

Mauguio, le 17 juillet 2006



**Objet : Politique des transports
dans la vallée du Rhône
et l'arc languedocien**

Monsieur le Président,

Au moment où s'achève le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, notre association, agréée pour la protection de l'environnement et membre du CLAPE-L.R., souhaite apporter sa modeste contribution au débat.

J'ai pu assister aux 5 réunions publiques qui se sont tenues à Montpellier, et je voudrais au préalable remercier et féliciter la commission particulière du débat public et toutes les personnes qui ont préparé et organisé le débat pour l'intérêt, la qualité et la tenue de celui-ci. Après tout ce qui a pu être dit ou écrit à l'occasion de ce débat, je n'aurai pas la prétention d'apporter des idées neuves et inédites, mais plus modestement le point de vue d'une association locale.

Comme de nombreuses autres communes, la commune de Mauguio est directement confrontée à des problèmes d'infrastructures de transports et subit les pollutions et nuisances engendrées par ces infrastructures :

- l'autoroute A 9 actuelle écorne le territoire communal et son doublement projeté déstructurerait complètement une partie de la commune qui présente de multiples intérêts : agricole (vignoble AOC), paysager, écologique (flore protégée) et patrimonial (mas remarquables). Notre association s'est d'ailleurs prononcée contre le doublement de l'autoroute lors de la récente enquête publique ;
- la future ligne ferroviaire à grande vitesse – contournement de Nîmes et Montpellier – empruntera le territoire communal sur une longueur de plus de 7 kilomètres ;
- l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est implanté sur la commune de Mauguio.

**Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière
du Débat Public**

Melgueil-Environnement

Notre commune est donc largement concernée par les problèmes de transports, mais l'objet du débat n'est pas de défendre son « pré carré », il est beaucoup plus vaste, et ce débat qui intéresse 3 régions aurait très bien pu être mené au niveau national. La situation actuelle est grave, voire alarmante, et le dossier du débat établi par les services de l'Etat n'en fait pas mystère. La poursuite des tendances actuelles en matière de déplacements conduirait inéluctablement à des modifications climatiques d'une telle ampleur que leurs conséquences sont aujourd'hui difficilement imaginables. Aussi, affirmer péremptoirement que dans 25 ans, l'utilisation de la voiture individuelle demeurera prépondérante relève de l'irresponsabilité collective dans laquelle nous sommes, hélas, tous englués. C'est une totale irresponsabilité vis-à-vis des générations à venir. Il ne s'agit donc pas d'infléchir un peu les tendances actuelles, mais il faut une véritable révolution de la politique des transports. On a aujourd'hui atteint le seuil où la somme des inconvénients et nuisances engendrés par le développement inconsidéré des transports devient supérieure à la somme des avantages sociaux et économiques procurés par la facilité du transport et son faible coût. Il devient maintenant impératif et urgent d'internaliser tous les coûts externes des transports. Par exemple, la perte de biodiversité liée à la construction d'une nouvelle infrastructure a un coût qu'il faudra bien tôt ou tard chiffrer et intégrer au coût des transports ; la disparition d'un paysage remarquable a aussi un coût pour la collectivité, etc.

Nous devons rapidement modifier nos comportements pour réduire le volume global des transports et privilégier des modes de transport plus respectueux de l'environnement et plus économes en énergie que le mode routier actuel. Réduire le volume global des transports, c'est d'abord supprimer les transports inutiles, voire incongrus, mais c'est aussi rapprocher les lieux d'habitat des lieux d'activités pour réduire les distances domicile-travail qui ont au contraire tendance à s'allonger. Privilégier des modes de transport plus respectueux de l'environnement et plus économes en énergie, c'est avant tout utiliser plus régulièrement et plus fréquemment les transports collectifs. L'exemple récent du tramway de Montpellier qui est très fortement utilisé vient d'ailleurs de démontrer qu'une majorité empruntera volontiers des transports collectifs dès lors que ceux-ci sont pratiques et performants. L'utilisation de modes de déplacements doux pour les faibles distances doit aussi être encouragée et développée. Ce n'est qu'au prix d'un changement radical de notre mobilité que nous pourrions respecter nos engagements internationaux et diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président de l'association


Roger DUPRAT