noël LEBEL, CPDP

Je voudrais savoir comment réagit la salle à l'idée sur l'organisation du territoire de la région PACA et ses besoins en transport. Cette idée est la suivante : la seule partie de la région PACA qui produit et qui transporte des marchandises, c'est sa partie Ouest : le port de Marseille, les industries de l'étang de Berre et la production agricole de la vallée du Rhône. A l'Est de Marseille, on est dans une économie qui ne produit plus de marchandises et qui tente de produire un développement à la californienne, fondé sur le développement de l'intelligence et la valorisation d'une situation climatique particulièrement riche. La conséquence à en tirer, c'est qu'au fond, on n'a pas besoin de développer des capacités de transport de marchandises dans la région à l'exception du couloir rhodanien. En dehors du couloir rhodanien, il faudrait se focaliser sur les voyageurs et éloigner les marchandises. Ce sont des idées que l'on a déjà entendues. Comment les gens de la région réagissent par rapport à cette idée ?

Philippe LANGEVIN

Je ne veux pas vous faire de la peine, mais ce que vous dites est une absurdité.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce n'est pas ce que Monsieur Lebel pense, mais c'est ce qu'on a déjà entendu.

Philippe LANGEVIN

Je ne sais pas où vous avez entendu un truc pareil, mais cela n'a aucun sens. Vous n'allez pas dire que la capacité de production de la région se limite à l'axe rhodanien. Toulon, Nice, la Côte d'Azur produisent aussi fortement. On ne peut pas limiter la production uniquement à la vallée du Rhône. C'est tout le territoire qui produit. C'est tout le territoire qui a besoin de circulation. Cette idée que vous avez exposée suivant laquelle les productions matérielles seraient dans la vallée du Rhône et les productions immatérielles seraient sur le littoral et que l'on pourrait aménager le territoire avec des transports forts dans la vallée du Rhône et des ordinateurs de l'autre côté de la région à mon avis n'a aucun sens. Ce n'est pas fondé. On a un territoire dont toutes les parties participent à l'effort collectif.

Noël LEBEL, CPDP

Ce n'est pas ce que j'ai dit. Quand on regarde les statistiques, il est clair que, sur le réseau de transport de la région, quand vous êtes à l'est de Marseille, si vous retirez le transit qui va vers l'Italie, il n'y a pratiquement rien. Donc pourquoi ne ferait-on pas porter tous les efforts sur le transport des voyageurs parce que ce sont eux qui ont besoin de se déplacer en priorité dans une économie de type californien ? Vous repoussez cette idée, mais vous ne la critiquez pas.

Monsieur Gonella.

Jean GONELLA, FARE Sud

Vous posez une question intéressante. Pour la vallée du Rhône, cela en pose une autre. La moitié du trafic routier, d'après le document, c'est du transit. Or si l'on va jusqu'au bout...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

17 % plutôt le transit.

Jean GONELLA

En TMJA, c'est 48 000 et 29 000. Regardez la page, l'espèce de fleur, le poireau. Attention, je ne prends pas que les camions, je prends le trafic total. Cela pose une question d'économie. Si le transit est considérable, un camion qui part de la frontière espagnole et qui s'en va vers la frontière suisse ou allemande, il ne crée aucune valeur ajoutée, il crée au contraire des coûts externes assez considérables qui d'ailleurs ne sont jamais pris en compte ou peu pris en compte. Il faudrait quand même distinguer ce qui est du transport de fret et de voyageurs qui intéresse l'économie de la région de ce qui est un service assuré à l'intérêt général, national et européen. Si vous voulez bien me dire ce que vous en pensez, puisque vous pensez souvent bien.

Noël LEBEL, CPDP

La commission ne pense pas. Je répercutais des propos que j'avais entendus.

Jean GONELLA, FARE Sud

Vous avez raison, le transit de fret sur l'axe Aix-Nice, le passage entre Nice et Vintimille, c'est un transit, sinon c'est de la petite desserte locale avec des petits camions. La charge moyenne d'un camion à Vintimille est de 10 tonnes (contre 17 à 20 tonnes au Fréjus) : cela veut dire quelque chose.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Blanchet, vous voulez réagir.

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

Monsieur Gonella a tout à fait raison. Ce qui passe à Vintimille, c'est du trafic Espagne-Allemagne ou Espagne-Italie. Il ne passe à Vintimille que parce qu'il est plus facile de franchir les Alpes en passant par Impéria pour rejoindre la plaine du Pô. Donc, ce n'est pas un trafic qu'il faut favoriser.

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
C'est pour cela que le concept d'arc méditerranéen qui donne l'idée d'échanges entre PACA et la Ligurie qui est un concurrent de PACA en termes touristique, ce n'est pas un très bon concept. Monsieur le professeur Langevin a corrigé le tir parce qu'il a ajouté à la Ligurie le Piémont. Quand il parle du Piémont, il a tout à fait raison, parce que la richesse économique en Italie, elle est en Piémont et en Lombardie. Il a raison de dire qu'il faut viser vers le nord-est et non pas vers l'est.

La marchandise, il ne faut pas s'obstiner à la faire passer par le Montgenèvre. Laissons la marchandise passer par le Lyon-Turin.

Claude JULLIEN, Président de la FNAUT PACA

Pour saturer la vallée du Rhône.

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

La vallée du Rhône en termes ferroviaires n'est pas saturée. Il y a en gros 20 millions de tonnes disponibles tout de suite sur la vallée du Rhône. En revanche, je comprends parfaitement que Marseille ait envie d'être reliée à l'Italie économique, au Piémont, à Turin et à Milan et que le problème d'une liaison TGV vers ces destinations se pose à travers un tunnel qui serait creusé sous le Montgenèvre. S'agissant de TGV, cela monte des pentes de 3,5 %, par conséquent, il n'y a pas besoin de faire un tunnel long et, avec un tunnel court, cela coûte beaucoup moins cher. Voilà l'idée qui a été suggérée tout à l'heure.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Croc.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Je voudrais ajouter que dans « arc méditerranéen », il y a Méditerranée. Pour les échanges de fret entre l'Espagne et l'Italie, la mer est une très bonne solution. 50 % déjà. Nous avons abordé ce sujet dans le débat public sur la LGV PACA parce qu'on nous a beaucoup demandé : pourquoi ne faites-vous pas une LGV mixte qui puisse prendre le fret et les voyageurs ? On a expliqué ce que vient d'expliquer Jean-Didier, que, pour transporter du fret, il faut des pentes beaucoup plus faibles, donc cela coûte beaucoup plus cher. Et surtout on a vu que l'Est de la région PACA consomme beaucoup et produit des choses qui ont une valeur élevée et qui sont légères. Pour l'Est de la région, on a besoin d'avoir de bons sillons sur la ligne littorale qui passe par les centres-villes pour faire de la logistique urbaine. Il faudra peut-être inventer un concept de fret express par TGV pour transporter les productions de la Côte d'Azur qui sont légères et qui valent cher. Pour le lourd, la solution, c'est la mer et le nord.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Hier à Valence, on a parlé d'utiliser le TER pour la messagerie express. Monsieur Jullien, vous vouliez rajouter quelque chose.

Claude JULLIEN, Président de la FNAUT PACA

Je donne entièrement raison à Monsieur Lebel. Que je sache, il n'y a pas de hauts-fourneaux dans la vallée du Var du côté de Carros ; ce sont des régions de consommation. D'ailleurs, quand on analysait le fret ferroviaire dans la région de Nice, je crois que l'on était tombé à 9 wagons par jour qui arrivaient dans les Alpes-Maritimes et 5 wagons qui en repartaient, pour montrer la faiblesse des échanges. C'est vrai que, sur le plan du transit, le trafic est considérable ; il est malheureusement aujourd'hui quasi exclusivement routier. Quand on connaît un peu les installations ferroviaires, on voit bien que ce n'est pas demain matin que l'on pourra le transférer sur le rail. Les installations ferroviaires dans les Alpes-Maritimes, la traversée de Nice, la ligne entre Nice, Monaco et Vintimille qui est très contrainte par la géographie et aux heures de pointe complètement saturée par les TER. Donc, il faut envisager une ligne nouvelle et vu la géographie, entièrement souterraine, donc très chère. Ce n'est pas demain la veille que l'on va le voir. Faisons déjà la LGV PACA. On aura le temps de penser un jour peut-être au prolongement vers l'Italie, mais je peux vous garantir que ce sera très cher.

Pour répondre à Monsieur Blanchet, pour ce qui est du détournement du trafic ferroviaire Espagne-Italie par le Lyon-Turin, je lui souhaite bien du plaisir. Je suis allé personnellement reconnaître tous les raccordements, tous les ouvrages d'art. Si vous remontez par la vallée du Rhône, vous ne pouvez plus passer en rive gauche autrement qu'en remontant à Lyon. Vous avez un raccordement très difficile à La Voulte en courbe de 200 mètres voie unique, construit au milieu des maisons. Donc, on ne peut même pas le modifier. Vous êtes donc obligé de remonter à Lyon, de prendre le viaduc de la Méditerranée, le viaduc de Chas-sur-Rhône qui est complètement saturé, vous êtes obligé de passer dans la ville de Lyon. Ce sont des difficultés considérables sur le plan ferroviaire. C'est en cela qu'on se dit qu'il y aurait peut-être une carte à jouer avec le Montgenèvre. Je suis absolument d'accord pour dire que la rentabilité du Montgenèvre sera un peu tirée par les cheveux, mais je crois que l'on doit envisager le Montgenèvre au titre de la solidarité nationale. C'est le parcours ferroviaire le plus long depuis Paris actuellement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Dans le débat public sur la LGV PACA, le prolongement vers l'Italie était très demandé et assez rapidement. En tout cas, c'est le compte-rendu qu'en a fait la Commission.

Table ronde – Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Le point de vue du PAM

Frédéric DAGNET, chef du département développement stratégie du Port autonome de Marseille (PAM)

Permettez-moi de vous surprendre ce soir ou du moins d'essayer. Je vais respecter les règles et je vais faire mon intervention dans les 7 minutes.

Merci.

Frédéric DAGNET

Je voudrais montrer dans ma présentation que la posture qui consiste à partir de l'hypothèse qu'en matière de transport dans nos régions, la seule solution consiste à réduire les flux de trafic, revient inéluctablement à prôner le report de trafic et donc d'activité et d'emploi ailleurs en Europe. Pour finir, il se trouve que ces flux détournés se retrouvent en transit sur nos axes, en revanche les emplois restent dans les autres pays d'Europe où ils ont été créés.

Je commence par un rappel de base. Marseille est le premier port français, le premier port méditerranéen, le 4^{ème} port d'Europe après Rotterdam, Anvers et Hambourg. Pour mémoire, dans le monde, 80 % des échanges économiques sont échangés par mer. En Europe, ces échanges sont faits aux deux tiers par les ports du nord et pour un tiers par les ports du sud voire un quart si l'on enlève les ports de transbordement tel Algésiras. Cela veut dire qu'il y a un potentiel certain pour les ports du sud, d'autant plus que, ces dernières années, le taux de croissance global de ces ports a été beaucoup plus fort que celui des ports du nord.

Pour revenir à l'objet du débat, pour nous, au débouché de la vallée du Rhône, il n'y a pas en premier lieu tel ou tel arc, il y a la mer. En effet, on souhaiterait rappeler qu'avec ses 5 500 kms de côtes, la France reste une nation maritime de 1^{er} ordre. Pour ce qui concerne la façade méditerranéenne, on voit sur cette carte une succession d'ancre qui décrivent les ports. Rappelons que c'est dans l'embouchure du Rhône que sont situées les installations du port de Marseille, le 4^{ème} port européen. En 2005, avec près de 97 millions de tonnes opérées, on a eu 62,5 millions de tonnes d'hydrocarbures, 3 millions de tonnes de vrac chimique, plus de 15 millions de tonnes de vrac solide, près de 16 millions de tonnes de marchandises diverses dont près de 9 millions de tonnes de conteneurs.

Ces installations se répartissent sur les bassins de Marseille qui traitent en 2005 avec près de 7 millions de tonnes 44 % du trafic de marchandises diverses du port ainsi que la totalité du trafic des passagers, le terminal de Lavéra spécialisé dans les vracs chimiques et certains flux d'hydrocarbures, les terminaux de Fos qui traitent les flux massifiés tels le conteneur, les vracs solides, le pétrole brut, le GNL, etc. et qui desservent la zone industrielle de Fos, cet espace industriel de 10 000 ha que gère le port. Bref, il s'agit d'une mine d'or à plusieurs filons qu'il convient d'exploiter collectivement au mieux.

Comment sont traités les flux ? Premièrement, par les connexions par oléoduc et gazoduc pour tout ce qui concerne les flux liquides qui sont traités par les installations du port.

Ensuite, pour les flux de marchandises et en premier lieu les conteneurs, pour absorber la croissance que connaît ce trafic, il faut s'appuyer sur des modes terrestres massifiés. Si aujourd'hui environ 80 % des conteneurs traités à Marseille-Fos passent par la route, 14 % sont transportés par des navettes ferroviaires qui ont été mises en place par les opérateurs Rail Link et NC pour desservir toute la France et l'Europe du nord qui sont les marchés. Je complète le propos de Philippe Langevin tout à l'heure : Marseille, c'est aussi un port pour l'Europe du Nord. Les 6 % qui restent sont traités par les navettes fluviales mises en place par RCS et Alcotrans : ce mode d'acheminement fluvial des conteneurs explose depuis 5 ans (multiplication par 7) et sa progression

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien est appelée à continuer. En complément du trafic conteneurs, on a aussi pour des trafics portuaires passant par le fleuve des céréales, des produits chimiques, des fruits et légumes, etc.

Pour revenir sur le trafic conteneurs et pour mémoire, les ambitions qui avaient été exposées lors du débat public Fos XXL en matière de parts modales ont consisté à projeter un doublement des parts modales pour les transports massifiés à l'horizon 2015, pour permettre d'absorber le 1,5 million de conteneurs supplémentaires prévus au minimum avec le projet Fos XXL. Il s'agira de faire passer la part du ferroviaire de 15 à 30 %, la part du fluvial de 5 à 10 % pour ramener la part de la route de 80 à 60 %.

On peut rappeler que le projet Fos XXL consiste à tripler les capacités du terminal à conteneurs de Fos pour faire face au marché qui va exploser en Méditerranée. Ce projet d'infrastructures coûtera 175 millions d'euros côté public, dont 30 % sont cofinancés par les collectivités qui nous entourent. Il devrait générer la création de 5 000 emplois dans les secteurs concernés par le transit de conteneurs. Je vous laisse faire le même rapport pour d'autres projets d'infrastructures en cours ou projetés.

Mais parallèlement au trafic conteneurs, on a aussi sur le port de Marseille un trafic conséquent de remorques avec un flux de 3,7 millions de tonnes par an, dont 2 millions sur la Corse et 1,7 million sur le Maghreb, soit environ 130 000 remorques. Ces flux pourraient être en partie transférés des autoroutes routières vers les autoroutes ferroviaires et maritimes.

Le principe de l'autoroute ferroviaire, c'est de permettre le chargement des remorques avec leur tracteur et leur chauffeur ou non sur un train adapté afin d'offrir une prestation de transport accompagné ou non des remorques. Dans le cadre du projet de ligne Bettembourg-Perpignan, le PAM participe aux études pour l'implantation d'un terminal dans la région de Marseille.

De la même manière, un service reliant la France, l'Italie et l'Espagne par la mer pour tous les flux de remorques qui passent les Alpes et les Pyrénées chaque jour représenterait un potentiel de développement élevé, à condition de s'appuyer sur des ports qui permettent la massification.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous avez inventé une nouvelle sorte de bateau au port ?

Frédéric DAGNET

C'est une proposition.

Le shortsea shipping a, à notre avis, un potentiel de développement élevé à condition de s'appuyer sur deux ports à chaque extrémité qui permettent la massification. Le merroulage, autre nom qui est donné à ce mode, est peu coûteux en infrastructures. Pour mémoire, un km d'autoroute vaut 5 millions d'euros en plaine et 25 millions d'euros en montagne. 25 millions d'euros, c'est le prix d'un navire pour ce type de trafic. Deuxième point, le transport maritime est 7 fois plus économe en énergie que le transport routier, mais tout le monde le savait déjà.

En conclusion, l'enjeu pour Marseille, c'est de faire en sorte que ce débat affirme que le 4^{ème} port d'Europe est un élément essentiel de l'économie nationale et européenne. Il faut qu'il soit raccordé au réseau européen de transport via la route, le fer et la voie d'eau et par des infrastructures au

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
niveau du trafic qu'il engendre. En résumé, il faut se donner les moyens de traiter les flux massifs de marchandises liés notamment au dynamisme du secteur du conteneur principalement parce que cela créera des emplois. De toute façon, ces flux seront traités. Traitons-les dans nos installations et favorisons la création d'emplois sur nos espaces. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

9 minutes, mais enfin c'est bien par rapport aux autres intervenants. Monsieur Gonella, c'est à vous.

Jean GONELLA, FARE Sud

Vous avez proposé le conteneur, mais cela repose la question de la politique générale. Aujourd'hui, le transport de conteneurs représente 25 % du trafic de la SNCF, 12,5 à 13 % de ses recettes, c'est-à-dire que le transport de conteneurs, pour l'instant, dans les conditions actuelles de la concurrence rail-route, n'est pas viable.

Il y a des solutions techniques aujourd'hui. Vous les proposez. Dans le cadre de la politique de transport telle qu'elle se poursuit, malgré les promesses, chaque fois qu'il y a un arbitrage à faire, on choisit l'infrastructure routière, chaque fois que l'on annonce un prix, 1 ou 2 milliards d'euros pour la route, ce n'est pas cher, 100 millions d'euros pour le rail, c'est hors de prix. Personne ne peut contester cela. Est-ce que le port proposera d'avoir son propre système d'exploitation ferroviaire ? Est-ce que, dans le cas où il deviendrait exploitant, il aurait une compétitivité économique supérieure par rapport à la route ? La France est le pays des promesses qui n'engagent que ceux qui y croient.

Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille

Je n'avais pas saisi que cette question s'adressait à moi, mais je réponds quand même.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La SNCF pourra répondre aussi.

Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille

J'ai eu la même sensation à la réunion de lancement au parc Chanot. Je pense qu'il y a beaucoup de confusions dans les questions, dans les réponses parfois et dans les destinataires aussi.

Dans ma présentation très rapide, je n'ai pas proposé, j'ai dit ce que l'on faisait, ce sur quoi l'on pouvait s'appuyer. Je vous rejoins tout à fait sur un certain nombre de choses que vous dites, mais je ne peux pas répondre au nom de la politique des transports menée en France.

Ensuite, vous posez une question précise sur les voies ferrées portuaires et sur l'exploitation du réseau : effectivement, depuis le 1^{er} avril, on est en phase de transfert d'une partie du réseau portuaire de RFF vers les ports. Cela donne un levier supplémentaire aux autorités portuaires gestionnaires d'espaces dans le cadre de leur politique d'aménagement, d'implantation d'industriels opérateurs, pour aller dans tel ou tel sens. On va s'en servir, mais on ne va pas devenir opérateur

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ferroviaire à la place de ceux qui existent déjà. Le port est un aménageur. A la différence d'une collectivité publique, nos dirigeants ne sont pas élus, mais sur bien des aspects, on a les mêmes problématiques. C'est un aménageur qui s'inscrit dans le cadre de la politique définie par l'Etat.

Ce que je voulais démontrer dans mon propos, c'est que, en matière de transport maritime, il y a deux ports importants en France, l'un au nord et l'autre au sud. Si l'on veut traiter ces flux de manière sérieuse, il faut se donner les moyens en termes d'infrastructures et de services derrière pour les faire passer vers l'Europe du Nord et on créera les emplois dans notre région. Considérons l'enjeu du trafic portuaire d'un point de vue global et les conséquences en termes d'infrastructures sur les autres modes que cela implique.

Anne DEVAILLY, CPDP

C'est peut-être le moment de répondre à la question qui a été posée par Monsieur Godard sur la concurrence et les atouts respectifs des ports de Gênes et de Barcelone par rapport au port de Marseille.

Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille

Il y a des flux sur lesquels on peut être en complémentarité avec ces ports et il y a clairement d'autres flux où l'on est en concurrence frontale et où ils sont passés devant depuis longtemps. Est-ce que l'on continue à leur donner les voies d'accès royales vers le nord de l'Europe ou est-ce que l'on se positionne pour être, du fait de notre position géographique exceptionnelle, le port de l'Europe du Sud demain ?

Noël LEBEL, CPDP

Est-ce qu'améliorer les relations de la France et de l'Europe avec l'Espagne ne risque pas de susciter des concurrents à Marseille ? Il ne semble pas que l'on puisse résumer la question à cela. Le problème de l'accès à l'Espagne intéresse la France et l'ensemble de l'Europe. Par contre, Barcelone et Gênes n'auront jamais d'évacuation fluviale ; est-ce que cela ne veut pas dire que, pour des raisons géographiques, Marseille n'a pas un avantage comparatif par rapport à ces deux ports ? Est-ce que vous le ressentez comme cela ?

Frédéric DAGNET, Port Autonome de Marseille

C'est clair. Pour autant, cela reste une petite partie du trafic conteneurs, une petite partie aussi des trafics de vrac solide et liquide. L'enjeu, c'est d'être connecté à tous les réseaux et à tous les modes pour offrir un choix diversifié au client final. Ce n'est pas nous qui décidons par où va passer la marchandise. On est aménageur et, comme le disait Philippe tout à l'heure, on n'est pas en Corée du Nord. Donnons les infrastructures et les services les meilleurs possibles pour que le maximum de marchandises passe par chez nous : encore faut-il que chacun soit bien persuadé que faire en sorte que le maximum de marchandises passe par chez nous crée des activités et des emplois dans la région, dans la vallée du Rhône et dans toute la France. C'est un positionnement presque national qui est posé derrière cela.

Monsieur Gonella, vous avez parlé de 14 % de chiffre d'affaires que représente le trafic conteneurs.

Jean GONELLA, FARE Sud

Non, le trafic conteneurs, c'est 25 % du trafic fret de la SNCF.

Claude LEROI, CPDP

Que l'on soit clair, vous avez dit 14 % des recettes du fret ferroviaire.

Jean GONELLA, FARE Sud

Environ 13 %.

Claude LEROI, CPDP

A ma connaissance, le chiffre d'affaires du fret ferroviaire, c'est 1,7 milliard d'euros. Quand vous dites que c'est un produit qui n'est pas intéressant, cela fait quand même déjà un chiffre d'affaires de plus de 200 millions.

Jean GONELLA, FARE Sud

C'est vrai, mais quand 25 % des ventes ne rapportent que 13 % des recettes, cela pose un problème économique à toute entreprise. Pourquoi le transport de combiné dans la politique française actuelle des transports n'est pas viable économiquement ? Une fois de plus, créerait-on des voies ferrées supplémentaires, on n'y mettra pas un train de plus que ceux qui y passent actuellement. Il suffit d'analyser le système de concurrence et le système global des transports.

Noël LEBEL, CPDP

Vous voulez dire que, si l'on ne fait que de l'infrastructure, on ne transportera pas beaucoup plus que ce que l'on transporte qu'actuellement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faut des contraintes sur le mode routier.

Jean GONELLA, FARE Sud

Si l'on ne fait que de l'infrastructure ferroviaire après une période de près de 50 ans où l'on a laissé, à part le TGV, tomber le réseau en déshérence... Il faut voir l'audit qui a été fait sur l'état du réseau français. RFF en sera d'accord. L'histoire compte, l'avenir compte et l'avenir se fonde sur l'histoire. Toute une partie du réseau français tombe en déshérence. C'est vrai que nous avons

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
quelques lignes qui sont parmi les meilleures du monde encore, mais le fait que la SNCF ait perdu 4 milliards de tonnes/km en peu de temps dans ses transports ne prouve pas que l'on pourra repartir très facilement aujourd'hui pour faire ce que prévoyait Monsieur Gayssot, doubler le trafic ferroviaire en France, ce qui n'était que conserver sa part de marché, et de l'ordre de 13 % de tonnes/km et de 3 % en masse, ce qui est quand même dérisoire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Mignerey veut réagir. Après, Monsieur Gonella, vous aurez votre temps d'intervention.

Jean GONELLA, FARE Sud

C'est hors de ce que j'ai dit.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Le temps avance, même si on n'est pas très nombreux. Après, vous aurez 7 minutes pour présenter le point de vue de FARE Sud.

Jean GONELLA, FARE Sud

J'aurai 7 minutes comme les autres.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Après, on ne pourra pas discuter des mesures. Vous avez déjà beaucoup parlé. Monsieur Mignerey.

Pascal MIGNEREY, Directeur général de la mer et des transports, Ministère des Transports

Bonsoir, vous mélangez un peu le conteneur et le combiné. On a bien trois types de combinés qui concernent cette région : le combiné ferroviaire avec le transport rail-route, le combiné fluvial et le combiné maritime. Il y a une viabilité économique à faire du transport combiné en France. Je réfute formellement ce que vous dites. Le mode de transport qui croît le plus en France, c'est le transport combiné fluvial de conteneurs, avec des services qui augmentent et une viabilité économique forte portée par des armateurs maritimes. Le transport combiné maritime fonctionne également.

La France aide le transport combiné : c'est le seul pays en Europe à fournir une aide d'exploitation aux trois modes de transport combiné en même temps et au même taux. Tout conteneur qui passe d'un camion vers un wagon, vers une barge fluviale ou vers un navire caboteur reçoit une aide de l'Etat pour compenser ce transbordement. 12 euros, ce n'est pas rien compte tenu du prix de ces transbordements. Je peux vous dire que cette aide est appréciée par les opérateurs.

D'ici à dire que le transport combiné ne peut vivre que sous perfusion, là nous ne sommes pas non plus d'accord. Il est de fait que la SNCF dans son transport combiné connaît actuellement une phase de restructuration lourde et profonde comme d'ailleurs tout opérateur ferroviaire de transport

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien combiné a pu le faire aussi par ailleurs. Je pense évidemment à la Deutsche Bahn il n'y a pas très longtemps, qui a connu des baisses à ce niveau et qui maintenant revoit des augmentations.

Nous prévoyons, pour le fret ferroviaire en général, une augmentation de l'ordre de 1,2 % par an dans les 20 ans à venir. Nous pensons que la restructuration du fret ferroviaire que connaît la SNCF actuellement plus l'ouverture du marché à d'autres opérateurs amènera une croissance du fret ferroviaire en France à l'avenir.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur Gonella.

Le point de vue de FARE Sud

Jean GONELLA, FARE Sud

Ce qui a été écrit en 1960 par Marshall Mc Luhan a le défaut de rendre ringards certains grands élus des Hautes-Alpes qui trépigment sur place en bêlant : « autoroute, autoroute ». Quelqu'un qui a prévu, alors qu'Internet n'existait pas, l'ensemble de ce que serait le réseau n'est pas une pensée vaine, y compris sur les modes de transport. J'admets tout ce qui a été dit : la saturation de la vallée du Rhône, toutes les histoires d'arcs multicolores et polychromes, les nécessités de déplacements.

Cette tendance des transports, on l'a sur deux millénaires. La croissance des transports est nettement supérieure au PIB. Nous avons cela par les historiens des transports, Rome écrivait beaucoup là-dessus, sur pratiquement deux millénaires. Il y a quelque chose d'intrigant ici : si l'on a réussi à décorréliser la courbe de consommation d'énergie de la courbe du PIB, là on ne le fait pas. Respectons donc toutes les mobilités, y compris les mobilités informelles.

Deuxième chose, et je vais mettre les pieds dans le plat, l'un des enjeux, c'est : y aura-t-il un doublement de l'autoroute A7 ou une autoroute des piémonts ou un délestage de l'A7 par une A51 dont nous pensons qu'elle est une stupidité telle qu'est prévue et par l'autoroute du massif central ? Cela pose une question d'accepter ou de refuser cet avenir. Cela pose aussi des questions techniques qui ne sont pas résolues dans le document.

Première chose, si l'on veut parler du trafic de la vallée du Rhône, c'est du trafic routier qu'il faut parler. Quelle est la part transférable théoriquement du transport routier de fret et de voyageurs sur d'autres modes ? Il y a très peu de documentation là-dessus

Deuxièmement, en envisageant tous les modes, il manque une étude à opérativité égale : quelle est la valorisation économique de chaque mode ? Est-ce que la route valorise le mieux une région ou est-ce que d'autres modes la valoriseraient plus ? Peut-on avoir une relation causale entre création d'une grande infrastructure routière et développement économique, création d'une grande infrastructure routière et réduction du chômage ? On parle de territoire, et on oublie un peu de parler du social. Après tout, nous sommes des régions qui avons parmi les plus forts taux de chômage.

J'ai mis une déclaration de l'ancien directeur régional de l'équipement. C'est l'effet d'appel. Quand on crée une infrastructure, on appelle une nouvelle infrastructure. A parler de mobilité routière, on

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
oublie que la route par son développement fracasse le transport public et donc rend esclaves ceux
qui sont privés de la voiture.

La vallée du Rhône sera-t-elle un enchevêtrement d'autoroutes demain ? Cette photographie représente une infrastructure qui existe aux Etats-Unis. L'aménagement du territoire, c'est aussi l'encombrement. On nous raconte sans arrêt que l'on ferait des progrès considérables en dépollution des moteurs, vous verrez que ce n'est pas si vrai que cela. Mais surtout, il y a l'encombrement spatial. Le système routier ferait des progrès si l'on faisait autant de progrès en encombrement spatial qu'on en fait en moteur dépolluant, disons si l'on arrivait à avoir des camions et des voitures de 10 centimètres carrés d'occupation spatiale.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On a entendu une proposition dans une autre réunion publique : pourquoi ne met-on pas les autoroutes les unes sur les autres dans la vallée du Rhône ?

Jean GONELLA

Les seuls documents que j'ai pu trouver sur les parts transférables, vous les voyez là : 40 000 véhicules/jour, 29 000 en transit. C'est la part théoriquement transférable, parce que la part en transit n'est pas d'un intérêt majeur pour l'économie du pays par lequel on transite. L'autre image est intéressante : le transit 17 %. Qu'est-ce qui est transférable sur d'autres modes, fluvial et ferroviaire ? Il y a peut-être la part interne aux trois régions et la part autres régions de France dont une partie à longue distance peut être transférée. C'est à étudier. Je n'ai trouvé nulle part une étude sur les impacts économiques positifs ou négatifs de chaque infrastructure, à efficacité égale, à transport égal. C'est un manque de document.

L'aménagement du territoire, cela veut dire aussi créer des infrastructures pour dans 20 ou 25 ans qui, aussi bien, seront vides de camions. Moi, j'ai deux choses à dire.

Le prix du pétrole donne en plein dans la théorie des bifurcations. Cette courbe est intéressante : elle montre, à partir de 2002, la projection de la demande d'énergie, en supposant que le parc mondial de véhicules routiers variera très peu. Tous les calculs de consommation et de fin du pétrole sont tous faits sans supposer un taux de motorisation considérable des Chinois. Je me suis amusé à le faire : ce n'est plus 40 ans.

L'autre, c'est le décrochement entre la demande de pétrole et la production : vous voyez que la bifurcation s'amorce vers 2010. Les bifurcations, c'est la création d'un état de catastrophe. Nous vivons environnés d'exponentielles partout et personne ne se pose la question de savoir quand les exponentielles vont se casser.

La suite, c'est le prix du pétrole. Le pétrole aujourd'hui, en dollars constants 2001, est plus faible qu'il n'a été naguère. Mais le problème n'est pas là. Nous avons deux cas.

Ou le prix du pétrole monte considérablement, et il n'y a pas lieu de faire des infrastructures routières parce qu'elles seront inoccupées : on aura donc un territoire ravagé par des objets inutiles.

Ou le prix du pétrole ne monte pas voire baisse (j'ai la courbe qui met en relation le prix du pétrole et l'heure de salaire du sidérurgiste moyen : on constate un effondrement en temps de travail du

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (coût du pétrole), et l'on amplifiera le trafic routier parce que les consommateurs vont au coût minimal.

Donc, on ne peut pas se servir du prix du pétrole sauf pour dire : on ne sait pas où l'on va. Quand on ne sait pas où l'on va pour un mode de transport, on ferait mieux de réfléchir.

L'environnement et l'économie, ce sont les contraintes drastiques que posent nos engagements, une morale environnementale. Gaz à effet de serre, transport routier, autres transports, c'est net : si l'on continue, on va droit dans le mur. La France va droit dans le mur pour l'énergie et les transports. Quelques pays, dont la Suisse, tentent de l'éviter.

Autre chose, on nous parle des moteurs propres. C'est bien beau, regardez la courbe du parc moyen et la courbe des véhicules neufs. Evidemment, il y a un effet de moyenne, mais quand même, on ne gagne pas grand-chose. Donc, nous avons un problème de CO2 et vous allez voir encore mieux à quel point nous sommes peu pertinents. La France, ce n'est pas la Biélorussie, ce n'est pas la Lituanie, mais nous perdons des points en non augmentation des gaz à effet de serre. Nous sommes à moins 2 %. Ce tableau compare la production d'électricité en France et la moyenne mondiale. La France produit 10 % de son électricité à partir d'énergie fossile et donc 90 % de son électricité sans émission de gaz à effet de serre. Malgré cet atout extraordinaire (je laisse de côté les critiques de ceux qui critiquent le nucléaire), regardez les consommations d'énergie primaire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce soir, c'était l'aménagement du territoire. Le 19 avril, on parle des enjeux globaux. Vous avez déjà parlé 11 minutes.

Jean GONELLA, FARE Sud

J'en viens à aménagement du territoire et social. Alfred Sauvy l'a dénoncé pendant 30 ans. Ce sont toutes les publications qui montrent qu'il n'y a pas de lien de causalité directe entre nouvelles infrastructures routières et développement économique et réduction du chômage. Bien mieux, sur l'ensemble de l'Allemagne, le taux de corrélation entre augmentation du chômage et densité par kms carrés en autoroute est positif de 0,70. Cela ne veut pas dire qu'il y a une relation causale, cela veut dire qu'il y a simplement une corrélation. Vous avez un cercle vicieux : les autoroutes pourraient produire le chômage et le chômage pousser à construire des autoroutes. Je ne dis pas qu'il y a une relation causale, par contre cette corrélation prouve qu'il n'y a pas de corrélation entre autoroute et baisse du chômage et s'il n'y a pas de corrélation, il ne peut pas y avoir de relation causale. J'insiste : une corrélation n'implique pas une relation causale, mais peut la laisser présupposer.

Le choix de la France : il n'y a pas que le système routier, il y a un bouclage pervers entre le choix français, le seul pays qui a appliqué la charte d'Athènes, Le Corbusier 33 à 42, le choix lieu de travail, domicile, commerces et l'on voit ce que cela donne en consommation énergétique. Entre les hypermarchés tels que nous les connaissons en France et les supérettes de proximité donnant le même service, on a des consommations énergétiques de l'ordre de 10 fois, des productions de CO2 de l'ordre de 13,5 à 8 fois, des occupations spatiales et des émissions de polluants.

Il faut conclure, Monsieur Gonella.

Jean GONELLA, FARE Sud

Il faudrait que, dans le dossier, on ait une étude pertinente disant, à capacité égale, quel est le mode le plus pertinent du point de vue de développement économique soutenable et de la réduction du chômage.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Budillon, vous vouliez rajouter quelque chose.

Alain BUDILLON, DRE PACA

Je voulais faire une petite remarque pour réagir à quelques excès. Je ne prendrai qu'un seul exemple. Quand je suis arrivé en mai 2002, *La Provence* m'a interviewé et a titré : « le Directeur régional dit : il faut booster les transports collectifs » Je crois que la solution est entre les deux, donc n'exagérons pas dans un sens.

Par ailleurs, nous sommes capables de trouver la meilleure réponse. Parfois c'est du transport collectif, parfois c'est du routier. Pour nous, le contournement autoroutier d'Aix n'est pas d'actualité : nous l'avons dit et écrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Il faut d'abord développer les transports en commun sur l'agglomération d'Aix avant d'imaginer de faire un contournement autoroutier. Je voulais simplement remettre les pendules à l'heure.

Les mesures proposées par l'Etat

Présentation de l'Etat

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

J'ai été un peu étonné que l'on entende parler du changement climatique une seule fois, tout à fait à l'instant dans l'exposé de Monsieur Gonella et dans un cadre qui relevait plutôt de la réunion que l'on aura dans quelques jours à propos des enjeux globaux d'environnement. Moi, je voudrais l'aborder à propos des enjeux d'aménagement du territoire de cette région.

Tout au début, il a été dit que cette région avait des atouts touristiques majeurs. Dans une réflexion prospective à 20 ou 30 ans, je vois mal comment on peut ne pas s'interroger sur ce que sera le tourisme en PACA dans 20 ou 30 ans. Excusez-moi, chacun vit et arrive avec son expérience professionnelle. La mienne est celle d'un forestier. Quand j'ai appris mon métier il y a 30 ans, on apprenait que l'environnement était une donnée stable et on fixait nos actions par rapport à cette donnée stable. Depuis 20 ans, depuis le phénomène des pluies acides, on a complètement changé de point de vue et maintenant on dit que l'environnement bouge tout le temps et bouge vite. Quand on

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

réfléchit à 10 ans, on est dans un cadre qui est déjà complètement différent. Il me semble que le tourisme dans cette région mérite une réflexion dans ce cadre-là. J'ai eu l'occasion il y a quelque temps de voir un exposé d'un représentant du groupe intergouvernemental d'experts sur le changement climatique qui nous montrait les variations de régimes hydrologiques prévues de part et d'autre du bassin méditerranéen à échéance de 20 ou 30 ans : il en déduisait, avec toute la prudence qui s'impose à un scientifique qui parle en public, qu'il était assez probable que l'agriculture devienne complètement impossible sur toute la rive sud de la Méditerranée sauf dans la vallée du Nil. Dans un schéma de ce genre, on s'est interrogé dans le dossier support du débat sans apporter évidemment de réponses sur ce que pourraient être les conséquences des migrations sur l'aménagement du territoire en PACA. Moi, je suis incapable de dire quelles sont dans les 44 mesures celles qui permettront de répondre aux questions qui ont été posées en matière d'aménagement du territoire, mais je ressens un manque assez fort car cette question n'a pas été posée alors que c'est une question d'aménagement du territoire de la région PACA.

Pour arriver à placer nos mesures, si je peux m'exprimer ainsi, il me semble que le chapitre sur les changements de comportements, de toute façon, on y a droit, où que l'on soit, que l'on soit parisien, marseillais, montpelliérain ou lyonnais. Face à un enjeu comme cela, avec des données qui sont reconnues par toute la communauté scientifique mondiale, qui ne sont plus controversées (ceux qui disent qu'il y a controverse là-dessus, s'il vous plaît, conseillez-leur de lire et de se renseigner, ce n'est plus un sujet de controverse), il faut en tirer les conséquences : il y a forcément des choses sur ce que l'on a appelé dans le dossier support la modification des comportements (chapitre 6). Dans ce chapitre, on a l'étalement des migrations touristiques, mais on a aussi l'urbanisme. J'ai été un peu frustré par la réponse de Monsieur Vallette tout à l'heure. Il me semble qu'en matière d'urbanisme, on est tous confrontés (les élus, mais aussi les citoyens que nous sommes tous et les représentants de l'Etat) à des questions concernant l'évolution de l'urbanisme dans les 3 régions concernées par ce débat. Il me semble que, dans la suite du débat, il faut que l'on parle de cela, sinon je pense que, quand nos enfants liront les comptes-rendus de ce débat dans 20 ans, ils risquent de trouver qu'on était vraiment un peu court.

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

Je voudrais revenir au problème essentiel qui est celui de la congestion routière pour vous dire comment on voit les choses et comment on peut regrouper les mesures sur ce thème, même si l'on n'en a pas beaucoup parlé aujourd'hui.

On a le sentiment que la situation de congestion dans la vallée du Rhône n'est pas un problème prégnant pour les marseillais. Cela dit, c'est quand même un vrai problème, qui se divise en 2 s'agissant d'une part des poids lourds et d'autre part des véhicules particuliers.

Les poids lourds

Les poids lourds représentent 20 % du trafic (mais 50 % des émissions de gaz à effet de serre) : il n'en reste pas moins que chacun considère qu'il faut essayer d'utiliser au mieux la voie d'eau et la capacité ferroviaire (3 lignes dans la vallée du Rhône). Pour améliorer la situation, on a évoqué l'idée qu'ont eue les Suisses les premiers d'une stratégie push-pull : pousser les poids lourds en dehors de la route et attirer les marchandises vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Dans la catégorie du push, il y a la maîtrise de la mobilité routière, avec plusieurs mesures qui sont proposées :

- faire payer aux poids lourds le coût qu'ils infligent aux infrastructures et à l'environnement, d'où la création d'un péage pour les poids lourds sur l'ensemble des infrastructures routières qu'ils utilisent (les autoroutes urbaines, les routes nationales) ; pour cela, il y a des moyens, qui sont utilisés par les Suisses notamment (systèmes électroniques basés sur le GPS) ;
- la taxe carbone : cela consiste à taxer l'émission de CO₂, pour l'instant, cela n'existe nulle part ; il est évident que cela ne peut pas être une mesure française, cela doit être a minima une mesure européenne et pourquoi pas une mesure généralisée à l'ensemble des pays développés ;
- les quotas d'émissions de CO₂ : il s'agit de distribuer des permis d'émission comme cela existe dans l'industrie.

Si l'on passe au pull, il s'agit de tout ce qui est favorable aux transports en commun :

- Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime : on a évoqué le combiné rail-route, le combiné autoroute ferroviaire, je voudrais simplement évoquer les navettes fluviales conteneurs dont on a dit qu'elles se développaient très rapidement. On a expliqué que le fleuve avait une capacité très supérieure au trafic qui le fréquentait : par conséquent, il n'y a pas d'obstacles au développement de ces navettes. De même, les autoroutes de la mer pour dévier le trafic espagnol. Actuellement, la moitié du trafic Espagne-Italie passe par les autoroutes de la mer. On peut faire mieux. C'est une mesure plutôt européenne. Le service entre Toulon et Civitavecchia fonctionne pour l'instant, mais il est aidé en partie : il faut sans doute poursuivre dans cette voie.
- Enfin, il y a les franchissements alpins : on a évoqué largement le Lyon-Turin et le Montgenèvre, je n'y reviens pas

Les véhicules légers

Les véhicules légers représentent 80 % des trafics. Là, tout ce qui relève du progrès technologique est important (c'est la 4^{ème} famille). Que ce soit pour les déplacements urbains (50 % de la mobilité) ou pour les transports interurbains, il faut essayer de faire en sorte que les véhicules légers soient moins émetteurs de gaz à effet de serre. D'où les efforts qui sont faits en faveur des biocarburants, mais aussi la biomasse et pourquoi pas un jour l'hydrogène.

Cela étant, si l'on veut résoudre les problèmes de mobilité, il faut sans doute faire quelques infrastructures complémentaires. Là, il y a plusieurs projets : l'élargissement sur place de l'autoroute, et aussi l'autoroute cévenole qui semble relativement bien acceptée par les Ardéchois mais je reconnais qu'elle n'intéresse pas beaucoup les Marseillais.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, vous avez eu à l'entrée le tableau récapitulatif (pages 85, 86 du dossier de l'Etat) des différentes mesures avec des éléments sur l'échelle de territoire, le niveau de décision, l'impact sur la mobilité et sur l'environnement, la date au plus tôt, le coût de l'investissement, des observations.

Est-ce qu'il y a des réactions par rapport aux différentes mesures ? Monsieur Gonella.

Jean GONELLA, FARE Sud

J'ai une question sur la faisabilité en débat public et ensuite en décision publique de certaines mesures. Il y a des mesures où l'on devine d'avance qu'il peut y avoir un maître d'ouvrage, un débat public puis une décision d'Etat. C'est par exemple 4 voies de plus sur l'A7 ou l'autoroute des piémonts. Par contre, il y a d'autres mesures qui semblent difficiles à mettre en selle à l'échelle locale des 3 régions. Le changement des comportements ne peut pas donner lieu à un débat public pré-décisionnel. Cela pose des questions. Ce débat peut être vu comme un pré-débat à un débat futur dont se saisira un maître d'ouvrage. Mais une RPLP ne peut être qu'une décision soit nationale soit européenne. Il aurait fallu faire un arbre décisionnel qui précise quelles sont les décisions faciles à organiser.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Dans le tableau, il y a des niveaux de décision. Le ministre Perben a dit à la réunion d'ouverture que, s'il y a des projets d'infrastructures, il y aura des débats publics.

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

On a quand même une bonne représentation de la France avec les 3 régions : un débat sur 12 millions d'habitants, le cinquième de la France, c'est quand même un bon échantillon. Par conséquent, le gouvernement, éclairé par ce débat, pourrait en tirer des politiques nationales.

Vous avez raison de dire que ce n'est pas facile de changer les comportements, mais je prendrai un exemple. Sur la limitation de vitesse, on a assisté à un changement de comportement des automobilistes français depuis 3 ans, grâce à la multiplication des radars.

Concernant la RPLP ou les péages sur les routes nationales, c'est strictement encadré par les règlements européens, notamment la fameuse directive euro-vignette. On pourra difficilement échapper à respecter ces règlements européens, mais cela existe déjà. Les Allemands l'ont bien fait, pourquoi la France ne pourrait pas le faire ?

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

En complément, je voudrais ajouter deux choses. On est bien sur un débat de problématique et pas un débat de projet. Cela veut dire que, si l'on débouche sur l'idée d'une nouvelle autoroute ou LGV, on rentrera à ce moment-là dans un débat public de projet.

Par ailleurs, on est bien sur la définition d'une politique collective impliquant à la fois l'Europe, l'Etat, les régions, les départements à échéance de 20 ou 30 ans. Je voudrais citer un point évoqué par un président de Conseil régional. Ce n'était pas celui de PACA, c'était celui d'une des deux autres régions au cours des réunions de lancement. Il a dit que l'une des sorties de ce débat pourrait être un cahier des charges partagé entre l'Etat et les collectivités sur une politique de transport future. Cela me paraît une approche assez séduisante.

Enfin, on considère souvent l'Europe comme un monstre étranger dont les directives s'imposent à nous, mais les directives européennes ne sortent pas toutes armées de la cuisine de trois technocrates

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien européens, elles se préparent longuement et elles évoluent. Donc, s'il ressort du débat des idées susceptibles de faire évoluer des réglementations européennes, cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais ce n'est pas idiot. La démocratie, c'est un truc qui monte et qui descend, ce n'est pas uniquement un truc qui descend. Il me semble que, sur la taxe carbone, des évolutions de réglementation européenne peuvent aussi venir de ce qui se dit dans des débats tels que celui-ci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

D'autres réactions, Monsieur Budillon.

Alain BUDILLON, DRE PACA

Tout à l'heure, Monsieur Vallette a abordé le problème de la densification des formes urbaines : ce genre de débat peut aider à un travail que beaucoup d'entre nous essayent de faire passer sur un certain nombre de limitations imposées à l'urbanisation.

Dans cette ville de Marseille, réussir à appliquer un COS dans certains quartiers, ce n'est pas facile, mais cela avance. Aujourd'hui, quand un promoteur propose 6 étages, le CIQ en accepte 5 alors qu'avant il n'en voulait pas plus de 3. Ce genre de débat peut faire progresser un certain nombre de prises de conscience.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Estela.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Il me paraît nécessaire de réfléchir à l'approvisionnement des métropoles. Imaginez la région parisienne avec les moyens de transports en commun comme ceux de la région PACA : cela ne fonctionne pas. Si la région parisienne fonctionne, c'est parce qu'elle a une infrastructure de transport public exceptionnelle. J'aimerais que l'on fasse la statistique de toute l'énergie qui est dépensée tous les jours pour nourrir, approvisionner la métropole marseillaise que ce soit les déplacements domicile-travail ou l'apport de marchandises pour approvisionner les marseillais pour se nourrir, se chauffer et se soigner. Je rappelle toujours ce paradoxe : toutes les pharmacies de France sont en moyenne approvisionnées 3 voire 4 fois par jour par des camionnettes légères, celles qui consomment le plus d'énergie et qui produisent le plus de CO2. Comment faire en sorte que l'on continue à consommer et à vivre sur un territoire comme le nôtre en consommant 2 voire 3 fois moins d'énergie ? A Lyon, avant la guerre, les camions qui approvisionnaient les commerces étaient électriques, les bennes étaient électriques et il y avait un réseau de tramway pour approvisionner les marchandises. Pour les Marseillais qui se souviennent, la nuit, il y avait des bennes électriques qui ramassaient les ordures. Aujourd'hui, elles ont un bon moteur diesel, bruyant et polluant. La région PACA, ce n'est pas 4,5 millions d'habitants, mais 6 à 7 millions d'habitants si l'on fait la moyenne sur toute l'année avec les touristes. La région PACA est l'une des régions où les besoins de mobilité sont les plus importants. Aujourd'hui, raisonner à partir des consommations d'énergie, des coûts de l'énergie, d'occupation de l'espace et de pollution paraît quand même assez pertinent quand on veut faire une réflexion sur les infrastructures.

Concrètement, qu'est-ce que vous proposez ?

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Actuellement, le Grand Lyon fait une étude sur comment organiser un service de livraison qui soit un véritable service de livraison, c'est-à-dire que le même camion charge la marchandise de plusieurs transporteurs et livre tous les clients qui se trouvent dans la même rue.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce système fonctionne à La Rochelle.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Comment traite-t-on les transports diffus ? Comment traite-t-on les transports indigènes ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Au lieu de poser des questions, donnez des solutions.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

La solution passe par un service de transport de marchandises à l'échelon municipal ou intermunicipal. Pourquoi ne pas envisager un système de livraison par groupage sur des aires métropolitaines ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Est-ce que cela a été étudié ? Ce n'est pas vraiment une des mesures envisagées.

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

Ce n'est pas dans les mesures, mais la taxe carbone, cela revient à cela : on oblige en faisant payer beaucoup plus cher le prix du carburant soit à faire moins de transport soit à s'organiser pour être plus efficace, soit à utiliser des véhicules qui soient moins consommateurs d'énergie.

La taxe carbone, cela peut ne pas être négligeable, puisque cela double le prix du pétrole.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On a bien compris que, pour qu'il y ait transfert modal, il fallait qu'il y ait des contraintes de coût ou de gêne de mobilité.

Certaines municipalités peuvent être conduites à organiser un service public de transport de marchandises à l'intérieur de la ville, mais d'autres peuvent considérer qu'avec un moyen de ce type on peut optimiser davantage les émissions de gaz à effet de serre.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Gonella, il y a peut-être d'autres personnes qui voudraient s'exprimer.

Jean GONELLA, FARE Sud

La TIPP est proportionnelle à la consommation de pétrole, et la consommation de pétrole est proportionnelle à la combustion de chaque atome de carbone. La TIPP est déjà une taxe carbone si l'on sait l'utiliser. Alors il y a un problème politique là encore. On voit très bien comment fonctionne la TIPP, dans les aléas politiques de la TIPP flottante, de la détaxation d'une partie de la TIPP pour les pêcheurs ou pour les routiers. Entre taxe carbone et TIPP, la différence n'est pas grande.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Hier à Valence, on a dit qu'il fallait augmenter la TIPP sur le gasoil pour la faire récupérer sur l'essence.

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

La taxe carbone s'ajoute à la TIPP.

Jean GONELLA, FARE Sud

Si l'on augmente la TIPP, on fait une taxe sur le carbone aussi. La proportionnalité est directe.

Noël LEBEL, CPDP

La TIPP est encadrée par des directives européennes qui fixent un plafond et un plancher. L'instauration d'une TIPP plus importante ou d'une taxe carbone nécessiterait à l'évidence une négociation européenne.

Xavier MOIROUS, Agence d'urbanisme de Marseille

Sur le transport de marchandises en ville, il y a un débat très intéressant sur Marseille actuellement sur la plateforme de Sogaris (comment amener les marchandises en ville par le fer ?). Il y a un autre

Réunion thématique Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
débat qui existe sur la gare du Canet. On voit que les pressions foncières sont telles que ce débat
risque de ne jamais avoir lieu à Marseille.

Par ailleurs, je voudrais revenir sur l'intervention de Claude Vallette. Première découverte, la Méditerranée redevient un axe important avec le développement du trafic d'Extrême-Orient (les conteneurs ont augmenté de 273 % en Méditerranée en dix ans), mais le port de Marseille en capte peu. Deuxième découverte, la carte de Madame Loyola de Palacio sur l'extension des réseaux transeuropéens de transport pose un certain nombre de questions. On peut relier demain les hubs de l'extrême sud de l'Europe à l'Europe du Nord. Cela pose la question de : quelle politique portuaire pour l'Europe ? C'est vrai que le fait que le port de Marseille-Fos ne soit pas sur cette carte pose une question sur l'évolution de la politique d'aménagement du territoire de la France. C'est vrai qu'il y a vingt ans, du temps de la DATAR flamboyante, on n'aurait jamais vu cela.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est Monsieur Noël Lebel qui était directeur de la DATAR à l'époque : c'est pour cela qu'elle était flamboyante. D'autres réactions ? Pas de réaction particulière. Désolé que l'on n'ait pas été plus nombreux ce soir à Marseille. Demain, on est à Lyon. La région Rhône-Alpes est un peu plus dynamique à ce niveau-là, je pense qu'il y aura un peu plus de monde. On revient à Marseille le 17 mai. Merci de votre participation en tout cas.