

Montpellier le 6 Avril 2006

## ***Introduction***

Nous savons que le Débat Public concerne l'ensemble du territoire national et évidemment celui de l'Union Européenne.

Notre association apporte sa contribution à la réflexion générale en se penchant particulièrement sur la section de l'ensemble que nous connaissons le mieux, parce qu'elle nous est familière et que nous savons bien les impacts humains générés par ces projets.

Les principaux aspects du Débat Public sont donc considérés par rapport à leur côté humain.

## ***Aspect économique***

### ***Foncier***

- Les premières offres d'expropriation isolées donnent à penser qu'elles sont ressenties comme une spoliation financière aggravant le déchirement dû à l'abandon de biens souvent ancestraux.
- Les prix offerts n'ont rien à voir en général avec ceux pratiqués dans les transactions locales.
- L'implantation prévue du rail et de la route s'apparente davantage à une facilité de conception qu'à un projet raisonné car il est impensable d'utiliser pour ces réalisations les terres agricoles de première qualité des agglomérations Montpellier-Nîmes.

### ***Agriculture***

- Les propriétés vont soit disparaître, soit être déstructurées ou morcelées de telles manières qu'elles seront inexploitable ou carrément délaissées. Ces structures délaissées seront défavorables au bon aspect des quartiers, élément important de la qualité de la vie.
- La disparition partielle du vignoble (AOC Muscat de Lunel), des cultures fruitières, du maraîchage renforcera la concurrence déjà mal supportée des productions espagnoles et marocaines dont le transport est une partie du problème.

### ***Artisanat - services***

- Ce territoire agricole est émaillé d'entreprises artisanales souvent familiales avec une main d'œuvre extérieure. Elles ont trouvé là un lieu favorable à leur fonctionnement difficilement transportable ailleurs.
- Ceci est particulièrement évident pour l'importante zone hôtelière.
- A cela s'ajoute la maison de l'Agriculture, les Côteaux du Languedoc, le CAT, tous implantés sur le domaine de Saporta, lieu historique qui vit Rondelet et Rabelais et tout un chapelet de Mas anciens, eux-aussi à caractère historique.

Ces projets routiers et ferroviaires vont directement bouleverser la vie et la situation de quelques 1 200 personnes. *sur le Nord de la commune de LATTES*

4

## **Impact sur l'environnement humain et naturel**

- La concentration de la circulation dans quelques couloirs seulement (Rhône - Méditerranée) reproduit une sorte d'erreur comparable à celle qui fut commise autrefois dans la conception du réseau routier et ferroviaire national et qui a abouti à la création d'un "désert français".
- Les projets actuels ignorent l'Ouest de l'Hexagone :
  - Pourquoi pour aller en Angleterre, les transports espagnols et portugais n'emprunteraient-ils pas le trajet Perpignan-Toulouse/Biarritz-Orléans-Calais, libérant des voies sur l'A 9 et l'A 7 ?
  - Pourquoi pour aller dans l'Est de l'Europe, les transports italiens n'emprunteraient-ils pas la Vénétie, le Frioul, le Trentin, le Tyrol, libérant eux-aussi des infrastructures françaises ?
- Tout concentrer au même lieu finira par désertifier les territoires traversés qui ont pourtant un long passé d'occupation humaine.
- Les nuisances sonores, la pollution de l'air, des sols, de l'eau dont les effets sont maintenant bien connus rendent dubitatif.
- On commence à évoquer lors d'enquêtes (LGV - doublement de l'A 9) les changements climatiques qu'entraîneront ces énormes infrastructures ; par exemple : la température varie d'un côté à l'autre des remblais ce qui a une incidence sur les cultures.
- L'alimentation en eau des nappes phréatiques peut, non seulement être perturbée par les travaux, mais celles-ci peuvent disparaître définitivement (cf Enquête Publique du doublement de l'A 9). Il s'agit là d'une grave inconséquence au moment où l'on s'interroge sur la ressource en eau : "eau source de vie".
- Si ces ouvrages tarissent les nappes phréatiques ils ne protègent pas des inondations. Au contraire, les risques sont augmentés. On ne peut mettre sciemment la vie d'autrui en danger. Ceci relève du Code Pénal.
- Dans la zone Nord de la Commune de Lattes, la nature des sols (compressibilité) augmentera de façon considérable le coût des travaux. Il y a eu une jurisprudence du Conseil d'Etat dans laquelle la juridiction établissait un rapport entre l'utilité des travaux et leur coût, annulant des projets lorsque la distorsion entre les deux était trop forte.
- Les documents du Débat Public donnent l'impression de privilégier le transport routier (pollution extrême) alors que la voie fluviale et le ferroutage mériteraient d'être analysés et évalués à égalité.

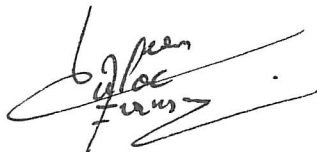
## **Conclusion**

Il y a des êtres vivants et il y a des projets économique-financiers. La saisie féconde des deux demande de l'honnêteté intellectuelle.

Que doit-on penser de cette nouvelle parue dans le Midi Libre du 5 avril 2006 : Monsieur Perben, Ministre des Transports, présent à la séance inaugurale du Débat Public à Avignon a signé le 4 avril une déclaration commune avec le Luxembourgeois Monsieur Lucien Lux, déclaration disant : "soutenir la réalisation des terminaux Perpignan - Bettembourg". L'autoroute ferroviaire (30 millions d'Euros) programmée pour le 31 mars 2007 permettant le transport de 30 000 remorques par an.


- Le Débat Public une innovation démocratique ?
- Le Débat Public une innovation constructive ?
- Le Débat Public un leurre ?

le Président



J.F. DULAC

la vice présidente



S. BOISMÉNU