

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

7^{ème} réunion territoriale

Marseille, le 21 juin 2006

| | |
|--|-----------------|
| <u>VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN 7ÈME RÉUNION TERRITORIALE</u> | <u>1</u> |
| Marseille, le 21 juin 2006 | 1 |

Introduction

| | |
|---|-----------------|
| <u>Rappel des règles et des modalités du débat public</u> | <u>4</u> |
| Philippe MARZOLF | 4 |
| Président de la Commission particulière du débat public | 4 |
| <u>.I Le débat public, la CNDP</u> | <u>4</u> |
| <u>.II Les questions du débat public : une problématique générale</u> | <u>4</u> |
| <u>.III Les moyens de participation</u> | <u>5</u> |

| | |
|---|-----------------|
| <u>1ère partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées</u> | <u>6</u> |
| <u>.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP</u> | <u>6</u> |
| <u>.1 Des transports pour aménager le territoire.....</u> | <u>6</u> |
| <u>.a Constats.....</u> | <u>6</u> |
| <u>.b Demandes.....</u> | <u>6</u> |
| <u>.2 Des impacts environnementaux préoccupants.....</u> | <u>7</u> |
| <u>.a Constats.....</u> | <u>7</u> |
| <u>.b Demandes.....</u> | <u>8</u> |
| <u>.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.....</u> | <u>8</u> |
| <u>.a Constats.....</u> | <u>8</u> |
| <u>Les voyageurs.....</u> | <u>8</u> |
| <u>Les marchandises.....</u> | <u>9</u> |
| <u>.b Demandes.....</u> | <u>9</u> |

| | | |
|---|--|------------------|
| 7 ^{ème} réunion territoriale | Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien | |
| | <u>4 Les infrastructures routières.....</u> | <u>10</u> |
| | <u>a Constats.....</u> | <u>10</u> |
| | <u>b Demandes.....</u> | <u>10</u> |
| | <u>5 Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?.....</u> | <u>10</u> |
| | <u>II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public</u> | <u>11</u> |
| | <u>1 Le débat public.....</u> | <u>11</u> |
| | <u>2 Quelles orientations pour l'avenir ?.....</u> | <u>12</u> |
| | <u>a Le report modal.....</u> | <u>12</u> |
| | <u>b Les infrastructures routières.....</u> | <u>12</u> |
| | <u>c La mobilité soutenable.....</u> | <u>12</u> |
| | <u>3 Les questions posées au public</u> | <u>12</u> |
| | <u>III Echanges avec le public</u> | <u>13</u> |
| <u>2ème partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?</u> | | <u>20</u> |
| | <u>I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP</u> | <u>20</u> |
| | <u>II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné</u> | <u>21</u> |
| | <u>1 La mobilité soutenable.....</u> | <u>21</u> |
| | <u>a Le progrès technologique.....</u> | <u>21</u> |
| | <u>b Actions sur la demande.....</u> | <u>21</u> |
| | <u>2 Le report modal.....</u> | <u>22</u> |
| | <u>a Amélioration du fluvial et du maritime.....</u> | <u>22</u> |
| | <u>b Amélioration du ferroviaire.....</u> | <u>22</u> |
| | <u>c Dissuader l'usage de la route.....</u> | <u>23</u> |
| | <u>3 Les infrastructures routières.....</u> | <u>23</u> |
| | <u>III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat</u> | <u>24</u> |
| | <u>1 Enjeux environnementaux régionaux.....</u> | <u>25</u> |
| | <u>a Lutter contre la fragmentation des milieux naturels.....</u> | <u>25</u> |

| | | |
|---------------------------------------|---|------------------|
| 7 ^{ème} réunion territoriale | Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien | |
| | <u>.b Maîtriser la pollution de l'air.....</u> | <u>25</u> |
| <u>.2</u> | <u>Enjeux environnementaux dans les Bouches-du-Rhône</u> | <u>25</u> |
| <u>.3</u> | <u>Enjeux d'aménagement du territoire régionaux.....</u> | <u>26</u> |
| <u>.4</u> | <u>Enjeux d'aménagement du territoire dans les Bouches-du-Rhône</u> | <u>26</u> |
| <u>.5</u> | <u>Les mesures proposées.....</u> | <u>27</u> |
| | <u>.a Favoriser les reports modaux pour les transports de voyageurs.....</u> | <u>27</u> |
| | <u>.b Les reports modaux en matière de transports de marchandises</u> | <u>27</u> |
| | <u>.c Des projets routiers.....</u> | <u>27</u> |
| <u>.IV</u> | <u>Echanges avec le public</u> | <u>28</u> |
| <u>.V</u> | <u>Propositions des acteurs du territoire</u> | <u>33</u> |
| <u>.1</u> | <u>Les 3 points sur lesquels se mobilise la métropole marseillaise.....</u> | <u>34</u> |
| | <u>.a La reconnaissance de la fonction portuaire de la métropole portuaire à l'échelle nationale.....</u> | <u>34</u> |
| | <u>.b L'urgence de la LGV PACA.....</u> | <u>34</u> |
| | <u>.c L'enjeu de la proximité et des relations entre les agglomérations.....</u> | <u>34</u> |
| <u>.2</u> | <u>La saturation du couloir rhodanien et languedocien : quelles réponses ?.....</u> | <u>34</u> |
| | <u>.a L'urgence du report modal.....</u> | <u>34</u> |
| | <u>.b Les corridors alternatifs au couloir rhodanien.....</u> | <u>35</u> |
| | <u>.c Les mesures alternatives : des gisements de solutions à creuser.....</u> | <u>35</u> |
| <u>Index</u> | | <u>55</u> |

Introduction

Rappel des règles et des modalités du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Mesdames et messieurs, bonsoir. On se connaît pratiquement tous maintenant. Je suis Philippe Marzolf, le président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, même si ce soir, je parie que l'on va parler beaucoup d'arc méditerranéen. Je suis accompagné de deux commissaires de la Commission, Claude Leroi et Philippe Bovy. On vous propose un déroulement de cette réunion territoriale en deux parties.

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

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

.I Le débat public, la CNDP

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

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

Quand la CNDP décide qu'il est nécessaire qu'il y ait un débat public, elle crée une Commission particulière, avec un président et six commissaires. Nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique. Deux points importants. Indépendance : nous sommes indépendants de l'Etat et des différents acteurs. Deuxième point, la neutralité : nous n'avons pas d'avis à donner. Souvent en France, quand il y a un problème, on crée des commissions d'experts qui missionnent d'autres experts qui rendent un rapport d'experts et puis après, les politiques ne savent plus quoi en faire. Nous, c'est différent. A la fin, on va faire un compte-rendu de ce que vous, public, vous aurez dit sur les différentes questions qui sont posées au débat public. On a un rôle de facilitateur entre ce que propose l'Etat et le public.

.II Les questions du débat public : une problématique générale

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

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental ? Est-ce que cela circule bien ? Est-ce qu'il n'y a pas de problème ? Est-ce que cela roule ? Est-ce qu'il n'y a pas trop d'impact sur l'environnement, la santé, les populations environnantes ?
- Quelles sont les orientations souhaitables qu'il faudrait mettre en place pour une politique des transports soutenable ou durable en respectant les trois axes du développement durable (économie, environnement, social), mais surtout les projets de développement des territoires des 3 régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon ?
- Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures, que l'Etat va vous proposer tout à l'heure et que vous retrouvez dans les documents de synthèse et le dossier du débat qui a été fait par l'Etat ?

.III Les moyens de participation

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

Il y a d'autres moyens de participation. Il y a un système de questions-réponses qui permet de poser des questions sur Internet, par courrier ou directement dans les réunions publiques. Déjà plus de 520 questions ont été posées. Chaque question aura une réponse par écrit qui sera rendue publique sur le site Internet. La Commission relit les réponses que fait l'Etat pour voir si elles sont bien complètes. Il y a déjà eu 160 avis qui ont été émis dans ce système de questions-réponses.

Il y a un forum sur Internet avec différentes thématiques : le ferroutage, le financement, etc. Les internautes échangent entre eux. Toute personne concernée peut faire une contribution écrite : des motions, des délibérations (le Conseil régional Rhône-Alpes a fait une délibération assez importante). On a déjà reçu 74 contributions écrites.

10 cahiers d'acteurs sont imprimés (vous avez pu les trouver à l'entrée) et une vingtaine sont en cours d'impression. Ce sont des contributions argumentées de 4 pages des différents acteurs représentatifs.

Une trentaine de réunions publiques seront organisées depuis le début du débat 27 mars jusqu'à la clôture 26 juillet : réunion d'ouverture, réunions de lancement, dix réunions thématiques (l'offre et la demande, transport et développement du territoire, les enjeux globaux, les enjeux locaux, mobilité des marchandises et des personnes, réunion de synthèse des réunions thématiques), des auditions publiques (au cours desquelles on a recueilli les avis et les propositions des différents acteurs) et une quinzaine de réunions territoriales. Aujourd'hui, on est à Marseille. Hier, on était à Avignon, la semaine prochaine, on sera à Mende et à Privas, on essaye de voir dans les différentes villes des trois régions quels sont les besoins, quelles sont les propositions des différents territoires.

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

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

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

Claude LEROI, CPDP

.1 Des transports pour aménager le territoire

.a Constats

Un certain nombre de constatations ont été effectuées. Ce sont des constatations négatives : il faut éviter de renouveler des erreurs. Dans ce domaine, ont été relevés un certain nombre de cas précis. Comme le disait Oscar Wilde, « l'expérience est le nom que chacun donne à ses erreurs ». Par exemple ont été cités le problème de Lyon Fourvière et le démantèlement des voies ferrées sur le sillon alpin.

Pour de nombreux territoires, il est constaté que l'on se retrouve en situation de trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et des transports routiers. Il est demandé que les transports aident à structurer et si possible à desservir l'ensemble du territoire (ne pas limiter aux grands flux des principaux corridors).

Cela passe par la nécessité de lier plus directement planification territoriale et système de transport, mais également par la coordination entre autorités organisatrices de transport. Cela a frappé un certain nombre d'entre nous qui sont franciliens de ne pas trouver d'autorité organisatrice de transport analogue à celle qui existe en région Ile-de-France.

Il est constaté que les collectivités et l'Etat ont un rôle déterminant (le rôle de l'Etat étant lui-même remis en cause par l'Etat disant « tout ne peut pas venir de l'Etat ») à jouer ensemble pour que tout se passe sur une bonne échelle.

.b Demandes

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

En PACA : soutenir la compétitivité du port de Marseille. Est-ce qu'il y a un représentant du port de Marseille ?

Je suis heureux de vous saluer une nouvelle fois.

Autres demandes en région PACA : réaliser la LGV PACA et étudier le tunnel du Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.

En Rhône-Alpes : le contournement ferré de Lyon par l'Est, la rive droite du Rhône pour les TER et, ce qui est demandé par une large majorité de participants, le refus de l'agrandissement de l'A7 (cette position est un peu nuancée par les socioprofessionnels), une demande de report des trafics de transit sur des axes alternatifs.

Languedoc-Roussillon : l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan, des divergences étant apparues sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, pas de demande d'autoroute des piémonts.

Voilà les principales remarques que l'on peut formuler. Elles ne sont pas exhaustives, mais ce sont des lignes directrices qui sont apparues étant entendu qu'il n'y a pas eu un consensualisme total, il y a des nuances dans les positions des uns et des autres.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, d'autant plus que ce sont les enseignements des réunions thématiques. Pour l'instant, on n'a pas analysé les cahiers d'acteurs.

.2 Des impacts environnementaux préoccupants

.a Constats

Dans ce débat, il y a eu des prises de conscience des impacts environnementaux préoccupants.

D'abord, les enjeux globaux : un consensus international annonce un risque de réchauffement climatique entre 2 degrés (si l'on réduit les émissions de gaz à effet de serre) et 6 degrés (si l'on ne fait rien) d'ici 2100. Ce sont des variations très importantes, quand on sait qu'entre l'ère glaciaire et aujourd'hui, il y a 5 degrés de différence. Autre enjeu global, la cherté du pétrole due à un problème de pic de production. Les experts disent qu'en 2020, la production sera au maximum : à partir de cette date, elle commencera à baisser et elle ne pourra donc pas répondre à la demande qui augmente sous l'effet du développement de pays comme la Chine et l'Inde.

Il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier mais également parfois ferroviaires :

- Santé : les experts du ministère de la Santé nous ont annoncé que, selon de nombreuses études épidémiologiques, la pollution due aux transports est un facteur de risques aggravant (il y a 18 000 morts/an dus à la pollution des transports, soit plus de 3 fois plus que les tués sur la route).
- Bruit : on l'a encore vu hier à Avignon, les normes ne correspondent pas vraiment au vécu des populations par rapport aux infrastructures, elles le ressentent psychologiquement complètement différemment même si les normes sont respectées.

- Sécurité : la cohabitation véhicules légers-poids lourds est accidentogène avec des risques d'accidents plus graves quand les poids lourds sont en cause, même si ce n'est qu'une petite partie des accidents, et un risque pour les transports de matières dangereuses, ce qui est parfois le cas aussi avec le ferroviaire.
- Des risques naturels (inondations), d'atteintes au paysage, de biodiversité : des attentes non satisfaites.

.b Demandes

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

Deuxième élément, se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Là, ce sont les investissements soutenus dans les nouvelles technologies qu'il faut développer. On estime qu'un programme de progrès technologique soutenu permettrait de diviser par deux la production de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Il y a également une demande forte de requalification des infrastructures existantes, d'amélioration au niveau du bruit, des paysages, de la pollution et une demande de mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. C'est vrai que, dans la vallée du Rhône, vous avez une multitude d'infrastructures : une ligne TGV, deux lignes ferroviaires, une autoroute, deux nationales.

Dernière demande par rapport à cette thématique, améliorer la sécurité sur les autoroutes notamment en limitant les vitesses en cas de nécessité.

Philippe BOVY, CPDP

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

C'est un thème central. Il ne se passe pas de séance sans que ce thème soit abordé. Il est d'ailleurs abordé dans les différents pays d'Europe.

.a Constats

Les voyageurs

La congestion routière est ressentie surtout autour des agglomérations aux heures de pointe et pendant les vacances : le problème n'est pas seulement un problème de tuyaux mais surtout un problème d'agglomération.

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

La capacité des modes non routiers pour les voyageurs doit pouvoir être améliorée pour prendre une partie de la croissance future.

Les marchandises

En France, 85 % du transport de marchandises se fait par la route. Il y a une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire avec le problème majeur de manque de fiabilité du fret ferroviaire.

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

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

.b Demandes

On ne peut pas laisser, même si l'on est en démocratie, le marché décider seul des choix modaux. Il y a des incitations à donner, des réglementations, des équilibres à trouver si l'on veut arriver à une forme durable ou soutenable du développement des transports.

Revenons sur le point précédent : développement des reports modaux massifiés pour les marchandises concernant les longues distances sur cet axe qui est l'un des plus chargés d'Europe.

Amélioration de la qualité, fiabilité, fréquences et cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics dans les agglomérations et entre les agglomérations pour permettre de substantiels transferts modaux.

Généraliser les plans de déplacement dans les administrations, les collectivités, les entreprises pour diminuer la mobilité inutile et favoriser l'usage d'autres moyens de transport que la voiture particulière pour aller au travail.

Prélever davantage sur la route pour financer les autres modes. Dans les transferts de financement, il y a des solutions qui marchent dans d'autres pays, notamment la Suisse où les traversées ferroviaires alpines sont financées par les taxes sur les poids lourds pas uniquement sur les autoroutes, mais aussi sur les réseaux. On peut penser également à la taxe carbone et au péage urbain. Un corridor d'intérêt national et européen comme la vallée du Rhône devrait bénéficier aux transports en commun locaux.

Claude LEROI, CPDP

Je voulais rajouter un point important concernant les marchandises. RFF a indiqué que les structures existaient et étaient à même d'absorber une part des trafics beaucoup plus importante que la répartition actuelle. En revanche, de nombreux représentants des milieux économiques ont fait remarquer que ces transferts étaient à l'heure actuelle remis en cause par le manque de fiabilité et de compétitivité du fret ferroviaire.

.4 Les infrastructures routières

.a Constats

Le premier constat, c'est la crainte que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée, comme cela a été le cas depuis trente ans, un appel d'air au trafic et ne joue contre le report modal.

Par contre, il y a une inquiétude des acteurs économiques que la congestion croissante ne soit un frein à l'économie et à l'emploi.

Sur les projets A75, A51 Grenoble-Sisteron, A79 autoroute du piémont entre l'Ardèche et les Cévennes : pour certains, ces infrastructures sont des projets de désenclavement du territoire, et pour d'autres, ce sont des itinéraires de délestage qui seraient importants pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

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

.b Demandes

Il y a une demande très forte de gérer d'abord et améliorer le réseau routier existant pour en accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées aux poids lourds ou aux véhicules particuliers chargés, limitation de vitesse, limitation d'accès au réseau autoroutier en période de forte charge de trafic).

Il y a une volonté des élus de l'Ardèche d'une nouvelle infrastructure pour desservir leur territoire.

Il y a une demande de mise à 2x2 voies de la RN88 vers Mende pour rejoindre l'A75 et/ou une requalification des nationales à proximité des agglomérations, ou une demande de simple barreau routier ou autoroutier pour desservir certains territoires.

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

Il y a beaucoup de souhaits de relocalisation des activités pour éviter les transports inutiles. On a parlé des crevettes pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc, consommées au Danemark. On a parlé des pommes de terre cultivées en Espagne, pelées en Italie et consommées en Belgique.

Il y a également une demande de lutte contre l'étalement urbain et de développement d'un habitat mieux relié aux transports en commun.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse. Pourquoi se déplacer toujours plus vite ?

C'est un appel au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations qui, tout le monde le sait, seront insuffisants pour atteindre le facteur 4 (diviser par 4 les émissions de CO2 d'ici 2050).

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Par rapport à cela, c'est soit une évolution, mais à ce moment-là, cela pose le problème de mise en cohérence des logiques du citoyen qui veut moins d'impacts sur l'environnement, moins d'infrastructures et des logiques du consommateur qui veut des produits toujours moins chers. Là, il y a une réflexion sur ce que certains appellent les transports inutiles ou superflus.

Ou alors d'autres proposent carrément une rupture, c'est-à-dire un changement du modèle économique, en prônant la décroissance.

Voilà tous les enseignements que la Commission a pour l'instant retirés de la quinzaine de réunions thématiques qui ont eu lieu. Après, quand on fera la synthèse globale, on prendra en compte les réunions territoriales et les différents cahiers d'acteurs. Après cette première présentation, je vous propose de passer la parole aux représentants de l'Etat qui vont vous expliquer, eux aussi, le bilan qu'ils font de la première partie du débat et ce qu'ils attendent de la deuxième partie de ce débat.

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

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

Merci. Je vous propose de dire à quel stade on a l'impression de se situer dans le débat maintenant, après ce que l'on a entendu dans les réunions thématiques. En quoi est-ce que la problématique de départ est affectée et en quoi est-ce que l'on a envie d'en savoir plus sur certains points ?

.1 Le débat public

Dans le dossier support du débat, on avait posé le problème de façon simplifiée, presque un peu caricaturale en disant que l'on se trouvait confronté à un « ciseau » entre une augmentation de la demande de mobilité que l'on a située à + 40 % à échéance de 20 ans, et une augmentation des émissions des gaz à effet de serre de + 10 à + 30 % à la même échéance. On avait dit : cela pose problème parce que, à la fois, on est gêné pour répondre à la demande de mobilité et on n'est pas en phase avec l'objectif de réduction des émissions à l'échéance 2050, le facteur 4 dont on vient de parler. Par rapport à cela, on a entendu une critique de fond, qui était de dire que la prévision de + 40 % n'était pas bonne parce qu'elle pouvait ne pas prendre en compte les hausses de prix des carburants ou parce que le fait d'annoncer cette prévision revenait à dire que l'on était résigné à ce qu'elle se réalise. Nous, on dit et on redit que, du point de vue de l'Etat, engager tout le système de décision des années à venir sur une prévision plus faible ferait courir le risque de passer à côté de certains sujets et notamment d'être beaucoup moins incitatifs sur les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de laisser non résolus les problèmes de mobilité.

Le débat s'est focalisé sur 3 sujets :

- le report modal de la route vers les autres modes ;
- les questions relatives aux infrastructures routières ;
- la mobilité soutenable.

.2 Quelles orientations pour l'avenir ?

.a Le report modal

Tout le monde nous dit : il faut le faire, c'est bien, c'est intelligent, cela peut faire beaucoup de bien, mais on a entendu des choses plus précises dans les débats d'experts.

On a entendu qu'il était possible, sous réserves de conditions favorables qu'il faudrait préciser davantage, de reporter sur le fer et le fleuve la totalité de l'accroissement prévu en matière de trafic marchandises et pour le trafic voyageurs, qu'il était possible de reporter 10 à 30 % de l'accroissement prévu en matière de trafic voyageurs vers le fer principalement. Tout cela résout pour partie notre problème, mais malheureusement, on n'est pas du tout à la hauteur de ce qui est nécessaire.

.b Les infrastructures routières

Autant le sujet précédent était consensuel, autant celui-là ne l'est pas. On a entendu exprimer des besoins, soit des besoins d'amélioration, de requalification des infrastructures existantes, soit des besoins de nouvelles infrastructures dans des zones comme l'Ardèche ou la région d'Alès. On a aussi entendu de vives oppositions à certains investissements routiers nouveaux. Tout cela sera repris plus en détail. L'intérêt des réunions territoriales, c'est justement de pouvoir parler sur des bases précises plutôt qu'en termes généraux.

.c La mobilité soutenable

Deux parties dans les questions qui ont été traitées. La première portait sur le progrès technologique que ce soit sur les carburants ou sur les véhicules. L'impact est a priori positif sur le plan environnemental mais il n'est pas à la hauteur de ce qui est nécessaire, puisque d'après les expertises disponibles, on peut espérer pour un trafic routier à peu près constant, diviser par 2 ou 2,5 d'ici à 2050, mais pas par 4.

C'est pourquoi les actions sur la demande de mobilité sont indispensables si l'on veut être dans les clous des ordres de grandeur cités tout à l'heure. Je ne le détaille pas du tout ici. Le but, c'est que, dans chacune des réunions territoriales, on puisse regarder plus en détail ce qui est possible en termes de transport urbain, d'organisation commerciale, etc. qui aille dans le sens de ce qui est nécessaire, sachant que le but est d'avoir un fort impact de ces mesures, sinon on aura fait de beaux discours sur l'amélioration de la situation, mais on ne l'aura pas améliorée à la hauteur de ce qui est nécessaire.

.3 Les questions posées au public

Nous souhaiterions que vous vous exprimiez sur ces trois groupes de mesures : les mesures de développement soutenable, que l'on place en premier parce que ce sont celles qui « grattent » le plus, les conditions du report modal et les aspects particuliers aux infrastructures. Sur tout cela, on aura tout à l'heure deux exposés du Directeur régional de l'Équipement et du DIREN qui poseront les enjeux locaux.

.III Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Premier temps d'échanges avec vous sur les enseignements des réunions thématiques et sur les trois orientations : mobilité soutenable, report modal et infrastructures.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Un premier point concerne la hausse du prix du pétrole. Il faut tenir compte de la conjoncture internationale liée aux tensions politiques à travers le monde et des réserves pétrolières. Il paraît qu'il y a encore des réserves importantes au Moyen-Orient, en Afrique voire un peu en France. Donc, je crois qu'il est trop tôt pour parler de hausse du prix du pétrole.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La hausse a déjà eu lieu.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Il peut y avoir des hausses puis des baisses.

De toute manière, je pense qu'il faut prévoir un certain délai pour laisser le temps à la technique de se mettre au point pour assurer de manière efficace la relève du pétrole. Il est évident qu'un jour on manquera totalement de pétrole. Il faut s'y préparer dès à présent. Je suis avec beaucoup d'intérêt les expériences qui sont faites en matière de biocarburant et de voiture propre. Cette dernière serait de nature à apporter une solution efficace au problème de pollution atmosphérique. Le jour où la voiture propre sera au point, il ne devrait plus y avoir de problème. A partir de là, ne se posera plus que le problème de son utilisation intelligente. Il ne s'agit pas de condamner l'utilisation de la voiture particulière comme le font certains, mais simplement de reconsidérer son utilisation en fonction des besoins. Par exemple, l'utilisation de la voiture est inévitable pour aller dans certaines zones de montagne très reculées.

Autre point important, puisque nous sommes ce soir réunis à Marseille, je soulignerai la nécessité absolue de réaliser la LGV PACA pour laquelle vous avez animé avec brio le débat l'an dernier. Cette infrastructure nouvelle fait partie d'un vaste projet puisqu'elle sera reliée à la future LGV Perpignan-Nîmes. L'Union européenne a récemment donné son accord de principe au projet ARCOMED dans le cadre du programme INTERREG. Il est prévu des crédits importants qui permettront d'accélérer la réalisation de ce projet. Je soutiens à fond ce projet. Je précise que la région PACA est une région pilote puisqu'elle effectue actuellement toutes les démarches administratives et techniques pour faire avancer ce projet de longue haleine. J'espère que l'on ne devra pas trop attendre avant de voir réaliser ce grand projet.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

D'autres réactions par rapport aux enseignements et aux orientations ? Monsieur Croc, de RFF.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Je voudrais compléter ce qu'a dit Claude Leroi. Le fleuve et le ferroviaire réunis ont la capacité d'emporter toute la croissance du fret sur l'axe qui nous intéresse. Quant aux voyageurs, les pourcentages affichés par Michel Badré sont un peu trompeurs. Je pense qu'une meilleure expression est celle que j'ai entendu récemment de la part du maître d'ouvrage : en matière de voyageurs, le ferroviaire a une certaine capacité à répondre à la croissance de la demande, mais le ferroviaire répondra si on l'aide, c'est-à-dire si un grand nombre de mesures incitatives qui sont proposées par le maître d'ouvrage sont mises en œuvre. La prolongation des tendances naturelles actuelles ne produira pas des reports importants de voyageurs vers le ferroviaire. En revanche, si l'on met en œuvre un grand nombre des mesures proposées, le report sera significatif, c'est-à-dire sans limite.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une question qui est revenue dans toutes les réunions : qu'est-ce qui va pouvoir se reporter sur les autres modes ? Par rapport à cela, les expériences des années antérieures, notamment pour les marchandises, ne donnent pas vraiment confiance dans l'avenir. Par contre, pour les voyageurs, on s'est aperçu dans les trois régions qu'il y a un développement très important des TER. D'autres réactions sur les enseignements et les orientations ? Les socioéconomiques présents dans la salle, vous êtes d'accord avec tout ce qui a été dit ?

Pierre-Yves TESSE, de la CCI de Lyon

Quand on dit que la totalité de la croissance peut être reportée sur le ferroviaire et le fluvial, cela appelle deux remarques. Cela appelle une première remarque sur le fait que le ferroviaire est capable de s'adapter dans le temps. Or il y a des goulots d'étranglement : le représentant d'ASF qui avait parlé de la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, avait dit que le nombre de sillons qui lui était accordé même en 2015 était extrêmement faible. Cela veut dire que, d'ici 2015, il y a peu de possibilités de report du transport longue distance. A l'arrivée, on prend la totalité de la croissance, mais dans le temps, ce n'est pas tout à fait le cas. Il me semble que la réponse aujourd'hui n'est pas claire sur ce point.

Deuxième remarque, bien sûr, on peut faire du report modal dans l'absolu, mais il faut prendre en compte l'origine et la destination des produits. Faire du report modal avec rupture de charge, cela coûte très cher.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Croc, vous pourriez peut-être répondre sur ces questions de délais. Quand on dit que toute la croissance du trafic de marchandises peut être prise par le fer et par le fleuve, le fer c'est principalement d'ici 2020-2025. Vous pourriez préciser un peu quand les différents goulots d'étranglement, le contournement de Lyon, le contournement de Nîmes et de Montpellier, seront finalisés.

Le contournement de Lyon n'est pas encore tout à fait précisé, mais enfin une réalisation en 2020, 2025 paraît possible. Le contournement de Nîmes et de Montpellier est beaucoup plus avancé puisqu'il a été déclaré d'utilité publique et le financement est en cours de montage.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

J'ai entendu 2013 pour le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Oui. On parle de croissance à l'horizon 2020, 2025 et on parle de mesures et de projets efficaces à ce même horizon. Ce n'est pas le mois prochain qu'il va falloir prendre ce que les experts prévoient comme croissance à 2020, 2025, sachant que, sur certains segments qui nous intéressent, on est plutôt sur la stagnation. Le trafic d'autoroutes particulières sur l'A7 n'augmente pas depuis 2 ou 3 ans.

Jean-Pierre CABBILLARD, Direction générale des routes

Je n'ai pas les chiffres sur l'A7, mais sur les autoroutes concédées sur l'ensemble du territoire en 2005, malgré des résultats économiques moroses et l'embellie du baril, les trafics ont cru de 1,1 %. Au niveau national, les trafics ont diminué de 2 % en 2005, tous réseaux confondus. C'est un chiffre que l'on maîtrise relativement bien puisqu'il est calé sur la consommation des carburants. Ce qui a joué au niveau des trafics sur l'A7 au cours des dernières années, c'est l'ouverture du viaduc de Millau, l'ouverture sur l'A20 au droit de Cahors qui a conforté la vocation d'axe alternatif de l'A20 et de l'A75 dans une espèce de stratégie de billard à bandes.

Christophe LORIENT, CRCI PACA Corse

Je voulais revenir sur le bilan à mi-parcours du débat public. Il n'y a pas de souhait d'augmentation des capacités routières et autoroutières dans la vallée du Rhône. Nous, on souhaite plutôt fluidifier le couloir rhodanien, notamment en équipant l'arc méditerranéen et en appuyant l'équipement portuaire de Marseille. Au niveau du report modal, il faut dépasser les déclarations d'intention et enclencher des actions concrètes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Quel type d'actions ? Taxer plus le routier pour faire du report modal ?

Christophe LORIENT, CRCI PACA Corse

Je n'ai pas la solution. Je crois qu'il faut se mettre autour d'une table pour y réfléchir. Comment appuyer les autoroutes maritimes ? Aujourd'hui, l'autoroute Toulon-Rome marche difficilement. Qu'est-ce que l'on pourrait faire pour les aider ?

On attendrait de vous, les représentants des socioéconomiques, des solutions pour inciter au report modal.

Pierre-Yves TESSE

C'est sur le cahier d'acteurs.

Jacqueline GIRAUD-HERAUT, Secrétaire générale de la CFDT pour la région PACA

Je représente aussi le monde socioéconomique puisque je suis syndicaliste. Là, je porte la parole des trois régions CFDT Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon. Je m'appelle Jacqueline Giraud-Hérait et je suis par ailleurs la secrétaire générale de la CFDT de la région et membre du CESR et de la commission qui travaille depuis le début sur ce débat public. Nous avons contribué notamment à la déclaration des 3 CESR PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Est-ce que le CESR PACA va faire un cahier d'acteurs ?

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Il y a eu un cahier d'acteurs des 3 régions CESR, il y a une contribution du CESR PACA qui a été envoyée et là, vous allez recevoir une contribution des 3 sections CFDT des 3 CESR.

Pour revenir au sujet lui-même, on constate la nécessité d'avoir un bon équilibre nord-sud et est-ouest. On constate comme tout le monde la saturation routière et autoroutière. Pour nous, la saturation est nord-sud et est-ouest. Dans ce cadre, il est nécessaire d'être très volontariste sur le multimodal. On entend bien ce qui est dit sur la rupture de charge, mais si la non rupture de charge implique de doubler sans arrêt les capacités autoroutières, là on dit « stop ».

Puisque vous étiez en demande d'idées un peu innovantes, on a émis l'idée qui peut paraître à côté de la plaque par rapport aux régions, mais c'est vrai que, si l'on utilisait la façade maritime non pas comme aujourd'hui de Toulon à Rome mais de Gênes à Barcelone sans rupture de charge, on se retrouverait avec une diminution du flot de fret routier qui permettrait de retrouver de l'oxygène sur ces autoroutes est-ouest et nord-sud. Cela nécessite l'installation de navettes maritimes. En utilisant des lignes un peu plus longues avec des navettes un peu plus régulières, on aurait une diminution des plans de charges.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

50 % du trafic marchandises entre l'Italie et l'Espagne passe déjà par la mer.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Apparemment, cela ne suffit pas à désengorger les autoroutes. Il faut des systèmes de navettes qui soient plus souples que ceux qui existent actuellement.

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
D'autre part, dans notre contribution au débat, on insiste sur le fait que les comportements citoyens (c'est-à-dire ne pas utiliser sa voiture sans covoiturage, etc.) ne pourront être améliorés que si un multimodal intelligent se met en place au service des citoyens. On a tendance à dire que les citoyens utilisent systématiquement leur voiture, mais c'est vrai que, si on avait un système multimodal intelligent, les citoyens utiliseraient plus facilement les transports collectifs.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Certains disent qu'il faut taxer davantage l'utilisation de la route pour inciter les gens à prendre les transports collectifs. Soit cela va se faire naturellement avec l'augmentation du prix du pétrole soit il faut le faire par des taxes.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Moi par exemple, j'habite à Avignon et je travaille à Aix-en-Provence. La gare SNCF qui est à Vitrolles ne résout pas le problème du transport maison-travail pour tout cet axe qui est très important. Et c'est vrai que le système de bus par autoroute n'est pas du tout performant. Là, on a une autoroute totalement saturée et, quand on veut avoir une attitude citoyenne, on a beaucoup de mal à utiliser les transports collectifs. J'en profite puisqu'il y a RFF pour dire que l'emplacement des gares et l'emplacement des virgules ferroviaires comptent aussi dans le multimodal.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les virgules n'existent pas à Avignon.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Non, on est obligé de prendre le bus et de se re-farcir les bouchons entre Aix TGV et Aix Ville.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les parkings de ces gares ont un grand succès. Dans le débat sur la LGV PACA, on avait entendu que 50 % des marchandises entre l'Espagne et l'Italie passaient par la mer. Est-ce que l'on pourrait préciser ce chiffre ?

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

C'est exactement cela. Il y a autant de trafic qui passe par la mer que par l'autoroute, c'est-à-dire de l'ordre de 6 millions de tonnes par an. Il y a deux services RORO entre l'Espagne et l'Italie au départ de Valence et de Barcelone sur Gênes. Cela marche bien déjà.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Sans incitation particulière ? Cela s'est fait « naturellement » ?

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

Oui.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

S'il y a incitation, cela peut peut-être se développer ?

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement

Il y a 2 ans, a été tentée une expérimentation entre Fos et Savone. Malgré des aides européennes et des aides de l'Etat, on n'a pas réussi à mettre tout le monde d'accord pour organiser cette liaison. C'est bien de vouloir mettre les marchandises sur la mer, mais ce n'est pas si facile que cela et ce n'est pas spontané malgré les aides. L'opération Toulon-Rome est aidée pour l'instant. Sans cette aide, elle n'est pas rentable. Elle est incertaine. Cela ne veut pas dire qu'il faut renoncer. Bien évidemment, il faut essayer de développer les transports de marchandises par la mer, mais c'est plus compliqué qu'on ne le pense.

Claude LEROI, CPDP

Non seulement elle est aidée, mais elle bénéficie d'un fond de cale permanent.

Luc CORSO, CRCI PACA Corse

Dans tous ces débats, je suis étonné que l'on ne parle plus du tout, je sais que c'est un ancien débat, du transport fluvial.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On a quand même dit qu'il y avait des capacités très importantes.

Luc CORSO, CRCI PACA Corse

D'accord, si c'est un mot qu'il ne faut plus prononcer, je ne suis pas d'accord. Je dis simplement qu'il y a eu un débat il y a quelques années, sur le canal Rhin-Rhône, après cela a été abandonné. Mais les années passent...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il n'y a pas eu de débat.

Luc CORSO, CRCI PACA Corse

Il n'y a pas eu de débat public.

De nouvelles études ont été lancées par les régions pour faire une liaison Rhône-Saône vers la Moselle.

Luc CORSO, CRCI PACA Corse

Je suis étonné que l'on ne parle plus ou pas assez du transport fluvial.

Claude LEROI, CPDP

Nous avons eu une réunion thématique spécialement dédiée aux marchandises. A cette réunion thématique, participait le Président de Voies Navigables de France qui nous a exposé l'évolution des trafics sur le Rhône qui est assez considérable. Aujourd'hui, il passe sur le Rhône 8 millions de tonnes, alors qu'il n'en passait que 5 ou 6 millions il y a deux ans. Je peux vous rassurer : au cours de ce débat, il a été fait état de la voie d'eau, on lui a laissé très largement sa place, avec un porte-parole qui a manifesté un optimiste contagieux.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Cela se développe rapidement, mais pas encore assez.

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement

Je vous donne les chiffres sur le fleuve en termes de conteneurs : 3000 EVP (équivalent vingt pieds) en 2000 et 56 000 en 2005.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et il y a encore de la capacité sans travaux. Si le port de Fos se développe, on pourra utiliser encore plus le fleuve.

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

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

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les 45 mesures proposées par l'Etat (vous avez un tableau à l'entrée) ont été regroupées en trois grands groupes de mesures qui vont vous être présentées.

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

Deuxième élément, il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations et des emplois plus importante que dans le reste de la France car ces trois régions ont une attractivité plus forte que les autres régions.

En plus, la vocation touristique de ces régions entraîne des surcharges de 60 à 80 % en période estivale, ce qui n'arrange pas les questions de mobilités et de transports.

Il y a des contradictions à dépasser. Il y a eu dans le débat des avis divergents sur les prévisions de trafic dans les 20 ans. Une grande partie du public conteste l'hypothèse qui figure dans le dossier support d'une croissance du trafic de 40 % dans les 20 ans en disant qu'il y aura rupture à cause des enjeux dont on a parlé tout à l'heure : le réchauffement climatique et surtout la cherté du pétrole.

Il y a une volonté de report modal. Vous voyez que, dans la première demi-heure, on a parlé essentiellement du report modal pour les marchandises qui semble plus facile à faire que le report modal pour les voyageurs même si cela n'a pas encore été fait malgré les nombreux plans fret de la SNCF.

On n'a pas beaucoup de réponses sur les modifications acceptables de comportements des habitants. On parle de re-densifier les villes, d'arrêter l'étalement urbain, de remettre des villes autour des axes de transport. Pour l'instant, on n'a pas entendu énormément de choses sur ces sujets-là.

Donc, les trois orientations : développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires (progrès technologiques et travail sur la maîtrise de la demande de mobilité), des reports modaux volontaristes voyageurs et marchandises et amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures. Tout ceci pour alimenter la réflexion et éclairer la décision de l'Etat sur une future politique des transports avec un triple enjeu : mobilité, environnement, économie.

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

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien propose de passer la parole aux représentants de l'Etat qui vont vous présenter les différentes mesures sur lesquelles on attend des réactions de votre part. Après, on aura des interventions des services de l'Etat régionaux sur les enjeux de votre territoire.

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

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

Je suis Jean-Didier Blanchet, vous commencez à me connaître. On va faire un cœur à 3 voix avec M. Budillon et M. Ledenvic tout à l'heure. Je serai aussi bref que possible sur l'énumération des différentes mesures, 44 mesures exactement, qui sont dans le dossier support.

.1 La mobilité soutenable

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

.a Le progrès technologique

Puisque la route reste prépondérante, il faut gagner sur la route. Pour cela, il faut faire appel au progrès technologique en utilisant des carburants qui sont moins émetteurs de gaz à effet de serre et qui sont renouvelables : les biocarburants, la biomasse et l'hydrogène. Tout ceci se passe à des horizons différents. Dans le cadre du biocarburant, sachez que, depuis le début du débat, la SNCF a décidé d'avoir 30 % de son gazole d'origine biocarburant à partir de 2007. Sur la biomasse, c'est plus lointain parce qu'on ne sait pas encore très bien transformer la paille ou le bois en carburant liquide et pour les véhicules de transport, le carburant liquide c'est quand même ce qu'il y a de plus commode, à commencer par les avions. Quant à l'hydrogène, c'est beaucoup plus lointain encore puisqu'on parle de 2050.

Les véhicules propres : là, c'est un projet qui est à moyen terme. Vous connaissez l'existence de la Prius de Toyota. Vous connaissez aussi les projets de PSA pour avoir un véhicule qui ne consommerait que 3,4 litres/100 kilomètres à partir de 2010.

.b Actions sur la demande

Indépendamment des progrès que l'on peut faire sur les émissions dues au transport, une bonne manière de faire des économies d'émissions, c'est de ne pas se déplacer, d'où ces actions sur la demande de mobilité.

La première est l'incitation au covoiturage, c'est-à-dire l'utilisation par plusieurs personnes d'un même véhicule. Pour cela, on peut créer des parkings au niveau des péages autoroutiers pour faire en sorte que davantage de gens se donnent rendez-vous pour prendre une seule voiture.

Ensuite, vous avez toutes les mesures fiscales et réglementaires concernant le renchérissement de l'énergie fossile avec l'idée de taxe carbone, c'est-à-dire de taxe qui vient s'ajouter au prix du baril de pétrole, pour modifier les comportements des voyageurs dans leur mobilité et des entreprises pour leurs transports de marchandises pour éviter notamment les transports inutiles.

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Dans le domaine urbain, c'est tout ce qui concerne l'utilisation des transports en commun en ville.

C'est aussi, dans les régions touristiques, de faire en sorte d'étaler les migrations touristiques, de réserver l'accès aux autoroutes comme on le fait pour les TGV ou les avions.

L'autopartage, c'est la possibilité d'avoir dans des gares des véhicules à disposition comme les vélos le sont à Lyon.

Il y a ensuite toutes les mesures qui concernent l'aménagement du territoire et l'urbanisme : densifier les centres-villes pour diminuer les déplacements domicile-travail.

Et puis, une bonne façon aussi de ne pas se déplacer, c'est le télétravail.

Enfin, le changement des systèmes de production/consommation, c'est tout ce qui concerne la logistique et la façon dont les entreprises gèrent leur production. Si l'on peut par des taxes modifier les comportements, c'est une façon de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

.2 Le report modal

Je serai bref sur le report modal dans la mesure où l'on en a déjà abondamment parlé.

.a Amélioration du fluvial et du maritime

Il y a des mesures de gestion, des mesures qui concernent le développement des navettes fluviales. Et puis, pour répondre au monsieur de tout à l'heure, il y a les études sur la liaison bassin Rhône-Saône vers la Moselle et l'idée d'un canal Saône-Moselle au lieu de passer par la route.

.b Amélioration du ferroviaire

Là aussi, il y a des mesures de gestion et d'exploitation, il y a des progrès technologiques, il y a une intensification de l'offre TGV ou TER.

On a parlé des plans fret de la SNCF. Il faut savoir que le plan fret SNCF consiste d'abord à rétablir la rentabilité de cette activité. En 2003, la SNCF perdait 25 % de son chiffre d'affaires dans cette activité. Aucune entreprise ne peut maintenir une telle situation. Par conséquent, il a été décidé de changer l'organisation, de faire des économies très importantes sur les effectifs. Bien sûr, sur le plan social, cela a fait grincer des dents. Pour autant, même s'il y a eu des suppressions d'emplois importantes, les cheminots ont tous été reclassés. Il était indispensable de rétablir une économie de cette activité au sein de la SNCF avant de pouvoir repartir. Ce n'est pas un plan pour augmenter le fret ferroviaire, c'est un plan pour rétablir une certaine rentabilité de cette activité. Et il faut dire que, depuis 3 ans, les progrès sont substantiels.

Il y a aussi le développement du transport combiné rail-route, la mise en place d'autoroutes ferroviaires entre Aiton et Orbassano en ce qui concerne les traversées alpines et le projet d'un premier service quotidien de remorques embarquées sur des trains entre Perpignan et Luxembourg.

Et puis, il y a des mesures d'infrastructures des franchissements alpins et pyrénéens et la LGV Montpellier-Perpignan qui vient compléter le dispositif qui a été adopté en CIADT en 2003 par la liaison avec Barcelone au Sud et le doublement entre Nîmes et Montpellier de manière à résoudre ce problème de goulets d'étranglement.

De même que l'on cherche à attirer vers les modes ferroviaire et fluvial, on peut essayer de dissuader de passer par la route, d'abord en faisant payer les coûts externes y compris sur les routes nationales et les autoroutes urbaines en instituant un péage sur cette partie du réseau. On retrouve la taxe carbone pour renchérir l'utilisation du transport routier et, en ville, ce sont les péages urbains avec, parallèlement, la priorité aux transports en commun.

.3 Les infrastructures routières

Il y a quand même des goulots d'étranglement. A cet égard, indépendamment des mesures d'exploitation, je voudrais dire un mot des problèmes tels qu'ils se présentent aujourd'hui. Je vais vous sortir la carte de vos régions et vous dire là où l'on a des problèmes.

D'abord, il y a des problèmes entre Valence et Orange parce qu'il y a, au sud de Valence, 5 voies (l'A7 qui arrive de Lyon et l'A49 qui arrive de Grenoble) qui se réduisent à 3 et, au niveau d'Orange, il y a l'effet inverse, c'est-à-dire un passage de 3 voies à 5, avec 3 voies sur l'A7 et 2 voies sur l'A9. C'est entre Valence et Orange que se situe le principal problème dans la vallée du Rhône.

Deux autres problèmes se situent dans deux conurbations : la conurbation Nîmes-Montpellier où l'on a un vrai problème sur l'A9 à cet endroit, et un autre problème qui se situe à Nice. Le contournement de Nice est largement utilisé par à la fois le trafic de transit vers l'Italie et par les déplacements urbains au sein de l'agglomération azurée.

Il ne faut pas dire que l'on veut doubler les autoroutes systématiquement, ce n'est pas le sujet. Le sujet, c'est de résoudre les problèmes là où ils se trouvent, et c'est quand même un peu plus limité que ce que l'on peut penser.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a eu un débat public sur le contournement de Nice qui est arrivé à des conclusions. On attend les décisions du maître d'ouvrage.

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

Comme il y a eu un débat public sur le sujet, c'est pour cela que l'on ne l'a pas traité jusqu'à présent dans notre débat public, d'où les problèmes que l'on a avec la région PACA qui trouve que l'on ne parle pas assez de l'arc méditerranéen.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On a quand même décidé de faire une réunion publique à Nice le 12 juillet pour parler un peu plus des questions de traversées alpines au niveau de Vintimille.

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

Je voulais simplement vous rappeler en conclusion qu'il s'agit dans notre débat public d'éclairer le gouvernement sur :

- la perception du système par l'ensemble des acteurs ;
- l'acceptabilité des différentes mesures proposées, de manière à ce que l'on puisse définir une politique pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui soit à la fois concertée avec les collectivités et appuyée sur l'avis du public.

.III Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat**Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement**

Avec Philippe Ledenvic, on va essayer en quelques transparents de rappeler les principaux enjeux de la région. Vous les connaissez autant que nous, mais nous les présentons en tant que services de l'Etat.

La région PACA est une région au carrefour des axes nord-sud et est-ouest. C'est une région multipolaire au carrefour de deux axes principaux : la vallée du Rhône et l'axe littoral. Les 4 principales agglomérations de PACA qui représentent à peu près 60 % de la population de PACA sont irriguées, desservies par ces axes. La congestion de ces axes poserait un problème majeur parce que près de 30 % des échanges entre PACA et les autres régions se font vers Rhône-Alpes et entre 23 et 25 % se font vers le Languedoc-Roussillon. Ce sont donc des axes importants pour la région PACA.

Ces axes sont menacés de congestion, mais aussi, Monsieur Blanchet vient de le dire, sur l'axe littoral oriental, il y a des congestions sensibles sur l'agglomération niçoise et sur l'agglomération marseillaise. Donc, le phénomène de congestion existe aussi sur l'arc littoral oriental, ce qui a amené un peu de susceptibilité lorsqu'on ne parle pas de l'axe méditerranéen, mais nous en parlerons largement.

Les grands enjeux d'aménagement et de développement sont, en schématisant, la maîtrise de l'urbanisation, parce que la congestion des axes routiers est en partie liée à la prédominance de l'automobile dans les déplacements régionaux et locaux, prédominance en grande partie liée à des formes d'urbanisation et liée à un allongement des déplacements domicile-travail liée à une forme de périurbanisation. Le deuxième enjeu, c'est la desserte des pôles d'activités des sites logistiques. La détérioration des conditions de déplacement peut devenir un handicap majeur pour les grands pôles économiques de la région. Troisième enjeu, PACA est une région concernée par l'activité touristique. Quatrième enjeu, PACA est une région qui n'est pas forcément homogène. Il existe des zones, notamment les zones de montagne, dont l'accessibilité est relative et mérite une attention particulière. Pour les enjeux environnementaux, je passe la parole à mon collègue de la DIREN.

Mon intervention sera centrée sur les enjeux environnementaux régionaux et locaux. Je pense que, dans le reste du débat, sont évoqués fréquemment les enjeux globaux comme le changement climatique en particulier.

.1 Enjeux environnementaux régionaux

Je vais donc insister sur les principales problématiques d'enjeux environnementaux locaux. En fait, je focaliserai mon intervention essentiellement sur deux sujets.

.a Lutter contre la fragmentation des milieux naturels

Cette carte illustre à quel point ces territoires sont des territoires qui présentent de nombreuses richesses sur le plan naturel. Ces richesses sont soit déjà protégées depuis longtemps soit en cours de protection. On voit qu'il y a un certain nombre de zones humides importantes : la Camargue bien sûr, mais aussi l'étang de Berre et également le long de la Camargue de l'autre côté du Rhône. Il y a un certain nombre de sites classés et de réserves naturelles. Et puis, on reconnaît les territoires de parcs naturels régionaux : la Camargue et le Lubéron. Il y a aussi les sites Natura 2000. Avec les désignations récentes de sites Natura 2000 qui sont intervenues en début d'année, c'est 30 % du territoire régional (et 40 % du territoire des Bouches-du-Rhône) qui est territoire Natura 2000, avec des enjeux de protection d'espèces et d'habitat naturel. En plus, est en projet une directive paysagère sur les Alpilles qui n'apparaît pas sur la carte. Il y a aussi un projet de parc naturel régional sur ce même territoire. On voit bien que, si l'on raisonne déplacement, le risque principal sur le long terme, c'est celui de la fragmentation des milieux naturels. En plus, il y a un certain nombre de corridors privilégiés, le Rhône, la Durance, pour les migrations des oiseaux.

.b Maîtriser la pollution de l'air

L'ozone est l'un des rares polluants qui est en plutôt en progression. Vous voyez sur cette simulation le 10 août 2003 au fil de la journée des pointes de pollution qui sont parties de l'étang de Berre et qui progressivement se sont déplacées. Ce phénomène est important à comprendre. En fin d'après-midi et en soirée, la tache rouge s'est déplacée du côté de Cadarache et sur le Vaucluse. Les émissions sont assez réparties entre les différents types de pollution (industrielle, urbaine, transport, forêts). Dans cette région, la pollution photochimique part de l'Etang de Berre (c'est la concentration industrielle de l'Etang de Berre, généralement en été quand il y a du soleil, qui favorise la création de cette pollution photochimique) et après, sous l'effet du vent, elle se déplace et est renforcée par les pollutions qui sont sur son parcours et qui sont pour l'essentiel liées aux transports. L'autre point qui est important par rapport aux 10 dernières années, c'est que l'on a plutôt une pollution qui est soit en stabilisation soit en progression : c'est un élément structurant pour le long terme. Il faut rappeler que l'ozone est le 2^{ème} gaz à effet de serre derrière le CO₂. C'est également une problématique importante quand on parle de pollution induite par les transports.

.2 Enjeux environnementaux dans les Bouches-du-Rhône

On a essayé de faire un zoom sur le territoire. On a représenté les espaces naturels et les pressions diverses et variées qu'ils connaissent. On voit bien qu'il y a des pressions qui sont liées aux perspectives de développement économique sur le port, mais on voit aussi que ces pressions sont liées à un certain nombre d'interrogations sur les axes et sur les déplacements, que ce soit entre Fos

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et Salon ou entre Fos et Arles. On a là, me semble-t-il, une représentation très concrète du problème qui est posé, de la compatibilité des déplacements sur ce territoire avec les milieux et les espaces naturels qui font la richesse de ces mêmes territoires.

.3 Enjeux d'aménagement du territoire régionaux

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement

Vous avez résumés ici les grands enjeux en matière d'aménagement du territoire concernant quasiment toute la région :

- une démographie particulièrement dynamique dans un cadre de vie remarquable, ce qui nous incite à maîtriser l'étalement urbain et à limiter le mitage dans les zones naturelles et agricoles ;
- une économie en développement mais avec des indices de fragilité qui sous-tendent une ouverture encore plus forte vers l'extérieur pour favoriser un développement équilibré ;
- une région à risques naturels et industriels forts (toutes les communes de notre région sont concernées par au moins un risque et près de 80 % d'entre elles par 5 des 6 risques traditionnellement retenus), ce qui nous incite à maîtriser les déplacements et promouvoir les modes alternatifs pour renforcer l'attractivité du territoire.

.4 Enjeux d'aménagement du territoire dans les Bouches-du-Rhône

Ces grands enjeux et ces grands principes, en faisant un zoom sur les Bouches-du-Rhône, ont incité l'Etat il y a quelques années à engager une réflexion en matière de directive territoriale d'aménagement (DTA). C'est l'une des quelques DTA en cours de réflexion, la seule approuvée étant celle des Alpes-Maritimes. La DTA a comme objectif de fixer les grands principes que l'Etat compte appliquer au travers de l'application des réglementations mais aussi de localiser les grands équipements et les grandes infrastructures de transport en définissant un certain nombre d'enjeux majeurs. Parmi les enjeux majeurs que l'Etat a retenus pour la DTA des Bouches-du-Rhône :

- le renforcement des fonctions métropolitaines supérieures, en mettant en valeur les atouts de la logistique notamment ;
- un développement urbain fondé sur le renouvellement plutôt que sur l'étalement ;
- le renforcement de l'économie portuaire (le socle traditionnel de l'économie locale et le premier port de France) ;
- tout ceci imposant l'amélioration des capacités d'échanges du territoire grâce aux infrastructures ferrées, routières et aéroportuaires tant en matière de grande accessibilité (notamment pour développer l'hinterland du port de Marseille) que d'accessibilité interne à la région par la mise en place d'un réseau de transports en commun de qualité, moderne, tant sur l'aire métropolitaine que sur l'ensemble du département.

.5 Les mesures proposées

Je terminerai par 3 transparents relatifs aux mesures d'infrastructures présentées dans le nouveau panorama du développement soutenable.

.a Favoriser les reports modaux pour les transports de voyageurs

- Développement des TER : on peut constater depuis un certain nombre d'années, même si dans la région l'utilisation des TER n'est pas au même niveau que dans d'autres régions, une forte augmentation de l'offre TER (290 trains en 1987, 534 aujourd'hui, 800 dans 5 ans), des projets d'infrastructures ferroviaires venant peut-être un peu tard mais qui sont en plein développement (la réouverture de Cannes-Grasse avec un trafic de voyageurs supérieur aux prévisions, les travaux sur Aix-Marseille qui vont commencer avec un objectif de passer de 5 000 à 11 000 voyageurs/jour, les travaux sur Marseille-Aubagne-Toulon qui vont commencer aussi un tout petit peu après ceux de Marseille-Aix et qui devraient permettre de passer de 4 000 à 8 000 voyageurs/jour et les travaux sur Cannes-Nice avec un objectif de passer de 23 000 à 45 000 voyageurs/jour).
- Développement des transports en commun : il y a des projets de tramway dans les trois grandes villes de la région (Marseille, Nice, Toulon).
- Mise en œuvre des études puis de la réalisation de la LGV PACA à un horizon que tout le monde espère proche.

.b Les reports modaux en matière de transports de marchandises

- Tous les modes de transport sont présents en PACA : la route, le fer, la mer, le fleuve.
- Une forte vocation logistique : PACA peut mettre en place des zones logistiques de grande qualité. Cela commence à venir de manière tout à fait intéressante. Tout le monde connaît le développement de St Martin de Crau et je ne parle pas des zones déjà existantes sur l'agglomération marseillaise.
- Des projets favorables à la multimodalité : je ne reviens pas sur les chiffres que j'ai cités. Il y a un développement sérieux du trafic fluvial, il y a des aménagements sur le port d'Arles, il y aura probablement dans le contrat de projet à venir la continuité des aménagements fluviaux et c'est vrai que le président de VNF dit que l'on peut multiplier par 10 le trafic sur le Rhône sans investissement sur les infrastructures. Je rappelle aussi, pour ceux qui ont suivi le débat public sur Fos XXL, l'ambition d'utiliser largement le fleuve et le fer pour développer le trafic de conteneurs à partir du port. Je ne parle pas de Toulon-Civitavecchia.

.c Des projets routiers

Enfin, il y a aussi des projets routiers dans la région, qu'il faut considérer comme complétant un maillage pour desservir des zones qui sont aujourd'hui mal desservies. C'est l'autoroute Grenoble-Sisteron. Quel que soit l'itinéraire retenu, le choix était de désenclaver les zones des Hautes-Alpes et des Alpes du Sud. C'est aussi assurer la continuité de l'arc méditerranéen en matière autoroutière en assurant un contournement autoroutier d'Arles en séparant les trafics locaux et les trafics de transit. C'est aussi, à la suite du débat public sur le contournement autoroutier de Nice, de choisir une solution. La solution n'est pas prise par le ministre. Ces opérations routières sont aussi des opérations urbaines : la L2 qui est indispensable pour assurer une continuité autoroutière entre les

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
2 autoroutes qui pénètrent dans Marseille, mais aussi pour permettre une requalification de la voirie intérieure à la ville de Marseille, la LEO à Avignon et enfin, l'amélioration du réseau routier au nord de Fos pour faciliter l'acheminement des marchandises depuis Fos pour rejoindre le réseau autoroutier.

Bien entendu, la région PACA, sur son axe littoral oriental et autour de ces grandes agglomérations peut être victime de risques de congestion. Les mesures d'infrastructures que j'ai présentées, et il n'y en a pas d'autres pour l'instant, ne permettront pas de résoudre ces problèmes de congestion. Les mesures comportementales, d'urbanisme ou les efforts en matière technologique seront utiles pour la totalité des régions.

.IV Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avant de laisser la parole aux acteurs du territoire, je voudrais avoir les réactions du public par rapport aux différentes mesures qui ont été présentées par l'Etat et aux enjeux présentés par la DRE et la DIREN.

Une représentante des Verts vallée du Rhône

Je voudrais avoir des précisions sur les mesures qui sont envisagées sur Aubagne-Marseille et sur les délais de réalisation, sachant que, lors du débat sur la LGV PACA, un certain nombre de craintes avaient été soulevées quant à la création de la 3^{ème} voie. S'il y a des nouveautés, ce serait intéressant de les connaître parce que, à court terme et à moyen terme, on a peu d'espoir dans cette région.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous parlez des infrastructures ferroviaires. Michel Croc de RFF va vous répondre.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

C'est dans la suite de ce qui a été dit sur les TER, les ouvertures de ligne et notamment la réouverture de Cannes-Grasse. Aujourd'hui, tout le monde s'en félicite, mais on constate aujourd'hui qu'il y a des trains, mais qu'il y a un manque cruel de conducteurs. La montée en charge de Cannes-Grasse pourrait doubler s'il y avait les conducteurs pour conduire les trains qui existent. Je le dis parce qu'on a la même crainte sur l'ouverture d'Aix-Marseille. Il faut 18 mois pour former un conducteur SNCF. Apparemment, alors que les travaux devraient être finis dans 18 mois à 2 ans, on n'est pas sûr d'avoir les conducteurs nécessaires pour conduire les trains qui vont être mis en place.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Est-ce qu'il y a quelqu'un de la SNCF ? Ou alors, s'il est là, il n'ose pas se montrer, mais je ne le crois pas. Il y a un administrateur de la SNCF.

L'opération de création d'une 3^{ème} voie Marseille-Aubagne a été déclarée d'utilité publique en 2003. Les premiers crédits qui visent à traiter le point difficile de cette ligne qui est l'entrée dans St Charles ont été mis en place. Pour le contrat de projet Etat-région 2007-2013, nous avons demandé l'inscription des crédits qui permettront de créer la 3^{ème} voie elle-même de Marseille St Charles jusqu'à Aubagne. Donc, l'échéance possible, si les crédits sont mis en place, c'est 2012.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

C'était prévu dans le précédent contrat.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

La réalisation a été commencée dans le contrat de plan actuel, elle sera continuée voire achevée dans le contrat de projet suivant. Elle a été commencée en ce sens qu'une 1^{ère} phase de crédit a été mise en place pour traiter le point difficile d'entrée dans la gare St Charles. Il y a des crédits qui ont été mis en place pour permettre de réordonner totalement les trafics dans la gare St Charles à échéance de 2008 et nous demandons maintenant les crédits pour le contrat de projet suivant, Monsieur Budillon va nous donner la réponse positive, pour que les travaux soient réalisés.

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement

Dans le contrat de plan 2000-2006, qui est un contrat de plan en rupture totale avec les précédents (puisque l'on a inscrit 10 fois plus de projets ferroviaires que précédemment), les opérations ferroviaires ont été inscrites alors que les études techniques n'étaient pas terminées, les procédures administratives n'étaient pas terminées et les enquêtes publiques n'étaient pas faites. Cela a nécessité les 3 premières années du contrat de plan, 2000-2003, pour avoir des décrets d'utilité publique. Tout le monde le regrette, mais c'est un fait. A partir de là, on a commencé à pouvoir mobiliser des crédits sur l'année 2004 en commençant, sur Marseille-Aubagne, par les travaux d'arrivée dans la gare St Charles. Nous ferons dans le contrat de projet la continuité des travaux engagés.

Guy PARAGE, CFDT, ancien cheminot

Quels sont les travaux qui ont été engagés sur Marseille-Aix et Marseille-Aubagne ? Est-ce la mise en place du PRCI ? Pour moi, la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne n'a jamais commencé et la modernisation de la ligne Marseille-Aix n'a jamais commencé.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Le PRCI (le nouveau poste de régulation de la gare St Charles) a été mis en service en 2001 à l'arrivée de la LGV. Aujourd'hui, ce qui est fait dans la gare St Charles, c'est une remise en ordre complète des systèmes d'entrée dans la gare et des voies à quai pour que les trains qui vont vers l'Étang de Berre soient à gauche, ceux qui vont vers Aix soient au centre et ceux qui vont à Toulon et à Aubagne soient à droite.

C'est plus logique.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

C'est une organisation en tubes qui permettra que les perturbations sur les trains qui viennent d'Aix ne perturbent pas les trains qui vont à Aubagne et réciproquement. Donc, cela augmentera la robustesse d'exploitation de la gare St Charles.

D'autre part, les travaux de Marseille-Aix ont réellement commencé. Les études de projet sont terminées, la moitié des appels d'offres sont faits. En décembre, nous fermons la ligne pour 2 ans, de façon à ce que le 10 décembre 2008 la ligne soit remise en service avec les travaux exécutés.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Et les chauffeurs ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qui est de la SNCF ?

Un intervenant, de la direction de la stratégie SNCF

Sur les chauffeurs, de manière générale, à la SNCF, il y a un recrutement qui est fait depuis plusieurs années. Donc, pour la ligne qui va vers Aix, compte tenu des horizons de mise en service, a priori il n'y a pas de problème. Je suis de la direction de la stratégie, donc je ne suis pas au courant des problèmes précis sur Cannes-Grasse.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pouvez poser une question par écrit et on la transmettra à la SNCF qui vous répondra.

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

La SNCF dans ces affaires-là contracte avec la région et elle respecte ses contrats. Si elle s'engage à assurer des circulations entre Cannes et Grasse, elle les exécutera même s'il y a des tensions sur les effectifs de conducteurs.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

Justement, elle ne peut pas parce qu'elle n'a pas la main sur la formation des conducteurs. C'est connu dans la région. Les voyageurs ne peuvent pas prendre suffisamment de trains parce qu'il manque des conducteurs. La grande crainte, c'est que, sur la ligne Aix-Marseille, cela ne se reproduise.

C'est peut-être une situation provisoire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Je vous propose de poser la question par écrit et on la transmettra à la SNCF. Je ne voudrais pas que l'on reste trop longtemps sur ce sujet.

Guy PARAGE, CFDT, ancien cheminot

Quand Monsieur Blanchet a parlé de la restructuration du plan fret, la première chose qu'il a dite, c'est que ce plan impliquait de réduire les effectifs. La politique de la SNCF n'est pas pour développer le service des cheminots pour créer de l'emploi. On va rééquilibrer le fer en supprimant du personnel. C'est une aberration.

Bernard MARTINEAU

Je voudrais poser une question au sujet des travaux de rénovation de la ligne Aix-Marseille : certains trains vont être détournés, notamment ceux qui vont desservir Briançon vers Rognac et Aix. Cette section de ligne dessert toute une zone à très forte densité : je pense qu'il faudrait ouvrir cette ligne au trafic voyageurs et non pas seulement aux trains de bauxite qui alimentent l'usine Alcan de Gardanne.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Croc, une réponse rapide.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Nous allons investir ce qu'il faut sur la ligne Rognac-Aix pour que des trains de voyageurs puissent y circuler.

Bernard MARTINEAU

Les travaux de régénération ont été faits.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Oui, mais des travaux de sécurité sont en cours cette année pour qu'à la fin de l'année on puisse faire rouler quelques trains de voyageurs sur Briançon.

Ce que vous évoquez pour l'avenir fait partie des choses dont nous proposons l'étude dans le prochain contrat de projet. Dans le contrat de projet, nous avons demandé un crédit d'études

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien important pour déterminer comment il faut continuer la desserte de l'aire métropolitaine Marseille-Aix réunies, donc de l'axe Marseille-Aix en particulier en remontant jusqu'à Manosque, ITER, etc.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Là, on est plutôt dans le report voyageurs, mais on voit que ce n'est pas facile.

Jacqueline GIRAUD EYRAUD, secrétaire générale de la CFDT PACA

On fait des études depuis longtemps.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Mais il y a des réalisations. La réouverture de Cannes-Grasse en tout cas a été un grand succès.

Marie-Thérèse LIEBERMAN, comité d'action camions Marseille 15 et 16^{ème} arrondissements

Je suis Marie-Thérèse Lieberman, du comité d'action camions Marseille sur les 15 et 16^{ème} arrondissements.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Le comité d'action camions ?

Marie-Thérèse LIEBERMAN, comité d'action camions Marseille 15 et 16^{ème} arrondissements

C'est un regroupement d'habitants contre les camions dans les zones urbaines.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qu'a dit le DIREN. Nous, nous vivons dans un quartier de Marseille, les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, et nous avons de plus en plus de camions. On ne peut plus vivre sur ces deux quartiers. Je ne sais pas comment l'Etat est concerné par la vie de ces villes. On nous parle de covoiturage, on nous parle de tramway. Il y a un tramway dans le centre de la ville, alors qu'il y a un métro en dessous. Moi qui habite St André près de l'Estaque, je n'ai rien à part ma voiture pour venir en ville, ou alors 3 bus.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Vallette, vous qui représentez l'agglomération de Marseille, vous avez une réponse ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

Vous avez près des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements une activité logistique importante en liaison avec le port. Il y a dans ce développement la nécessité que l'on arrête le trafic camions à partir du boulevard Barnier. A partir de là, l'Estaque, dans nos projets, doit être quelque chose qui se protège. Nous nous battons pour rouvrir le Jas de Rhodes avec l'Etat de façon à ce que les camions des carrières Lafarge ne passent plus dans l'Estaque. Tout cela procède de la même volonté de rendre

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
l'apaisement de trafic au noyau de l'Estaque et du secteur. Cela ne se fait malheureusement pas du jour au lendemain.

Pour le tramway, il faut bien commencer quelque part, c'est un choix. Il faut commencer par refaire de la ville sur la ville dans le centre-ville. Le tramway n'est pas qu'un moyen de se déplacer, c'est un moyen de faire de l'urbanisme, de refaire de l'espace public, de rendre au centre son attractivité. Nous avons la volonté d'utiliser les voies à partir de St Charles et les gares qui sont à l'intérieur de la ville (et que la SNCF avec RFF est en train de refaire) pour que les trains qui vont sur la Côte bleue, sur Aix ou sur Aubagne puissent être utilisés comme de vraies RER. Depuis la gare de l'Estaque, en 10 minutes, vous êtes à la gare St Charles. Voilà l'avenir, voilà le développement, malheureusement, on a beaucoup de retard, cela ne se fait pas du jour au lendemain. Le plan d'ensemble est fait, il est cohérent. Je sais que, politiquement, tout le monde n'est pas d'accord. On discutera indéfiniment parce que ce débat n'est jamais clos parce que personne ne veut s'écouter.

Marie-Thérèse LIEBERMAN, comité d'action camions Marseille 15 et 16^{ème} arrondissements

Excusez-moi, mais le train de l'Estaque, il y en a un le matin et un le soir. Alors oser parler de transports en commun, je ne peux pas l'accepter.

Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

Je ne vous ai pas dit cela.

Marie-Thérèse LIEBERMAN, comité d'action camions Marseille 15 et 16^{ème} arrondissements

(Elle tient une carte à la main). Sur les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, il y a 75 pastilles bleues qui sont des entreprises de transport qui génèrent un fort trafic de poids lourds. Les pastilles noires, ce sont tous les points noirs de saturation de la circulation. Tous les jours, on donne des permis de construire à de nouvelles entreprises : c'est inadmissible. Quand la D4 est à 13 000 passages/jour il y a 3 ans (ce sont les chiffres de la DDE) et que l'on continue à rajouter des camions dessus, c'est inadmissible. On peut nous dire « vous habitez à côté du port », je veux bien, mais alors sortez les gens, envoyez-les vivre ailleurs. Rasez les habitations. Moi, l'Estaque, je m'en fiche, j'habite à St André, à côté des tuileries. A l'Estaque, on n'est même pas foutu de faire la fête à Cézanne pour le centenaire.

.V Propositions des acteurs du territoire

Claude VALLETTE, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

On arrive à la fin d'un débat dont on attend beaucoup. On attend beaucoup de l'Etat pour que l'on ait de vraies réponses, des choix, des idées claires et que surtout l'on prenne des décisions. Si nous ne prenons jamais de décisions, nous aboutissons aux critiques que nous venons d'entendre de la part de cette dame. Donc, je crois qu'à un moment donné, une fois que l'on a bien réfléchi, il faut se donner les moyens et il faut y aller.

J'ai constaté que les discussions que l'on a eues confirment bien qu'il fallait avoir une vision territoriale plus large que celle du débat. Je crois que là-dessus nous sommes d'accord.

.1 Les 3 points sur lesquels se mobilise la métropole marseillaise

On insiste sur les trois points particuliers qui nous ont mobilisés : le port, l'urgence de la LGV PACA, l'enjeu de la proximité et des relations entre les agglomérations

.a La reconnaissance de la fonction portuaire de la métropole portuaire à l'échelle nationale

Les trafics de la Méditerranée ont augmenté et regardez comment ils profitent au port de Marseille ! Si vous voulez que l'on continue à être dans ce cas-là et que la logistique dans la ville ou à Fos ne se développe pas, on peut retourner à l'état de petite ville au bord de la mer. C'est une conception différente que l'on peut avoir. Nous, on est dans une métropole et on ne peut pas accepter cela.

Voilà ce qui est prévu au niveau de l'Europe. Je vous signale que ce dernier schéma a été donné par Mme Loyola de Palacio et a été publié par l'Europe. Voilà le tout petit trait qui passe par Marseille et regardez le grand trait qui passe par Gênes, Milan et les tunnels suisses. Cela, messieurs, c'est inacceptable pour la ville de Marseille.

.b L'urgence de la LGV PACA

C'est prioritaire, car c'est la seule solution pour ouvrir des sillons et développer les TER. On ne va pas faire des lignes nouvelles de TER, on a la capacité de les gérer en augmentant. Vous avez raison de dire que ce n'est pas 2 trains qu'il faut, c'est au moins un train toutes les demi-heures, sinon cela ne marche pas. A partir de là, si l'on a ces grands équipements, nous sommes persuadés que l'on pourra organiser autour des 3 métropoles sur les faisceaux libérés un vrai système de RER.

.c L'enjeu de la proximité et des relations entre les agglomérations

On s'aperçoit que les déplacements de proximité autour des agglomérations engorgent les autoroutes.

Qu'est-ce que nous proposons en l'état actuel des choses parmi toute cette panoplie de mesures ?

.2 La saturation du couloir rhodanien et languedocien : quelles réponses ?

.a L'urgence du report modal

Pour nous, la première des choses, c'est l'urgence du report modal. C'est clair. Pourquoi ? Parce que la route est saturée et tous les autres systèmes ne sont pas saturés. Donc, on a la capacité d'augmenter en puissance dans le temps parce qu'aujourd'hui, ni la mer par définition ni le fluvial ni le rail ne sont saturés dans la vallée du Rhône. On a parlé des navettes ferroviaires de Fos, des navettes fluviales. Il est quand même assez extraordinaire que l'on puisse organiser entre Barcelone et Gênes un système RORO qui marche et qu'en France entre Fos et Savone, cela n'a jamais marché. Moi, cela me paraît invraisemblable.

Les voyageurs longue distance (déplacements d'affaires, tourisme avec pointes saisonnières) : il faut accélérer le programme TGV.

Les liaisons de proximité : ce sont les TER et les trains intercités.

.b Les corridors alternatifs au couloir rhodanien

C'est très important aussi. Les couloirs nord-sud autoroutiers : il faut terminer l'A51 et l'A75. On a deux systèmes de part et d'autre de l'axe qu'il faut terminer, valoriser, faire fonctionner.

Vers l'Italie : tunnel ferroviaire du Montgenèvre et LGV PACA. C'est une volonté des acteurs économiques. Par rapport au Lyon-Turin qui est en route et qui se fera, une possibilité de ne pas saturer le sillon rhodanien, c'est de faire le Montgenèvre ferré.

.c Les mesures alternatives : des gisements de solutions à creuser

Concernant la saturation autoroutière, je crois que la régulation de l'existant peut améliorer considérablement les choses.

Le progrès technologique : on en a parlé et en plus, dans cette région, il y a toute une série de pôles de compétitivité, y compris sur les énergies renouvelables, donc je pense que c'est bien dans cette région qu'il faut développer cela.

La maîtrise de la mobilité routière : je crois que c'est très important. On a parlé de la fiscalité. Je crois que, quelque part, il va falloir trouver un moyen de favoriser le report modal pour les marchandises, freiner l'utilisation de la voiture particulière sur les courtes distances (peut-être qu'il faut mettre en place des tarifications différentes pour ceux qui font des trajets longue distance et ceux qui font un saut de puce en prenant l'autoroute alors qu'ils pourraient prendre les nationales), redonner aux nationales qui sont autour de l'autoroute, notamment la N7, un rôle alors qu'aujourd'hui elles ne servent pas beaucoup, maîtriser la vitesse pour favoriser la fluidité.

La modification des comportements : c'est tout l'enjeu de la planification territoriale, du renouvellement urbain et d'une politique de développement urbain privilégiant la densification autour des noyaux desservis par les infrastructures. C'est pour nous le développement du tramway à Marseille dans le centre, base de la politique. C'est aussi ce qui justifie notre position pour les gares TGV en centre-ville : il faut faire un maillage complet et ne pas laisser une gare non desservie ou desservie uniquement par la voiture à l'extérieur.

En conclusion, nous ne sommes pas favorables à de nouvelles autoroutes, parce que la voiture individuelle, outre l'inconvénient de polluer, a celui de saturer l'espace. Si nécessaire, nous sommes d'accord avec un élargissement sur place de l'A7, notamment sur le tronçon entre Orange et Valence. Moi, je suis médecin : quand 4 voies vont dans une seule, c'est l'embolie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qu'est-ce que vous dites aux riverains de l'A7 entre Valence et Orange, au Conseil général de la Drôme et au Conseil régional de Rhône-Alpes qui ne veulent pas entendre parler d'élargissement de l'A7 ?

Claude VALLETTE, CUMPM

Ou ils ont la capacité de supprimer les voitures ou ils vont mourir, tant pis pour eux.

Le dernier point qui nous semble important dans les débats politiques que nous avons, c'est que le développement durable ne doit pas être que des mots. Là, il y a des tas de pistes extrêmement

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien intéressantes. Il faut utiliser de plus en plus les énergies renouvelables : il y a un nouveau plan pour l'énergie qui va être obligé de se faire. Avec le baril à 70 euros, il y a un certain nombre de choses qui prennent de l'intérêt par rapport au coût. A partir de ce moment-là, il faut favoriser les biocarburants, l'électricité. Il y a 35 ans, il y a eu une décision politique : on a fait le plan de l'énergie. L'équipe Pompidou-De Gaulle a mis la France en avance pour 30 ans.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Avec le nucléaire.

Claude VALLETTE, CUMPM

Il y a le risque planétaire du CO2 : il faut en tenir compte.

Et puis, il y a la nécessité pour les sociétés développées d'aller dès maintenant vers des économies d'énergie. On est bien dans ce schéma-là et on espère que l'on va sortir de ce débat des décisions précises que nous pourrons prendre tous ensemble.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur Vallette. Pour un adjoint au maire, est-ce facile de re-densifier les villes ? Est-ce facile de maîtriser l'urbanisme ?

Claude VALLETTE, CUMPM

Non, ce n'est pas facile du tout. Pour refaire de la ville sur la ville, il faut avoir la capacité de l'aérer tout en permettant de monter. Si l'on ne fait pas cela, l'étalement urbain est une véritable impossibilité aujourd'hui pour les problèmes environnementaux, mais aussi pour loger les gens. Monsieur Budillon a expliqué la contrainte de nos espaces. On est tout en protection. Aujourd'hui, on a calculé à l'agence d'urbanisme que, dans une dizaine d'années, si l'on construit de la même façon qu'aujourd'hui, on n'aura plus aucun espace pour évoluer sauf à aller dans les espaces naturels. Où allons-nous loger nos propres enfants ? Je suis désolé, mais c'est la vraie question.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Vous voulez réagir ?

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

Je voulais revenir sur les autoroutes maritimes qui marchent et celles qui ne marchent pas. La richesse de l'Italie, elle est dans l'Italie au nord, elle est dans le Piémont, dans la Lombardie, dans la Vénétie, dans l'Emilie-Romagne. Les camions qui vont d'Espagne en Italie empruntent la mer de Barcelone à Gênes puis remontent vers le nord. Les camions qui empruntent la route et que l'on voit passer sur l'A8 franchissent la frontière et un peu après, à Imperia, remontent vers le nord et rejoignent l'Italie du Nord. Donc, ce concept de flux méditerranéen n'est pas exact. Le flux va vers

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien l'Italie du Nord. C'est pour cela que je comprends très bien votre désir d'avoir une liaison du côté du Montgenèvre. Et il ne faut pas s'étonner que l'autoroute de la mer Fos-Savone n'ait pas d'intérêt pour ces gens-là. Savone, cela ne les intéresse pas, puisqu'ils bifurquent vers le nord avant Gênes. Donc, l'arc méditerranéen n'est pas un très bon concept.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP Claude VALLETTE, CUMPM

Là, vous allez fâcher ! Vous parlez pour le transport de marchandises ?

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

Pas uniquement. Pour le transport de voyageurs aussi. Que voulez-vous que les Marseillais aillent faire à Gênes : ce sont des concurrents. Quand on est à Marseille et sur le Riviera française, il n'y a pas d'intérêt à aller sur la Riviera italienne.

Claude VALLETTE, CUMPM

Moi, je pense qu'il y a des complémentarités. Aujourd'hui, avec le trafic de l'Asie, si l'on veut lutter contre les ports du nord, il faut s'unir entre les 3 ports du sud. Pour les voyageurs et pour les marchandises, la relation avec l'Italie est très importante. Pour nous, aller à Milan est très important.

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

Je suis d'accord avec vous, mais Milan n'est pas sur la Méditerranée.

Claude VALLETTE, CUMPM

Comment vous y allez à Milan ? Vous passez par Lyon ? On va être le Pirée de Lyon.

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

On en a parlé la dernière fois. Les marchandises, cela ne les gêne pas de passer par le Lyon-Turin, les voyageurs, cela les intéresse de passer par le Montgenèvre, je suis d'accord là-dessus.

Claude LEROI, CPDP

Je voudrais poser une question à Monsieur Vallette qui trouve très préoccupant le croquis de Mme Palacio avec un petit trait sur l'hinterland français et le gros machin vers les ports du Nord.

L'animation de l'hinterland, ce n'est pas l'Etat, ce sont les chargeurs, ce sont les importateurs, c'est la manutention portuaire, etc. Dans le cadre de ce débat, on prend note que des améliorations sont à

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
apporter sur les liaisons de l'hinterland, mais je pense qu'il y a pour Marseille un sérieux problème
d'animation économique.

Claude VALLETTE, CUMPM

Vous avez parfaitement raison. Nous sommes responsables d'une partie de nos échecs. Le port de Marseille a eu de sérieuses difficultés il n'y a pas tellement longtemps et en a toujours maintenant. Si l'on met de côté le fait que la dynamique intrinsèque du port de Marseille n'est pas assez forte alors que la ville a des atouts fantastiques... quand on regarde ce qui se passe autour de nous, si l'on ne nous défend pas dans l'accompagnement... un port est un point de chute d'arrivée, mais après, ce qui compte, c'est aussi la rapidité d'aller du port au lieu de destination de la marchandise. Nous n'atteignons pratiquement pas Milan. Toute l'industrie chimique de l'Etang de Berre a une nécessité... on ne pourra plus passer avec des camions par l'autoroute, Monsieur Budillon peut certainement en dire un mot. De temps en temps, l'autoroute se ferme et on ne peut plus passer du tout. Ils ne passent pas non plus sur les bateaux. Alors qu'est-ce qu'on fait ? On va fermer encore un peu l'industrie chimique de l'Etang de Berre ? C'est une catastrophe totale. C'est tout cela qu'il faut que l'on améliore. Nous sommes certainement... quand je dis « nous », c'est aussi bien le monde économique que le monde politique, la dynamique de notre région. Il n'en reste pas moins qu'il faut nous aider aujourd'hui.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Le port de Barcelone est venu souvent dans les réunions publiques. Ils cherchent des partenariats avec Sète et avec Marseille mais à chaque fois, disent-ils, ils ont un refus de la part de Marseille. Si vous cherchez une complémentarité des ports du Sud, il faut peut-être arriver à discuter ensemble.

Claude VALLETTE, CUMPM

Il y a une concurrence effrénée du port de Barcelone. Quand vous voulez faciliter l'accès de l'Espagne (c'est une réflexion de l'Etat sur l'aménagement de son propre territoire) en faisant remonter directement par la vallée du Rhône dans l'hinterland du port de Marseille, vous fusillez le port de Marseille. Il n'y a rien à faire. Donc, la LGV qui se fait de l'autre côté... Je ne vois pas pourquoi nous, on ne peut pas aller en Italie alors que vous favorisez l'accès à l'Espagne. On n'a rien à foutre en Espagne à ce moment-là. Les deux logiques ne me paraissent pas logiques jusqu'au bout.

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

Il n'empêche que l'Espagne, compte tenu de sa situation géographique, ne peut pas ne pas revendiquer un libre passage au travers de la France pour aller vers l'Europe du nord. Nous, notre but, c'est que tous les camions espagnols passent sur les chemins de fer, d'où la ligne Perpignan-Figueras, Perpignan-Montpellier, etc.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Je vais raconter ce que j'ai entendu dans le débat public sur la LGV PACA. On nous a dit « si vous faites une LGV, il faut la faire au service de l'aménagement du territoire ». Pour donner de l'épaisseur, l'arc méditerranéen, ce n'est pas la plage de sable qui suit la côte, l'arc méditerranéen a la largeur des régions qui sont situées le long de la Méditerranée. Le Nord de l'Italie fait bien partie de cet ensemble économique. Deuxième chose que nous avait dite le Président de la Chambre économique de Gênes, vu de Singapour ou de New-York, Barcelone, Marseille et Gênes, c'est la même chose, c'est l'entrée sud de l'Europe. Chaque port a des vocations différentes. Gênes est au débouché des tunnels suisses, très bien. Fos est au débouché de l'axe rhodanien, très bien aussi. Barcelone se bat pour être relié à tout cela. Ces 3 ports auront un succès s'ils travaillent tous ensemble comme porte du sud de l'Europe.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Cela n'existe pas. Ce sont des contes de fée !

Michel CROC, Directeur régional RFF

Non, ce n'est pas un conte de fée.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

On est « *open market* ». On n'est pas chez Blanche-Neige, on est dans l'« *open business* ».

Marseille a une supériorité stratégique par rapport à Barcelone, simplement c'est 400 kilomètres de plus sur l'axe qu'il faut être, cela fait 3 000 ans que cela dure. Barcelone, cela fait 3 000 ans qu'il est un peu plus loin. Le port de Marseille a une supériorité et un déficit de capacité pour accueillir les trafics nouveaux de conteneurs parce qu'il n'avait pas jusqu'à aujourd'hui la capacité de traiter son marché. Son marché naturel, c'est 5 millions d'EVP. Il n'avait pas la capacité de traiter son marché naturel parce que ses équipements portuaires ne sont pas adaptés à ce type de marché. Marseille est un vieux port au sens premier du terme. Ses équipements dans ses bassins est et ouest fonctionnent très bien. Le terminal conteneurs de Marseille Graveleau a une quinzaine d'années. On n'a jamais terminé le port de Fos. Cela fait 20 ou 30 ans que l'on doit le terminer. On a des darses de 4,5 kilomètres et 1 km de quai aménagé. Donc, il reste 3 kilomètres de quai à aménager.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Cela suppose Fos XXL.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Cela suppose Fos XXL, Fos XXXL, c'est le contrat de projet. Tout cela se met en place. Il y aura des coopérations, mais il y a d'abord de la compétition. En Méditerranée, le port qui fera de la massification en provenance d'Extrême-Orient, il n'y en aura pas 36, il y en aura un ou deux. On fait des porte-conteneurs de plus en plus gros avec de plus en plus de tirants d'eau. Le 4 juillet, vous avez le Fidélio, le bateau amiral de la CMA CGM, qui sera présenté à Marseille : c'est un porte-

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
conteneur qui fait 8 000 à 10 000 boîtes. On est sur des gabarits et on est sur des volumes qui nécessitent des Super Portamax, qui nécessitent des investissements très importants. Donc, on ne peut pas faciliter la concurrence parce que, sinon, on aura les nuisances sans les emplois. Chaque fois que l'on fait 1 million d'EVP à Fos, c'est 3 000 emplois dans la logistique.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On va peut-être quitter le port pour écouter François-Michel Lambert, de l'Association Arc Environnement.

François-Michel LAMBERT, Association Arc Environnement

Arc Environnement est une association qui se situe à l'est d'Aix et qui aide à l'éducation à l'environnement.

Je vais commencer par une petite phrase qui doit nous permettre à tous de nous méfier de nous tous : « La solution du bon sens est la dernière à laquelle pensent les spécialistes » (Bernard Grasset). Moi-même, je suis spécialiste, je suis consultant en logistique marchandises, mais là j'interviens en tant qu'associatif, je suis un peu schizophrène. En 7 minutes, je vais peut-être rester sur ce que je maîtrise le mieux, les flux de marchandises.

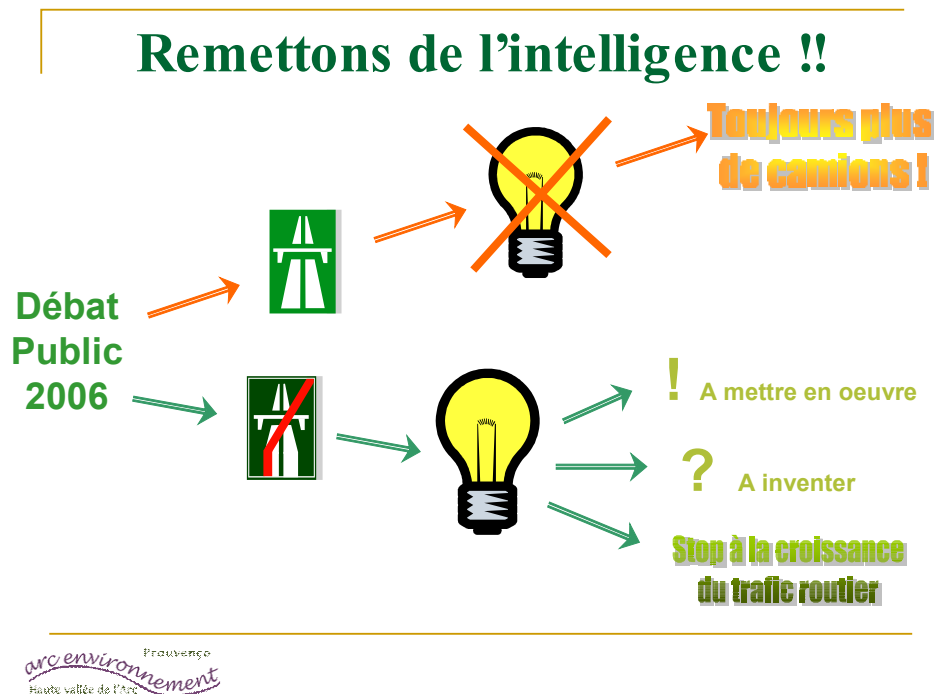
Je reviens sur un exemple dont on a déjà parlé. A Marseille, une seule entreprise fabrique du pastis. Le pastis de Marseille est une recette, pas une localisation, comme la moutarde de Dijon. Les plus grosses marques ne sont plus à Marseille, il n'en reste qu'une. Ce pastis fait le tour de la France pour revenir à Marseille. Grosso modo, la bouteille part de l'usine de production aux Arnavaux. Elle file sur la plateforme nationale de Paris. Après, la logistique a été sous-traitée à un opérateur, donc elle revient sur Montpellier. Enfin, l'opérateur vient livrer le café situé à 100 mètres de l'usine. La bouteille a donc parcouru 1 800 kilomètres soit 18 000 fois la distance directe entre le lieu de production et le lieu de consommation, c'est-à-dire en essence, pour chaque bouteille, de quoi faire rouler une voiture sur 500 mètres. C'est une réalité économique aujourd'hui, cette usine n'est pas la seule à fonctionner comme cela, c'est toute l'économie française, européenne et même occidentale qui est basée là-dessus.

Cela s'explique par une logique purement économique. Pourtant, ces mêmes entreprises déclarent faire du développement durable.

- Volet économique : oui sans doute, elles n'ont pas fait bouger les bouteilles pour dépenser des sous, elles ont fait bouger les bouteilles pour économiser sur leur trésorerie, sur leur stock moyen et même sur les frais immobiliers du foncier marseillais.
- Volet social : ben non, il faut bien rendre esclave les hommes de la chaîne logistique (chauffeurs, manutentionnaires...) pour que ce ne soit pas cher.
- Volet environnemental : no comment !

Là, je me suis permis d'aller plus vite parce que je suis à un tiers de mon temps d'intervention si je me cale sur mon voisin.

Remettons de l'intelligence. Il y a deux choix qui s'offrent à nous. D'autres l'ont déjà dit, je le redis. J'essaye de faire schématique pour ne pas être trop spécialiste.



D'un côté, on va vers le tout routier. Ne vous fatiguez pas, les solutions sont déjà en place, personne ne cherchera vraiment à approfondir son organisation logistique, on continuera à chercher comment gagner un dixième de centimes sur les centimes d'euros de frais logistiques.

De l'autre côté, on fait le choix d'arrêter de toujours aider le routier et on s'adresse à l'intelligence humaine. Là, je n'ai aucun doute. Je prendrai l'exemple de l'amiante et des CFC. Il a été décidé que cela devait disparaître et, d'un seul coup, on a réussi à se passer de l'amiante dans l'industrie et la construction et des CFC dans les aérosols. Au contraire, on a même créé diverses solutions d'aérosols. L'intelligence apparaît quand les contraintes viennent. En plaçant des contraintes acceptables, on oblige les responsables logistiques à monter d'un cran dans l'organisation. On crée ainsi de l'intelligence et cette intelligence nous apportera un avantage compétitif dans le long terme. Cela a été dit, la mobilité est plutôt une réponse fainéante à ne pas vouloir résoudre un problème de rang supérieur. A vouloir rendre toujours plus facile la mobilité, on ne s'attaque pas forcément à un problème de rang supérieur.

Maintenant, passons aux choses sérieuses. Quelques projets que nous soutenons.

- Fluvial : la percée fluviale qui rejoint la darse 2 avec le fleuve Rhône de façon efficace, cela coûte 23 millions d'euros (ce n'est même pas un kilomètre d'autoroute). C'est proposé au contrat de plan. C'est dans un ensemble, on va encore retarder alors que cela peut être réalisé très rapidement. Dans d'autres démocraties, les décisions économiques iraient plus vite.
- Ferroviaire : réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules : quelques centaines de millions d'euros seulement. Aujourd'hui il y a une ligne entre Gardanne et Carnoules qui n'est quasiment pas utilisée. C'est une alternative à la LGV PACA très économique, qui nous laisserait du cash pour faire beaucoup d'autres choses (vous voyez que l'on pense à l'économie), qui serait plus facilement acceptable, qui irriguerait l'arrière-pays des Bouches-du-

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien Rhône et du Var d'une offre de transport en commun qui n'existe pas aujourd'hui. J'habite Gardanne, je suis sur la départementale qui a le plus haut taux de transport routier sur une départementale dans la région et je crois même au niveau national.

- Ferroviaire : le cadencement des sillons : je n'y reviens pas.
- Ferroviaire : optimisation à Fos : 30 millions d'euros. C'est dans le contrat de projet, mais c'est toujours la même histoire. Combien de temps va-t-on mettre pour lancer les travaux ?
- Maritime : investissements sur les autoroutes de la mer (62 millions d'euros pour préparer Fos) : ce ne sont pas de sommes extraordinaires.
- Maritime : mise en place de Fos XXL sous contrôle des modes de transport : il faut le faire vite non pas pour des raisons économiques par rapport à Barcelone, mais parce qu'actuellement tout arrive à Barcelone et vient chez nous pour être consommé. Moi, j'en ai un peu marre de voir passer des camions.
- Route : taxation ciblée. Attention à la différence entre taxer du transit et taxer de la « ramasse ». Les tomates importées du Maroc font 80 kilomètres entre Fos et la plateforme de Cavaillon. Les tomates maraîchères du bassin de Cavaillon font 80 à 100 kilomètres sur un tout petit camion qui fait le tour de tous les maraîchers. Donc, si le pétrole augmente, le surcoût sera amorti sur 20 tonnes de tomates d'un côté (les tomates du Maroc qui arrivent par conteneur) et sur 3 à 4 tonnes de tomates de l'autre (les tomates cultivées dans le bassin de Cavaillon) et on va encore faciliter l'importation de cultures vivrières. Attention, la taxation doit être vraiment ciblée sur le problème et pas sur la généralité du transport routier. Le lait est aussi une excellente comparaison.
- Aménagement du territoire : maîtriser tous les pôles actuels et futurs générateurs de flux marchandises. St Martin de Crau se développe de façon non contrôlée par les politiques. La zone fera 1 million de m² d'entrepôts dans quelques années avec comme seule connexion le routier. Cela fait plusieurs milliers de camions. Les politiques auraient contrôlé St Martin de Crau, nous serions aujourd'hui sur une alternative offerte au monde économique.

Là, je voudrais aller un peu sur quelques non pas délires parce que si je m'appelais Joël de Rosnay, je pense que vous me croiriez.

- Navire à grande vitesse : pour des autoroutes de la mer performantes. Cela existe déjà au Japon.
- RFID-traçabilité : des étiquettes intelligentes qui ne cachent rien et surtout pas le nombre de kilomètres qu'a parcourus le produit ! Cela peut être mis sous la capsule, cela peut être mis sur l'étiquette. Elle est scannée dès la production jusque chez le consommateur et elle s'incrémente du nombre de kilomètres qu'elle a faits. Ce n'est vraiment pas compliqué.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est une idée qui est déjà ressortie dans le débat.

François-Michel LAMBERT, Association Arc Environnement

Cela existe dans les tiroirs du pôle de compétitivité et de recherche à côté d'Aix, mais pas encore totalement. En 2010, vous l'aurez. Déjà, tout l'agroalimentaire est en traçabilité. Moi, par exemple, je dois être capable de savoir qui a touché cette bouteille, d'où elle vient et par où elle est passée. Il ne suffirait plus qu'elle m'indique le nombre de kilomètres qu'elle a faits.

- Train-camion : rien ne remplace le camion sur certaines contraintes. On peut commencer à imaginer certaines formes autres qu'un camion limité à 40 tonnes. On verra cela après.
- Rentabilité sur 100 ans : la RATP y songe. Quand des fois, nous sont opposés des montants qui sont trop importants pour pouvoir réaliser des infrastructures, je vous rappelle que la RATP y pense.

Le bateau, c'est une société à Sophia-Antipolis. Vous pouvez consulter le site « bgv-France.com ». C'est du fret, cela rentre à l'arrière, cela sort à l'avant. Vous avez jusqu'à 200 camions dedans. La vitesse est entre 60 et 100 kilomètres/h. Le Japon le met déjà en place le long de ses côtes.

La RFID, je vous l'ai expliquée, je ne vais pas y revenir parce que j'ai largement dépassé mon temps de parole.

Cela, ce n'est pas un photomontage. Certes, c'est sur un port, certes, ils vont à 40 kilomètres/h, mais pourquoi pas ? Entre Fos et St Martin de Crau, plutôt que de remonter en camions les uns derrière les autres, je te colle une voie dédiée et des camions qui tirent 5 ou 6 conteneurs et ils montent à 40 kilomètres/h jusqu'à St Martin de Crau. C'est une sorte de train camion.

En conclusion, il faut bloquer tous les projets favorables au mode routier pour permettre enfin l'essor de solutions alternatives et soutenables. Si vous n'avez pas compris, je peux recommencer. Je pense, encore une fois, qu'une offre alternative efficace renforcera notre économie. J'ai entendu tout à l'heure que notre économie était très fragile. On se rend compte que le mode routier a beaucoup d'avantages et quelques contraintes majeures. Donc, si nous fondons notre économie sur autre chose que le seul mode routier, peut-être aurons-nous une économie en avance. Si nous sommes dès aujourd'hui des précurseurs dans le monde qui, demain, viendra prendre nos solutions, peut-être que demain nous serons des exportateurs de savoir-faire et de matière grise.

Pour finir, je cite Gramsci : « passer du pessimisme de la raison à l'optimisme de la volonté ». Je sais que c'est très politiquement marqué, mais je ne le prends pas dans ce sens, je le prends dans le sens où notre volonté n'est que de l'optimisme. Si j'étais pessimiste, je ne serais pas là ce soir et tous les gens qui sont ici ne seraient pas là ce soir. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je passe la parole à Monsieur Estela, qui va essayer de ne pas dépasser ni Monsieur Vallette ni Monsieur Lambert au niveau du temps de parole. Quand le premier dépasse son temps, le deuxième va plus loin et le troisième va encore plus loin.

J'ai intitulé mon intervention « débat public sur la politique des transports pour une décision publique en univers incertain ». Je tiens à ce titre parce que, plus cela va, plus je me pose une question quant à la décision publique. J'ai l'impression que, vu la somme des compétences que nous avons dans cette salle et ailleurs, il y a quand même quelque chose pour que cela ne marche pas.

Quel débat pour quel système ?

Je rappellerai à tout le monde que, dans tous ces problèmes, il y a d'abord un comportement personnel. C'est vous, c'est moi. Il ne faut jamais oublier que le développement durable, c'est une somme de comportements individuels. J'y tiens beaucoup parce que je trouve que l'on évacue dans tous ces débats la nécessaire pédagogie. Je me rappelle une manifestation pour sauver la ligne du côté de Mende. Les gens étaient venus manifester en voiture. Le chef de gare leur a dit : « vous auriez pu au moins prendre le train ».

Rappel des contraintes qui pèsent sur nous

Ce petit schéma veut rappeler que, dans la situation actuelle, la pression de l'homme sur la planète est trop forte. Elle s'exerce par trois vecteurs :

- la consommation de ressources ;
- la consommation d'énergie ;
- la dissémination de substances toxiques.

Effet du changement climatique prévu pour 2050-2100

Cette carte est très intéressante. Elle a été faite par l'Association française du Développement qui s'occupe du problème du changement climatique à l'échelon mondial. Cette carte représente en foncé les régions qui ont une forte capacité de résister au changement climatique, c'est-à-dire qu'elles ont à la fois l'argent, la matière grise et les outils pour le faire. Par contre, vous remarquerez que tout le reste de la planète n'a pas beaucoup de chance de résister.

En PACA et en Languedoc-Roussillon, nous aurions le type de climat et de paysage de l'Andalousie. Je ne sais pas si vous connaissez l'Andalousie, c'est une terre aride. Je vous prie de croire que nous aurions quelques problèmes, en particulier sur les fleuves. Au nord, il y aurait beaucoup d'eau et au sud, il n'y aurait pas d'eau, ce qui veut dire que nous aurions quelques problèmes pour faire fonctionner nos centrales nucléaires et nos systèmes d'irrigation.

Evolution des émissions de gaz à effet de serre du transport en France, par modes, de 1990 à 2003

Vous remarquerez que l'aérien a augmenté de 13 %, la route de 20 %, le fer a diminué de 36 %, la mer a augmenté de 37 %, les gaz fluo (c'est-à-dire les climatisations) de 80 % en 3 ans. Nous sommes tous en train de lutter contre l'effet de serre en mettant la climatisation dans nos voitures.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ici aussi. Arrêtez la clim s'il vous plaît.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Depuis 1990, tout le monde parle de lutter contre le changement climatique et nous avons, grâce à notre volonté forte et mobilisée, fait + 23 % en l'espace de 10 ans. Ce n'est pas mal.

Un constat partagé

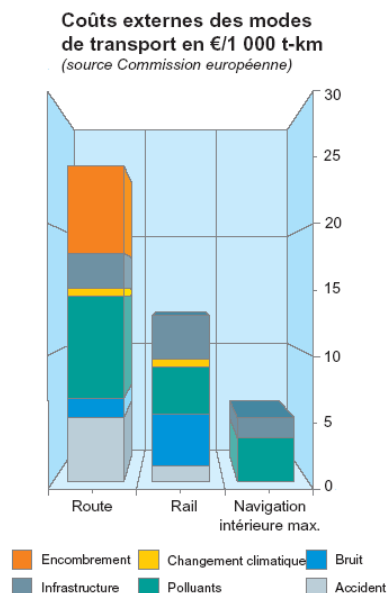
Le transport est un vecteur important de l'activité économique mondialisée grâce au pétrole bon marché. Si le pétrole n'était pas bon marché, je pense que le transport serait moins utilisé. Aujourd'hui, le transport ne coûte rien.

Dans un contexte régional avec une forte croissance démographique sur le littoral ou les grandes métropoles, les transports sont un levier important de l'aménagement du territoire, en particulier sur le quart sud-est de la France. On estime que, dans 15 ans, le Languedoc-Roussillon aura 500 000 habitants de plus et PACA est dans les mêmes chiffres.

Le développement des transports intra et interurbains doit être maîtrisé par une régulation qui vise à obtenir un transport soutenable. Là est le vrai problème. Le transit c'est une chose, mais par rapport aux transports internes dans les villes et entre les villes... il faut savoir que toutes les statistiques du ministère démontrent que c'est entre nos régions qu'il y a le plus de transport.

Tout le monde est à peu près d'accord sur la nécessité de sortir de l'ère du pétrole. Quant à dire comment, c'est un autre problème.

Toutes les études et les technologies disponibles démontrent la possibilité d'une transition énergétique en douceur, si le corps économique et social s'en donne les moyens. Là, j'ai quelques doutes quant à la volonté de s'en donner les moyens.



7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
J'ai trouvé pour la première fois une présentation des coûts externes des modes de transport répertoriée entre l'encombrement, les infrastructures, le changement climatique, les polluants, etc. Vous remarquerez qu'il n'y a pas photo entre la route, le rail et la navigation intérieure.

Evolution comparée des 3 modes terrestres en France de 1997 à 2004

Un convoi fluvial poussé sur le Rhône représente 4 trains complets et 220 camions. Vous remarquerez que, sur l'évolution des 3 modes terrestres en France, avec un indice 100 en 97, en proportion, le fluvial progresse, le fer régresse, mais cela tout le monde le sait, et le routier progresse.

Concernant le trafic fluvial sur le bassin Saône-Rhône, vous remarquerez que les 3 régions, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA, ont une augmentation de leur trafic importante. Là, nous sommes entre 2003 et 2004, sachant que le grand bond a été fait à partir des années 2000. A Sète par exemple, le fait d'avoir fait en 2002 la digue qui protège l'arrivée du canal dans le port de Sète et qui le met à l'abri des coups de tabac en provenance de la mer, a permis de multiplier par 120 % le trafic fluvial en provenance de la vallée du Rhône sur le port de Sète.

Evolution comparée des 3 modes terrestres

C'est une source de l'ADEME, cela a été présenté par VNF le 16 juin 2006 à Lyon quand il a présenté son contrat d'objectifs pour 2008. Vous avez des chiffres qui parlent d'eux-mêmes. Le coût d'utilisation de la route, c'est 2,6 centimes d'euros la tonne-kilomètre, le fer c'est 0,6, l'eau c'est 0,2. Sachez que le prix de la route est calculé sur un pétrole à l'horizon 2004. Aujourd'hui, ce serait encore plus cher. Quant aux quantités transportées avec 1 kg de carburant sur 1 kilomètre, c'est 50 tonnes par la route, 100 tonnes par le fer et entre 130 et 210 tonnes par la voie fluviale. Les coûts externes du transport, il faut toujours le répéter, c'est 24,12 centimes euros/1000 tonnes-kilomètres pour la route, 12,35 pour le fer, 5 maxi pour l'eau. J'ai mis en dessous les volumes transportés en 2004. Les volumes transportés par la route, c'est 193 000 millions de tonnes-kilomètres, par le fer c'est 40 000 millions de tonnes-kilomètres et, par l'eau c'est 7 000 millions de tonnes-kilomètres. Vous voyez qu'il y a des variations significatives puisque, sur la route, on baisse de 1,7 %, sur le fer on baisse de 12,2 % et sur l'eau on augmente de 7,4 %. Moi, j'ai remarqué qu'à Perpignan, à Alès ou ailleurs, vous avez des gens savants, représentatifs (députés maires, membres de chambres de commerce) qui ne connaissent pas le trafic sur le Rhône et qui en parlent comme si c'était quelque chose qui était en perte et profit et comme s'il n'y avait plus de bateau sur le Rhône. J'ai même entendu un maire raconter qu'il fallait faire des investissements sur le Rhône pour pouvoir rétablir la navigation fluviale ! C'était à Alès. Je lui ai d'ailleurs répondu gentiment.

Le contexte régional

Je vous rappelle que le port de Fos est à terminer. C'est devenu chez moi carrément une espèce de leitmotiv. Je répète cela depuis Fos XXL. Cela fait 4 ans que je suis là-dessus. Le contrat de projet est adopté. Le fameux canal de 3,5 kilomètres de long, de 4 mètres de profondeur et de 40 mètres de large a été programmé.

Quant à la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen (moi, j'appelle cela l'arc latin, mais à chacun ses goûts), il faut savoir que cela s'appelle une logistique vallée. Depuis toujours, cela se développe, même sans nous. J'ai fait le calcul : il y a actuellement entre Dijon et Marseille un milliard d'euros d'investissements entre les ports, les hangars, etc. Tout ce qui a été programmé n'est pas négligeable.

Je le rappelle, parce qu'on est toujours en train de dire que la vallée du Rhône est un goulot d'étranglement. Il y a quand même la magistrale éco-fret, la nationale, le fleuve Rhône, la N7, la voie PLM, l'autoroute A7 et la LGV Méditerranée. C'est une région qui est peu équipée effectivement, il faut encore rajouter des autoroutes ! D'ailleurs, si l'on suit AZF...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

ASF !

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Dans mon esprit, les deux doivent être connectés ! Si l'on suit ASF donc, il faut couvrir la vallée du Rhône d'autoroutes pour que la qualité de l'air s'améliore. Plus il y aura d'autoroutes dans la vallée du Rhône, plus la qualité de l'air dans la vallée du Rhône s'améliorera !

Moi, je me pose quelques questions sur : « quelle gouvernance pour optimiser et réguler les infrastructures ? » Je ne suis pas du tout persuadé que l'empilement des structures administratives, des collectivités territoriales, des compétences partagées, des cofinancements, des officines diverses et variées, des autorités indépendantes que personne ne contrôle, etc. Il y a un vrai problème. Est-ce qu'il faut re-centraliser pour décentraliser ? Je pense qu'il faudra un jour se poser la question.

Pourquoi cela marche sur le fluvial ? Parce que, sur le bassin Saône-Rhône, vous avez un opérateur, quelqu'un qui est en charge de ce problème : VNF. VNF a une logique, a des moyens, assure la cohérence, assure les nécessaires transversalités entre les autorités. Vous ne l'avez plus pour la route, c'est fini, puisque maintenant les routes nationales dépendent du département et les autoroutes sont privatisées.

Je termine par un souhait : pour un réseau ferroviaire, fluvial et routier performant à partir de 2009 et achevé en 2020, il y a urgence et nécessité à réaliser la solidarité des territoires. Moi, je voudrais vous rappeler que, dans cette région et dans d'autres, il y a des territoires de montagne, il y a des territoires enclavés et qu'il faudra peut-être un jour se poser la question : est-ce que l'on rejoint Lyon à Marseille de riches à riches et au milieu, tous ceux qui sont entre les deux, ils crèvent ? Moi, j'aimerais bien qu'un jour on se pose la question des vallées alpines, du Massif central, des Cévennes. Cela me paraît une nécessité de faire de l'aménagement du territoire. Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur Estela.

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

Les trois intervenants ont dit à un moment de leur intervention la même chose. M. Vallette a dit qu'il y avait dans la région un problème de pression démographique et que l'on ne savait pas où mettre les nouvelles constructions. M. Lambert a dit qu'il y avait un problème social et que, en général, on l'oubliait dans le développement durable. M. Estela a dit que, dans les enjeux du territoire à échéance pas très lointaine, il y avait la pression démographique. Comment on fait ?

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Quels outils on utilise ? Est-ce que les acteurs politiques et sociaux locaux sont prêts à bâtir des documents, que ce soit des SCOT, des PLU et tout ce que l'on veut, qui permettent de gérer ce développement démographique dans les 50 ans à venir de façon à être dans le développement durable ?

François LAMBERT, Association Arc Environnement

Je n'ai pas eu le temps de développer cet aspect, mais il y a des outils qui ne sont pas encore assez marquants par rapport à cette problématique des transports : les SCOT, PDU, PLU, PDE. Il faut rendre obligatoire les PDE dans les entreprises.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

En Languedoc-Roussillon, on n'a pas eu beaucoup de réponses non plus.

Claude VALLETTE, CUMPM

Aujourd'hui, après la DTA, on fait un inter-SCOT, on se bat pour imposer une vision plus large. On ne va pas faire une espèce de métropole tentaculaire parce qu'on va perdre la qualité de la vie. On va essayer de la faire en trouvant dans un espace plus grand la capacité d'avoir l'effet de masse nécessaire à l'économie. Dans la communauté urbaine de Marseille, il faut construire 6 000 logements. 3 000, cela ne fait que renouveler la population et 3 000 de plus, cela permet de développer avec la décohabitation, etc. Si nous n'arrivons pas à imposer avec l'ensemble des maires un changement de système (refaire la ville sur la ville, savoir monter quand il faut monter, dédensifier quand il faut dédensifier), nous n'y arriverons pas. Il y a une pédagogie forte à faire, il faut des concertations, il faut beaucoup d'échanges avec les concitoyens pour pouvoir avancer dans cette direction. Il n'y en pas d'autres.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Il y a un problème de cohérence dans tout cela. Je vais prendre l'exemple de Fos. Il y a 30 ans, du temps des Delouvrier et autres, on avait des gens qui avaient l'ardente obligation du plan, qui avaient des vues stratégiques et qui prenaient des précautions. Ainsi, ils avaient fait une réserve foncière de 10 000 ha autour de Fos. Ils avaient prévu l'extension de la zone de Fos à 50 voire 100 ans. Grand bien leur en a pris. Entre-temps, on a créé des zones Natura 2000 dans la zone industrielle ! Moi, je veux bien, je suis un écologiste, mais je trouve incohérent de créer des zones Natura 2000 dans des zones industrielles.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous ne répondez pas à la question.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Je termine sur le foncier. Les trois quarts du territoire de la ville de Fos sont sur le port autonome. Donc, la maîtrise du foncier du port autonome n'appartient pas à la ville. C'est un vrai problème.

Philippe LEDENVIC, DIREN

Cela fait deux fois que j'entends cet argument concernant Natura 2000. Je crois qu'il faut corriger ce point de vue. Premièrement, toutes ces protections ne sont pas du même niveau. Deuxièmement, je crois que trop souvent, la solution de facilité consiste, quand on réussit à trouver les bonnes solutions, à faire l'impasse sur la biodiversité si c'est le dernier truc qui pose problème. J'avoue que cela me choque un peu car je considère que la biodiversité est un enjeu environnemental important. Par conséquent, dans ce contexte-là, rien n'empêche de faire des choses intelligentes. Justement, on est en train de travailler avec le port autonome de Marseille pour arriver à voir comment préserver les possibilités de développement pour le port autonome tout en intégrant les préoccupations et les enjeux de Natura 2000. En l'occurrence, pour reprendre les petites ampoules de tout à l'heure, je crois que la solution qui consiste à barrer la petite ampoule est la solution qui consiste à dire : faisons du développement uniquement sur le port et passons outre Natura 2000. Je pense que la solution qui nécessite effectivement un peu de travail, un peu de réflexion, et donc où la petite ampoule est allumée, c'est celle qui consiste à réfléchir pour essayer de trouver de quelle façon on va assurer la compatibilité des deux.

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

La quasi-totalité du port de Rotterdam est en zone Natura 2000.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

La courbe de l'efficacité énergétique qu'a donnée Jean-Pierre Estela est intéressante, mais elle est malheureusement complètement fautive. Quand je vois une comparaison de 100 pour la route et de 50 pour le fer, c'est-à-dire un rapport 2, c'est effectivement l'ordre de grandeur de ce que l'on voit dans la majorité des études. Ce n'est pas un reproche que je te fais, Jean-Pierre. Un jour, le directeur de l'environnement de la SNCF m'a mis en garde : en fait, il y a une grosse erreur dans toutes ces courbes d'efficacité énergétique. Pour pouvoir comparer les moyens de transport entre eux, comme ils utilisent des énergies multiples, on est obligé de faire des calculs d'équivalence énergétique. Tous les pays font des équivalences à la consommation et nous, nous sommes le seul pays au monde à faire des équivalences à la production. L'organisme Eurostat qui est situé en France, mais qui est régi au niveau européen, fait comme le reste du monde, nous Français, nous sommes totalement isolés dans le mode de calcul. Cela conduit, dans le cas du chemin de fer qui est assuré majoritairement par la traction électrique, à un chiffre qui est totalement faux. Si l'on prenait les modes de calcul utilisés par les autres pays du monde, il serait encore divisé par 2,5. Le rapport est absolument colossal. Contrairement à ce que l'on voit écrit partout, le chemin de fer est beaucoup plus économe en énergie que la voie d'eau.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

On ne va peut-être pas rentrer dans les détails techniques. Posez la question à l'ADEME.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Je voulais faire une autre réflexion par rapport à l'intervention de Michel Lambert. Présenter la ligne Gardanne-Carnoules comme une alternative au TGV... La FNAUT est pour la réouverture de

7^{ème} réunion territoriale Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien la ligne Gardanne-Carnoules, mais on ne peut pas la présenter comme une alternative au TGV. C'est éventuellement une ligne utilisable par des TER, utilisable pour d'éventuels détournements de trains, etc. Mais c'est quand même une ligne ancienne, sinueuse, avec des rampes, etc. Donc, si l'on veut en faire une ligne alternative au TGV, c'est une reconstruction complète, donc c'est le coût de revient d'une ligne TGV.

François-Michel LAMBERT, Association Arc Environnement

Avec déjà certaines emprises.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ecoutez-vous parce que, si vous parlez en même temps, cela ne marche pas.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

On est dans des courbes de 300 mètres de rayon. On ne fera même pas du 160 kilomètres/h là-dessus, c'est clair.

L'autre remarque, c'est par rapport au bateau à grande vitesse, le NGV. La SNCM et Corsica Ferries regrettent d'en avoir commandé parce que la consommation de carburant est absolument colossale. Sur un plan technique, cela fonctionne, mais sur un plan environnemental, la consommation de carburant est phénoménale. Vous savez que, d'une manière générale, on pense que, pour la majorité des grands navires porte-conteneurs dans le monde, on va plutôt être amené à les ralentir qu'à leur donner un surcroît de puissance.

François-Michel LAMBERT, Association Arc Environnement

Sur Carnoules-Gardanne, il y a des points durs. J'ai aussi des photos de la traversée de Trets : la maison de la culture est carrément sur les rails de cette ligne. Mais il y a aussi des points qui sont facilitants pour ce trajet. Sur les 160 kilomètres/h, on posera aussi la question de la vitesse du TGV, on fait un raccourci par rapport à un passage le long du littoral.

Oui, il y a des échecs, le NGV est un échec. C'était une solution technique, c'est un bateau rapide, mais il y a eu des échecs sur la voiture à son lancement. Tout le monde disait que c'était la mort. Je rappelle qu'à ses débuts, la voiture était précédée d'un homme à pied qui agitait un drapeau rouge en signalant que c'était dangereux. Depuis, ils ont démontré par des solutions techniques que l'on pouvait se passer de l'homme à pied... voire que l'on peut l'écraser. La solution technique qui est proposée n'est absolument pas utopiste puisque les projets sont extrêmement avancés sur certaines régions. Je pense qu'au-delà de ces projets, c'est à nous d'aller acheter le savoir-faire des néo-zélandais, puisque j'ai lâché le nom de l'entreprise qui est bien avancée. La consommation du NGV est du tiers d'un camion. C'est élevé, mais si c'est pour remplacer des camions, moi cela me va, et il peut utiliser autre chose que du pétrole, il peut utiliser des biocarburants et d'autres énergies alternatives.

Pour donner raison à Claude...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous pourrez discuter après entre vous.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

C'est important. Entre Lyon et Marseille, si l'on compare un convoi poussé, c'est 1,1, un train électrique, c'est 1,0. Moi, je n'ai pas osé mettre 4 pages de chiffres, j'ai pris les chiffres donnés par l'ADEME de manière courante et depuis des années. Il faut savoir que, sur la vallée du Rhône, nous sommes en voie électrifiée. Le projet à 20 ans de la SNCF et de RFF d'électrifier la totalité du réseau, n'est-ce pas, messieurs, pour obéir aux ordres du Président de la République, est un bon projet.

Florence CAYOL

J'aurais aimé que l'on parle des progrès technologiques : biomasse, biocarburants, hydrogène, etc. Quelles sont les mesures de l'Etat et des Régions ? Quels sont les projets ?

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

Il y a déjà une directive européenne sur le sujet qui prescrit qu'en 2010, 7 % du carburant utilisé doit être du biocarburant. La France a avancé de deux ans la contrainte. Vous voyez, c'est quelque chose qui commence et qui peut poser des problèmes techniques aux moteurs. On ne peut pas mettre trop de biocarburant dans le moteur parce que cela finit par attaquer les joints isomères.

Philippe LEDENVIC, DIREN

Sur les véhicules à hydrogène ou sur les véhicules hybrides diesel/électricité, ce sont des projets de recherche à plus long terme sur lesquels il y a des investissements en cours. En particulier, le projet hybride est pris en charge par l'Agence pour l'innovation industrielle. Pour ce qui concerne l'hydrogène, il y a de vrais verrous technologiques encore, avec là aussi des programmes de recherche qui sont en cours de développement. Il faudra attendre encore une dizaine ou une vingtaine d'années.

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

Sur la biomasse (faire des carburants avec de la paille, des résidus de végétaux ou du bois), les techniques existent, mais elles consomment de l'énergie : il faut commencer par chauffer la biomasse pour la liquéfier et cela consomme de l'énergie. C'est faisable dans un pays comme la France parce qu'on a de l'électricité d'origine nucléaire. Par contre, le faire avec de l'électricité d'origine thermique n'aurait aucun intérêt puisque le rendement serait très mauvais.

Ce qui a été dit aussi sur cette question-là, c'est que l'on ne pourra pas développer les biocarburants et les généraliser parce qu'à ce moment-là il faudra choisir entre conduire ou manger, parce que cela prend aussi beaucoup de surface agricole.

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

Il y a encore une autre formule, qui consiste à capter le CO2 produit par la combustion du charbon pour faire de l'électricité et à le réinjecter dans le sol. Une centrale qui fonctionne selon ce principe vient d'être inaugurée ces jours-ci en Allemagne.

Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE

Il faut rendre à César ce qui appartient à César. Le lit fluidisé, c'est Gardanne qui l'a inventé.

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

Il y a des recherches dans beaucoup de domaines.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Je voudrais poser deux questions. La première s'adresse à M. Claude Vallette, adjoint au maire de Marseille. Monsieur l'adjoint, il y a une contradiction que j'ai relevée. D'un côté, vous souhaitez que l'on ne construise plus de nouvelles autoroutes mais de l'autre, vous souhaitez un achèvement de l'A51. Or le gouvernement a pris une décision malheureuse en contradiction avec tout ce qui a été dit lors du débat public qui a eu lieu dans la région Rhône-Alpes. Cette nouvelle autoroute risque de défigurer à jamais un magnifique paysage que j'ai eu le plaisir de traverser. Il est absolument indispensable de préserver l'environnement montagnard. Je trouve regrettable votre position concernant ce projet. Cela dit, d'après ce qui m'a été dit, il n'y aura pas d'argent pour faire la jonction entre Grenoble et Sisteron.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Donc, les paysages seront préservés.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

La deuxième question s'adresse à Michel Croc, directeur régional de RFF. Avant de partir pour Avignon il y a deux jours, je suis tombé sur un article de *Nice Matin* faisant état d'un possible retard concernant la construction de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice. La question est tellement importante que j'ai demandé à l'Agence de déplacement des Alpes-Maritimes de l'évoquer dans la réunion qui se tient dans quelques jours à Nice. Que pouvez-vous me dire, Monsieur le directeur, concernant cette affaire ?

Claude VALLETTE, CUMPM

Il y a deux sujets. Il y a un sujet qui concerne Marseille en direct. Pour Marseille, on veut aller à Milan, on veut aller en Italie du Nord, on veut aller dans la plaque tournante du corridor numéro 5, c'est cela notre objectif. Pour y aller, on veut aller à la Bâtie-Neuve et, à partir de là, on peut améliorer le système existant pour aller en Italie. C'est couplé après pour le ferré avec le Montgenèvre.

Et puis, il y a le deuxième volet. On dit qu'il y a une saturation dans le sillon rhodanien. A partir du moment où l'on a épuisé toutes les solutions de report modal, il faut que l'on essaye de finir les deux axes qui sont existants aujourd'hui. Il en manque un morceau. Je ne veux pas rentrer dans le débat sur le choix du tracé. Est-ce qu'il y aura de l'argent ? Compte tenu de ce que j'entends à chaque fois, il n'y a pas beaucoup d'argent, je suis d'accord, mais ce n'est pas le fond du débat.

Je voudrais dire deux choses à la suite de ce que j'ai entendu tout à l'heure. D'abord, je suis partisan d'une vitesse apaisée. On est dans une société qui ne réfléchit plus, comme cela a été dit tout à l'heure, qui va peut-être ne plus être intelligente, qui va trop vite dans un mur. Je ne vois pas pourquoi on va mettre des bateaux à très grande vitesse sur l'eau alors qu'on essaye de ralentir la vitesse de l'autre côté et que, sur le plan économique, cela n'a pas un intérêt majeur. C'est une réflexion philosophique de ma part.

Deuxième point, c'est le défi que nous avons à relever entre le développement économique d'un côté et la protection de l'environnement de l'autre. A côté de Fos, on a quelque chose d'unique dans l'Europe entière, c'est la Camargue. Cette Camargue est un tout et le port de Fos est un tout. On doit avoir la capacité d'organiser quelque chose qui permette la protection totale de ce territoire. On a fait beaucoup d'efforts sur la zone. Aujourd'hui, l'ensemble des industriels de cette zone de Fos et de l'Etang de Berre a fait d'énormes progrès par rapport à la pollution, mais cela reste très pollué. Donc, aujourd'hui, toutes les fois que l'on veut y faire quelque chose avec des normes hyper précises, on peut quand même assurer un développement. Par contre, il faudrait améliorer considérablement l'existant. D'où le grand débat sur l'incinérateur et tout cela. On est en plein dedans.

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Equipement

Sur l'A51, je ne vais pas rentrer dans la polémique. J'ai déjà entendu dire à plusieurs reprises que le ministre n'a pas suivi ce qui a été dit pendant le débat. Non, le ministre a pris une position qui ne satisfait pas un certain nombre de gens qui se sont exprimés pendant le temps du débat, mais les gens se sont exprimés dans les deux sens. Je renvoie simplement au rapport qu'avait fait la Commission particulière du débat public qui était un rapport mesuré, reprenant les différentes positions qui étaient variables. Mais le ministre n'a pas pris une position contre ce qui s'est exprimé.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Disons qu'il a pris une position contre ce que la majorité du public avait dit.

Michel CROC, Directeur régional de RFF

Je voulais rassurer Monsieur Ménard. L'article de *Nice Matin* du 20 juin comportait de très nombreuses erreurs qui ont été corrigées dans un article de *Nice Matin* paru ce matin. Il n'y a aucun danger sur le coût et les délais de mise en service de la partie de la 3^{ème} voie qui est déjà programmée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.

Sur la 2^{ème} partie, il y a des interrogations compte tenu des difficultés de réalisation de ce projet dans une tranchée ferroviaire qui a été très largement « bouffée » par l'autoroute urbaine. S'il n'y avait pas d'autoroute dessus, ce serait beaucoup plus facile. On est obligé de se faufiler sous une percée autoroutière. Cela va coûter plus cher que ce que l'on a estimé il y a 5 ans. Donc, il faut que l'on revoie notre copie pour revenir à des coûts raisonnables.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Je vous propose que l'on clôture cette réunion et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe exacte des noms et termes suivants :

| | |
|-------------------------------|----|
| Bernard MARTINEAU..... | 31 |
| Christophe LORIENT..... | 15 |
| Florence CAYOL..... | 51 |
| Jacqueline GIRAUD-HERAUT..... | 16 |
| Luc CORSO..... | 18 |
| Marie-Thérèse LIBERMAN..... | 32 |