

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom : FANDOS  
Prénom : Georges  
Organisme : CAP 21  
Coordonnées :  
Lieu : Languedoc-Roussillon  
Date : 16/04/06

---

**L'ALTERNATIVE PROPOSEE PAR CAP 21 AU DOUBLEMENT DE L'A9 :  
AUTOROUTE FERROVIAIRE, CABOTAGE MARITIME ET RENFORCEMENT DES  
TRANSPORTS EN COMMUN**

Face au projet de doublement de l'autoroute A 9 entre St Jean de Védas et Vendargues, lié tant à l'augmentation du trafic de transit qu'au trafic local, CAP 21 propose une alternative basée sur deux axes :

**1ER AXE : LE TRAFIC DE TRANSIT**

**. Par rapport au trafic de marchandises en transit qui pourra représenter 20 000 camions par jour et plus, nous proposons la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire,** s'appuyant dans un premier temps sur la ligne mixte Fret-TGV d'une capacité de 3000 camions /j selon RFF, **puis sur une nouvelle ligne de fret, de part et d'autre de cette ligne mixte,** afin d'augmenter la capacité de transport de manière significative : on pourrait ainsi faire transiter une bonne partie du fret camions longue distance de l'A9.

Par exemple pour une capacité de 10 000 camions /j il faut ainsi prévoir 50 navettes par jour dans chaque sens, de 100 caisses chacune. C'est donc tout à fait réalisable si on se donne les moyens ! On pourrait prolonger cette autoroute ferroviaire sur la rive droite du Rhône et vers l'Italie ultérieurement.

**Le financement du transport** se ferait grâce au paiement du fret : le coût du transport routier est de 1 à 1,3 euros par km, celui du transport combiné est de 0,8 à 1 euro par km (source ADEME et rapport du Sénat) . On pourrait donc compter sur une recette minimum au tarif du de 1 euros /km pour 10 000 camions de 10 000 euros par km/ j. Cela correspond à une recette journalière minimum d'environ 3 000 000 euros par jour pour 300 km (distance Perpignan Avignon) au tarif du transport routier, soit environ 1100 millions d'euros par an. De plus des aides publiques de l'ADEME ou des Régions déjà prévues dans le cadre des politiques de soutien au transport combiné, pourront contribuer à l'équilibre financier du projet d'autoroute ferroviaire : **on affecterait 0,8 euros /km au fonctionnement et 0,2 euros/km à l'investissement. Cela permet d'amortir l'investissement sur une durée réaliste. (nous tenons à votre disposition le détail des calculs).**

A titre d'exemple, l'autoroute ferroviaire à travers les Alpes (Lyon Turin) prévoit de faire transiter ainsi 600 000 camions par an (30 navettes par jour sur 175 km).

**Tracé de l'autoroute ferroviaire à travers les Alpes :**

**La technique de transport des marchandises sur les trains de fret : transport combiné ou route roulante :**

-  
-  
**Il faut de plus rappeler que l'ADEME a chiffré à 60 % la réduction de gaz carbonique lié au transport par rail par rapport à la route et à 30 % l'économie d'énergie !**

**Le cabotage maritime** peut également contribuer à la réduction du transport routier (au delà de 600 km le cabotage est déjà rentable. Ex : liaisons Maroc-Espagne-France-Italie. Cf. études de la DRE . LR d'octobre 2001 (économie de 25 % sur les transports Maroc France).

**Le transport fluvial** (Rhône et canal Rhône Sète) demande aussi à être développé.

## **2ème AXE : LE TRAFIC LOCAL**

**. Par rapport au trafic local**, il est impératif de renforcer le réseau de transports en commun de l'agglomération et les modes de déplacements non polluants comme le vélo.

Nous pensons en particulier à l'allongement de la ligne de tramway n°2 à l'Ouest vers Fabrègues, et à l'Est vers Vendargues et Castries.

On capterait ainsi grâce à des parkings de délestage l'important flux de véhicules qui rentrent et sortent tous les jours de l'agglomération.

Il faudrait aussi mettre en place des bus circulaires pour capter les personnes qui génèrent le trafic de voitures qui, deux fois par jour, empruntent le Nord (RD 65 : Vendargues-Facs, Facultés, Paillade) ou Sud (A9) de l'Agglomération.

Les correspondances trains voyageurs tramways bus doivent être aussi améliorées.

**Les autres solutions envisagées** (doublement de l'A9 ou mise en 8 voies en séparant trafic local et de transit), sont des fausses solutions qui conduiraient à une dégradation inacceptable de la qualité de l'air et à un surplus de nuisances sonores, dont on connaît les conséquences très graves sur la santé des riverains : maladies respiratoires, cardio-vasculaires, stress, cancers (cf. études de l'Institut National de Veille Sanitaire INVS, et l'importante bibliographie scientifique à ce sujet : OMS, AFSSE).

L'augmentation du trafic, c'est aussi plus de gaz à effet de serre (CO2), et un gaspillage d'énergie fossile non renouvelable (pétrole) :

.. qui sont en contradiction avec les engagements de la France par rapport aux accords de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre.

.. qui aggravent la balance commerciale et l'économie de notre pays (importation accrue de pétrole).

.. qui contribuent à l'insécurité routière (accidents) et au déficit des comptes de la sécurité sociale (blessés, maladies dues à la pollution : asthmes, allergies, maladies cardio-vasculaires, cancers)

.. qui génèrent des pertes de temps (embouteillages) et des contre-productivités qui nuisent à la qualité de vie et à l'économie.

Il faudra aussi s'interroger pour y mettre un frein, sur **la fuite en avant que représente la croissance continue des transports de marchandises** liées à la délocalisation des activités vers des zones à faible coût social, fiscal et environnemental.

Le bilan en terme de pertes d'emplois, de dégradation de la nature et de santé des populations devrait vite être mise en balance avec les bienfaits supposés pour le consommateur qui a de moins en moins la possibilité d'en tirer profit faute de pouvoir d'achat !

**LA RAISON a-elle encore une chance d'être entendue face à l'aveuglement de nos « élites » ?  
Il faut l'espérer, et nous nous y attèlerons y compris sur le plan juridique !**