



Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (M.N.L.E.)  
Association agréée. Membre du Haut Comité de l'Environnement

RECU le

Comité biterrois du M.N.L.E.  
1 bis rue Auber 34500 BEZIERS tél. 04 67 76 28 56

13 JUIL 2006

636.

A Monsieur Philippe MARZOLF

### Débat public sur les transports (vallée du Rhône et arc languedocien)

On trouvera ci-dessous la contribution du comité biterrois du MNLE :

Etrange maladie : dans le corps du malade la quantité de sang augmente sans cesse. Veines et artères, obstruées par cet afflux, ne peuvent plus assurer une circulation fluide. Par moments, le sang stagne, se coagule et forme des caillots. Avec l'arrêt de la circulation, c'est la mort de tout l'organisme qui menace.

Au chevet du malade de nombreux médecins débattent. Les uns préconisent une opération chirurgicale pour élargir le diamètre des veines et artères les plus engorgées.

D'autres médecins, jugeant cette opération insuffisante, préconisent une prothèse : ils veulent doubler le réseau vasculaire en introduisant dans le corps du patient un supplément de grosses veines et artères. Mais un tel chantier chirurgical est très long et très coûteux. Comment financer l'opération ? Et puis, où faire passer ces nouveaux tubes sans léser et abîmer les organes perforés ?

Un troisième groupe de médecins, plus lucide, assure que, devant l'inflation continue du volume sanguin, l'inflation dont rien ne permet d'apercevoir le terme, la chirurgie classique – élargissement ou multiplication des tuyaux – est dépassée. Ils réclament des solutions neuves, inédites, révolutionnaires. Mais ils sont incapables de proposer quoi que ce soit de vraiment nouveau.

Le malade est-il condamné à mort ? Oui si les médecins ne se posent pas enfin la seule question salvatrice : comment **réduire le volume sanguin** de telle manière qu'il puisse circuler normalement dans le réseau vasculaire **actuel** ?

On ne guérira pas le malade en cherchant à accroître continuellement la capacité de ses vaisseaux sanguins. Il faut trouver pourquoi la quantité de sang augmente sans cesse et inverser cette évolution. On ne peut vaincre une maladie qu'en supprimant ses causes.

Pourquoi la circulation des biens et des personnes augmente-t-elle constamment ? Quatre causes sautent aux yeux :

- 1- L'étalement continu des villes allonge déplacements et transports en zone urbaine.
- 2- Pendant que la plus grande partie de notre pays se désertifie dramatiquement, la concentration des entreprises et de la population dans les territoires les plus attractifs y provoque un engorgement des réseaux routier et ferroviaire.
- 3- Le libre-échange éloigne toujours plus les uns des autres producteurs et consommateurs, faisant exploser les transports.
- 4- La croissance économique, en accroissant production et consommation, accroît constamment la quantité de biens et de personnes en circulation.

Aucune de ces 4 évolutions n'est fatale et irréversible. Sur chacune d'elles on peut et on doit agir.

## **1<sup>ère</sup> CAUSE : L'ETALEMENT URBAIN**

Les villes ont été longtemps contenues et limitées par des remparts. Au 19<sup>ème</sup> siècle les remparts sont démolis et l'exode rural, en désertifiant les campagnes, provoque une 1<sup>ère</sup> explosion urbaine. Aujourd'hui on assiste à une 2<sup>ème</sup> explosion urbaine. Pour échapper à l'insécurité, au stress, aux diverses nuisances urbaines, beaucoup de citadins s'efforcent d'habiter à la campagne. Ils veulent jouir d'un environnement rural, sain, sécurisant, reposant, tout en restant à proximité de la ville où ils travaillent, dont ils utilisent les équipements et où leurs enfants étudient. C'est le phénomène dit de « rurbanisation ».

Un immeuble de plusieurs étages permet de loger plusieurs familles sur une faible surface de sol. L'engouement actuel pour la villa périphérique avec jardin plus ou moins spacieux multiplie la demande de terrains constructibles, ce qui provoque un envol de leur prix. Nous sommes tout près d'une grave crise du logement. C'est une première raison de refuser l'étalement urbain.

Les réseaux publics (conduites d'eau et de gaz, égouts, voirie, etc) doivent suivre un habitat de plus en plus dispersé. Leur longueur par habitant devient démesurée et leur coût par habitant devient ruineux. Deuxième raison pour refuser l'étalement urbain.

La dispersion croissante de l'habitat d'une part stimule l'usage de l'auto individuelle au détriment des transports en commun et d'autre part allonge tous les transports et déplacements notamment entre domicile et travail. D'où croissance du temps passé en auto et engorgement croissant de la voirie. Troisième raison de refuser l'étalement urbain.

Ou bien on réagit contre l'étalement de la ville ou bien on se condamne à des situations inacceptables. A mesure que la ville s'étend et que s'envole le prix des terrains constructibles, les citadins ou bien ne peuvent plus se loger ou bien vont chercher de plus en plus loin de la ville leur lieu de résidence. La campagne aveyronnaise sera-t-elle un jour prochain la grande banlieue de Montpellier? Accepterons-nous de gaspiller plusieurs heures par jour de notre vie en déplacements et en bouchons entre boulot et dodo? Accepterons-nous, devant la hausse du prix du logement, que de plus en plus de citadins soient contraints de coucher sous les ponts ou dans leur auto?

Il est grand temps de réagir, de revenir à des villes resserrées autour de leur centre et à l'habitat vertical qui économise terrain et mobilité.

## **2<sup>ème</sup> CAUSE : L'EXODE INTERURBAIN**

Après l'exode rural qui a désertifié les campagnes on assiste aujourd'hui à un exode interurbain qui affaiblit les villes petites et même moyennes au profit des plus grandes. Dans la compétition que se livrent les territoires, ce sont les plus grandes agglomérations qui ont le plus d'atouts pour attirer toujours plus d'entreprises, d'équipements et d'habitants. Ce sont donc les plus grandes qui grandissent encore pendant que les autres stagnent ou régressent.

Cette concentration économique et démographique a de graves conséquences :

Concentrer activités, usines et population, c'est aussi concentrer les déchets et autres nuisances : bruit, pollutions, etc. On atteint ainsi le seuil où l'accumulation des déchets et nuisances devient intolérable et provoque la malvie. On atteint aussi le seuil où la nature ne peut plus s'autoépurer et réparer les dégâts. L'urine d'une personne au pied d'un platane, c'est pour l'arbre un engrais, un bienfait. Mais si des millions de personnes urinent au même endroit, c'est une catastrophe écologique.

D'autre part les excessives concentrations humaines affaiblissent les liens sociaux et aboutissent paradoxalement à isoler les individus. On a pu écrire : « Paris, vaste désert d'hommes ». Cet affaiblissement des liens sociaux expose les individus à toute sorte de déviances. L'entassement des hommes comme l'entassement des pommes produit la pourriture. C'est pourquoi la grande ville génère à la fois solitude et insécurité.

Le coût d'entretien des grandes villes augmente plus vite que leur population. Parce qu'elle concentre les nuisances et qu'elle a dépassé certains seuils, une mégalopole coûte bien plus cher à entretenir par habitant qu'un village. Elle oscille entre dégradations et banqueroute.

Enfin ce n'est pas dans les zones désertifiées ( massif central, par exemple) que tous les réseaux de circulation s'engorgent mais uniquement dans les zones surpeuplées : Lyon, Montpellier, Marseille, etc. Concentrer les hommes et les entreprises, c'est nécessairement paralyser la circulation des biens et des personnes.

Peut-on accepter que la France se désertifie au profit de quelques agglomérations de plus en plus boursoufflées où se concentrent pollutions et nuisances, où les relations sociales se dégradent, où la crise du logement devient insupportable, où la vie se perd en déplacements et où la circulation se paralyse ?

Les pouvoirs publics disposent de tous les moyens pour contrecarrer la tendance spontanée des entreprises à la concentration, laquelle entraîne la concentration de la population et des équipements. Mais au nom du soutien à la compétitivité des territoires (soutien qui en fait n'est accordé qu'aux territoires les plus compétitifs) les pouvoirs publics accompagnent et même favorisent la concentration. Ainsi la carte des travaux à réaliser arrêtée par le CIADT ne programme de nouvelles infrastructures que pour les territoires qui en sont déjà les mieux pourvus. En renonçant sans l'avouer au principe fondamental d'aménagement du territoire (qui est de répartir harmonieusement, de manière équilibrée, les activités, les équipements et la population sur tout le territoire) les pouvoirs publics ont en fait accepté une concentration économique et démographique dont ils ne veulent pas reconnaître les méfaits et qui conduit notamment à la congestion du réseau circulatoire.

### **3<sup>ème</sup> CAUSE : LE LIBRE-ECHANGE**

Jusqu'au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, chaque pays protégeait ses entreprises de la concurrence étrangère par des taxes douanières, des contingentements, des normes, etc. Le libre-échange est donc une mode très récente. A la demande des plus grandes entreprises, qui ne peuvent amortir leurs énormes investissements dans le cadre du marché national, et sous l'impulsion des USA, berceau des plus grands trusts, des accords internationaux négociés dans le cadre du GATT puis de l'OMC ont progressivement imposé le libre-échange dans diverses parties du monde (notamment en Europe). Le libre-échange est en train de se propager au reste du globe, le transformant peu à peu en un marché unique sans frontières intérieures où la concurrence sans merci de chaque pays contre tous les autres vire à la guerre économique. Les entreprises y périssent par milliers et les emplois par millions. La France a ainsi perdu la plus grande partie de son industrie. Elle est en train de perdre son agriculture et même sa viticulture. Nous devons de plus en plus importer ce que naguère nous produisions nous-mêmes. Même nos chaussures et nos vêtements viennent désormais d'Extrême-orient. Le libre-échange condamne inévitablement chaque pays à se spécialiser dans le très petit nombre de productions où il est compétitif et à importer tout le reste. En éloignant ainsi dans l'espace producteurs et consommateurs le libre-échange allonge tous les transports de marchandises et fait exploser la mobilité des cadres qui passent leur vie en déplacements d'un bout à l'autre du monde.

Le libre-échange est donc incompatible avec la nécessité absolue de réduire les transports, les déplacements et l'énergie dévorée en mobilité. Il faut relocaliser l'économie, viser à produire nous-mêmes ce que nous consommons, recréer ainsi les emplois détruits et repousser le libre-échange, cette erreur meurtrière, pour restaurer le protectionnisme. Jusqu'au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, pendant des millénaires, le commerce mondial fut toujours protectionniste. Il a permis des échanges internationaux dans la complémentarité des économies et non dans leur concurrence.

#### 4<sup>ème</sup> CAUSE : LA CROISSANCE ECONOMIQUE

L'explosion de mobilité a pour 4<sup>ème</sup> cause la croissance économique : chaque année nous produisons et consommons plus que l'année précédente, ce qui implique plus de transports et de déplacements.

Il est naturel que chaque entreprise cherche à produire et à vendre toujours davantage, ne serait-ce que pour amortir plus vite le capital investi et accroître ainsi le taux de profit. Mais une croissance illimitée est-elle possible dans un monde dont toutes les ressources sont limitées ? Non bien sûr. Même les énergies solaire et géothermique auront une fin. A plus forte raison les matières premières (pétrole, métaux, etc) n'existent-elles pas en quantité inépuisable. Si nous voulons permettre au tiers monde de sortir du sous-développement et si nous ne voulons pas condamner nos descendants à la pénurie et à la misère, il faut arrêter le plus tôt possible la course effrénée, aveugle et irrationnelle à la croissance économique et à la croissance de la mobilité qui est une composante de la croissance globale.

Au 20<sup>ème</sup> siècle, dans les années soixante et soixante-dix, des cercles dirigeants comme le club de Rome et des hommes politique de haut rang comme le commissaire européen Sicco Mansholt ont mis tous les décideurs en garde contre l'obsession meurtrière de la croissance. Mais en défendant ainsi l'intérêt général à long terme ils s'opposaient à beaucoup d'intérêts particuliers et immédiats. Leurs voix n'ont pas tardé à être étouffées. La recherche de la croissance économique fait aujourd'hui consensus chez tous les décideurs économiques et politiques. La crise des transports est une des nombreuses conséquences de cet aveuglement. Le mur vers lequel nous roulons à tombeau ouvert se rapproche. Il est temps de changer de direction.

#### A COURT ET MOYEN TERME QUE FAIRE ?

Les pouvoirs publics accepteront-ils de remettre en cause l'étalement urbain, l'exode interurbain, le libre-échange et la croissance économique ? Non sans doute car ce serait s'attaquer à un système productiviste auquel ils sont aveuglément attachés. Mais dans l'hypothèse où ils finiraient par rompre avec le productivisme, il faudra du temps pour agir sur les 4 causes de mobilité que nous venons d'examiner et résoudre la crise de la circulation. Dans l'immédiat, que peut-on faire pour atténuer un peu la congestion ? Quelques actions sont possibles immédiatement :

##### 1- Internaliser tous les coûts de la mobilité

La plus grande partie des dégâts multiples provoqués par le transport des marchandises et le déplacement des personnes n'est pas payée par ceux qui provoquent ces dégâts. Le coût économique écrasant des accidents de la circulation (sans parler des souffrances dont le coût n'est pas chiffrable) avec une quantité de morts et de blessés comparable à un bilan de guerre civile ; le coût des pollutions diverses et des dommages qu'elles causent à la santé publique ; le coût du stress, de la fatigue nerveuse, des insomnies, des désordres psychosomatiques provoqués par le bruit des véhicules, tous ces coûts, au lieu d'être payés par les seuls coupables, sont largement externalisés et mis à la charge de la société tout entière. Les atteintes aux milieux naturels et à la biodiversité (perte irréparable de ressources naturelles), l'effet de serre et le réchauffement du climat constituent des dégâts qui ne seront même pas payés par les générations qui en sont coupables mais par les générations futures. Ce sont nos enfants qui devront subir, réparer et payer les dégâts commis par leurs parents. C'est tout à fait injuste et inacceptable.

Pour que les comportements s'améliorent, il faut que les dégâts de la mobilité soient payés par ceux qui les commettent. Une juste taxation, alourdie au fil des ans, des transports et des déplacements aura un effet dissuasif sur les excès de mobilité d'une part et, d'autre part, permettra de financer le développement de modes alternatifs plus respectueux de l'environnement et de la santé de tous.

## **2- Développer une ligne ferroviaire d'intérêt général**

La voie ferrée qui, à travers le massif central, relie Paris, Clermont-Ferrand, Neussargues et Béziers a vocation, comme le couloir rhodanien, à relier Europe du nord et Europe du sud. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle infrastructure : elle existe déjà. Il s'agit seulement d'abord de l'entretenir (le défaut d'entretien a provoqué des déraillements, ce qui justifie des ralentissements systématiques et pénalisants sur certains tronçons de la voie). Il s'agit ensuite de moderniser cette infrastructure et d'améliorer ses performances. A ces conditions cette voie ferrée pourrait :

- soulager le couloir rhodanien
- favoriser le report modal de la route vers le rail
- se rentabiliser en attirant les touristes grâce à la qualité des paysages traversés
- contribuer à la revitalisation de régions anémiées du massif central. C'est vers de telles zones qu'il faut attirer investissements et habitants et non vers les zones déjà surpeuplées et suréquipées.

## **3- Développer le transport maritime**

Pour améliorer les transports entre la péninsule ibérique, le couloir du Rhône et, au-delà, vers l'Italie, le mieux à tous égards est de développer la voie maritime.

Rappelons que, pour un même tonnage de marchandises, l'avion consomme plus d'énergie que le camion, le camion plus que le rail et le rail plus que le bateau lequel est de loin le champion toutes catégories des économies d'énergie.

D'autre part développer le transport maritime permet d'éviter la construction de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires et d'économiser leur énorme coût à la fois financier et environnemental.

Tout cela est si évident qu'on s'étonne de devoir le proposer. Pourquoi n'est-ce pas déjà fait depuis longtemps ?

En conclusion en ce qui concerne le trafic Nord-Sud, la modernisation de la voie ferrée Paris-Clermont-Béziers est une alternative bien moins coûteuse et bien plus rapide à réaliser que la construction, dans le couloir rhodanien, de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires. En ce qui concerne le trafic Est-Ouest (dans l'arc languedocien), nous refusons la création de nouvelles (auto)routes y compris le projet d'autoroute de piémont (Valence- Alès-Narbonne) et même de nouvelles voies ferrées. Nous préférons que le surcroît de trafic attendu se fasse par la mer, le long des côtes.