



## LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

### CONTRIBUTION DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT DU BITERROIS

**M. Philippe MARZOLF**

*Président de la commission particulière  
Du débat public « politique des transports  
Vallée du Rhône et Arc Languedocien »*

26, Boulevard Saint-Roch  
84 000 AVIGNON

**Béziers, le mercredi 26 juillet 2006**

**OBJET : DEBAT PUBLIC « POLITIQUE DES TRANSPORTS VALLEE DU RHONE ET ARC  
LANGUEDOCIEN » - CONTRIBUTION DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT DU BITERROIS**

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre courrier du 2 juin 2006, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution portant synthèse des visions de l'ensemble des acteurs du syndicat mixte du SCOT du Biterrois.

Cette contribution s'attache à répondre aux trois questions portées autour du débat :

- Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports,
- Orientations souhaitées,
- Réactions par rapport aux mesures proposées par l'Etat.

  
  
**RAYMOND COUDERC**  
**Président du Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois**

Fort de constater que l'offre de transports publics, l'offre routière et la stratégie de planification et de localisation de l'habitat, des activités et équipements urbains forment un ensemble cohérent, la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » (du 13 décembre 2000) et la loi « Urbanisme et Habitat » (du 2 juillet 2003) ont affirmé la nécessité de conjuguer sur un même territoire, déplacements, habitat, développement économique et environnement ; notamment à travers l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

La maîtrise des déplacements et de la circulation automobile est ainsi l'un des objectifs du SCOT. Toutefois, cet enjeu relève d'une **politique globale d'aménagement du territoire** dont le **concept de déplacement doit être un levier et une composante du développement durable**, qui lui-même en devient le pivot.

Déterminer les objectifs à poursuivre dans le SCOT en matière de déplacements conduit à s'interroger sur la contribution d'une politique de déplacements au développement urbain durable, c'est-à-dire à un **mode de développement qui concilie équité, environnement, économie et participation**.

**Le SCOT du Biterrois sera amené à réaliser un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui rendra compte des objectifs politiques, notamment en matière de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.**

Pour mettre en oeuvre le PADD, le SCOT devra fixer des orientations générales d'organisation de l'espace dans le respect des principes du développement durable et des objectifs relatifs à l'équilibre entre urbanisation et desserte des transports collectifs. Il pourra également exprimer les grands projets d'équipements et de services ou les projets de transports nécessaires à cet équilibre. **Le SCOT précisera notamment les conditions permettant de favoriser le développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs.** Il pourra, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs à leur desserte en transports collectifs.

C'est pourquoi le Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois souhaite activement contribuer à ce débat.

## **1) Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports :**

- ↪ En terme de transports, le territoire du SCOT du Biterrois comprend une offre moins importante que la vallée du Rhône :
  - Le canal du Rhône à Sète,
  - Des routes et autoroutes qui répondent de moins en moins à la forte croissance du trafic,
  - Des voies ferrées également bientôt saturées et inadaptées,
  - Le transport maritime, plutôt fluvio-maritime qui se développe doucement,
  - L'aérien avec l'aéroport Béziers-Agde-Vias principalement à vocation touristique, à terme.
- ↪ L'Arc Languedocien et la vallée du Rhône sont deux axes majeurs et vitaux de communication Nord-Sud qui connaissent une **croissance des échanges en termes de tourisme, de transport et de marchandises**, et de fait, différents types de trafics parfois contradictoires.
- ↪ Le couloir littoral du territoire biterrois accueillant les grandes infrastructures de transport, de nouveaux arrivants (le fort afflux migratoire de population est amené à se poursuivre sur le long terme), et un pic des échanges en période estivale, est menacé par cette **situation asphyxiante**, notamment en matières d'**environnement et de qualité de vie, ce qui risque à terme d'entraîner une diminution de l'attractivité de notre territoire**.
- ↪ **L'axe ferroviaire historique languedocien est pénalisé par des points durs** : la section Nîmes-Montpellier, le pont de Sète, la bifurcation de Narbonne limitant drastiquement sa capacité, auxquels nous pouvons ajouter les trafics provenant de l'Espagne.

- ↪ **Il a été constaté que l'augmentation du trafic de l'A75 sur la vallée du Rhône a impliqué une augmentation du trafic sur Béziers.** Toute autoroute ayant un trafic induit, **la croissance du trafic autoroutier entre Béziers et Narbonne augmente aujourd'hui un petit peu plus vite à cause de l'A75.**
- ↪ **Le ferroutage ne fonctionne pas de manière satisfaisante aujourd'hui sur le territoire national.**
- ↪ Les réflexions telles que celles ayant été menées sur le raccordement de l'A75 ou le **développement des TER en périurbain biterrois permettent de mailler les territoires** de façon pertinente et de mieux desservir les citoyens (sachant que 80% des déplacements réalisés dans la région Languedoc-Roussillon sont intra-régionaux).



- ↪ Le territoire biterrois, traversé par la future LGV, et positionné au carrefour routier entre l'A9 et l'A75, devra s'organiser pour **développer harmonieusement son territoire** et affirmer sa situation dans l'Arc Languedocien. **La gestion de la jonction A9/A75 est un des enjeux fort et déterminant pour le devenir de notre territoire.**

Le territoire du biterrois n'est pas couvert par un Plan de Déplacements Urbains. Toutefois, dans le cadre de l'élaboration du SCOT du Biterrois, **les élus locaux seront amenés à prévoir et organiser le développement durable et de cohérence territoriale.**

**Dans le cadre du SCOT du Biterrois, il s'agit de :**

- S'efforcer de **mettre en évidence les liens entre les réseaux de transports et les dynamiques territoriales,**
- Elaborer, à travers notamment des grands choix stratégiques d'organisation et de développement du territoire (PADD), des **scénarios prospectifs où urbanisme et déplacements s'articulent,** et décliner les principes du développement durable à l'échelle du territoire (renforcement du pôle central, affirmation des liaisons radiales pour les transports en commun, identification de pôles d'appui, etc. pour le développement d'un réseau de transport collectif performant reliant les différentes centralités, etc.),
- Egalement, **prescrire des orientations cohérentes en matière de développement urbain avec le système de déplacements, ainsi que des orientations en matière de déplacements au service d'un développement urbain maîtrisé** (définir notamment des priorités pour le réseau de voirie hiérarchisé, le réseau de transports collectifs, les principes d'une politique de stationnement, la promotion de l'usage des modes doux).

Le SCOT, par l'intégration qu'il permet principalement entre urbanisme, déplacements, habitat, équipements commerciaux, se caractérise comme étant un **outil essentiel de stratégie et de gestion conjointe de ces politiques.** Ainsi, à travers le SCOT, les territoires devront s'efforcer d'optimiser les infrastructures, de développer l'intermodalité et surtout de conforter les nouvelles infrastructures en projet (LGV, Contournement A9,...) en intégrant dans les réalisations les interactions entre transports et urbanisation.

## 2) Les orientations souhaitées :

### ↪ Vers un transport combiné : l'intermodalité

Il serait intéressant et nécessaire de se tourner vers un **maillage cohérent du territoire** et ne pas concentrer les nuisances sur les mêmes lieux. Ainsi, il est souhaitable, dans le cadre d'une **politique de cohérence territoriale de développer les territoires** qui aujourd'hui sont enclavés voire freinés dans leur développement par manque de dessertes (cas des hauts cantons). Préférer une stratégie de mise en

place de chantiers pour le trafic inter-régional semble plus en adéquation que l'échelle locale. Ainsi, il importe de prévoir une coordination efficace pour ne pas avoir de conséquence sur les routes départementales par rapport aux grandes infrastructures.

D'autre part, étudier la demande de transport domicile/travail permettrait de **ne pas rendre systématique l'utilisation de la voiture**. Dans ce cadre, les réseaux de transports urbains doivent être adaptés afin de répondre de façon adéquate à l'urbanisation actuelle et future des agglomérations. En effet, l'amélioration des dessertes peri-urbaines passe aussi par la réalisation de projets de type tram-train, comme celui qu'est en train de réaliser la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée sur la ligne Béziers-Neussargues.

La question du doublement de l'A9 suscite des opinions mitigées, dans le sens où augmenter les capacités autoroutières de l'A9 ne paraît pas adapté du fait d'un secteur littoral déjà fragilisé. S'il semble indispensable de créer une seconde autoroute, celle-ci se situerait plutôt au Nord. **Cette autoroute de piémont permettrait d'irriguer les hauts cantons et de désengorger notamment l'axe Montpellier-Narbonne (A9) qui connaît un véritable blocage de la circulation plusieurs jours par an**. On se trouve ainsi face au besoin de créer une autoroute 1x1 voie extensible à 2x2 voies. **La réalisation de cette voie sous forme routière et non autoroutière permettrait de lui conférer un caractère moins impactant sur l'espace et le fonctionnement.**

**Il est possible d'imaginer des solutions qui ne soient pas nécessairement autoroutières au nord de notre territoire**. En effet, on pourrait apporter une solution en reliant Clermont-l'Hérault à Lézignan pour permettre un délestage un certain nombre de jours pendant l'année de façon à éviter la thrombose. En effet, il y aurait une desserte plus facile de toutes les localités moyennes parce que cela passerait à plus grande proximité de Bédarieux ou d'Olonzac que ce qui se passe actuellement par rapport à l'autoroute A9. Ainsi, il y aurait une meilleure desserte avec des branchements à améliorer sur des routes départementales comme la 909 (route de Bédarieux) vers le littoral et l'arrière-pays sous forme d'un itinéraire bis.

Les liaisons vers les territoires et pays voisins doivent être améliorées notamment par l'intermédiaire de projets tels que celui de la **ligne TGV Montpellier-Perpignan**. **Cette liaison est urgente et indispensable à réaliser**. Afin de valoriser dans sa globalité le territoire biterrois, il est important que cette nouvelle ligne soit **mixte (fret et voyageurs)**.

De plus, le ferroutage est une technique qui permettrait **d'améliorer les transports et les problèmes de pollution**, à condition qu'une étude soit élaborée quant à sa rentabilité, puisqu'en matière de fret, la distance de transport pour que cela soit rentable est de 500km.

L'idée d'une autoroute maritime a aussi été soulevée à condition de réaménager les ports. Cette technique du cabotage permettrait de résoudre pour partie les problèmes sur une portion de notre territoire.

#### ↳ **Rendre opportun le progrès technologique :**

Si le développement durable est au cœur de nombreuses réflexions, peu d'efforts sont réalisés quant à la délivrance de biocarburant dans les stations d'essence.

D'autre part, si limiter les émissions de gaz à effet de serre, produites par la congestion routière, est un souci de plus en plus présent, **le biocarburant pourrait être une solution ponctuelle à cette problématique**. En effet, la réalisation de cultures de substitution comme le colza permettrait de répondre en partie à la limitation des pollutions, et elle permettrait aussi de répondre en partie à la crise viticole.

### 3) Comment acceptez-vous les mesures proposées par l'Etat ?

#### ↳ Eclaircir les rôles des acteurs

**Une mise en cohérence des actions des acteurs paraît être une orientation prioritaire.** L'Etat a sa propre politique et ses propres responsabilités, tandis que la région, les départements et les agglomérations ont des compétences qui ont fortement évolué. Toute cela crée un **enchevêtrement de compétences dans le domaine du transport** qui demande à être clarifié. Ainsi, **l'association entre ces différentes autorités sous forme de groupes de travail se révélerait être une solution opportune.**

A l'échelle du SCOT du Biterrois, les réflexions devront être prises en compte au niveau de l'évaluation environnementale. Il s'agira de définir les critères, puis les indicateurs d'évaluation retenus pour prendre en compte les déplacements à la bonne échelle, en fixant aux projets des objectifs réalistes. D'autre part, les orientations devront être prises en fonction des ressources naturelles, des risques majeurs, du patrimoine, de l'agriculture, du tourisme, et s'inscrire dans les logiques d'aménagement du territoire : **local, régional, national et européen pour arriver à un équilibre, une cohérence et une complémentarité des territoires.**

#### ↳ Donner des solutions cohérentes :

Les mesures doivent fortement **contribuer au développement démographique, économique et urbain maîtrisé du territoire biterrois tout en préservant notre richesse paysagère et écologique.**

Il est certain que les solutions se trouveront à la croisée des échanges entre les différents acteurs, ce qui requiert également une **volonté commune de changement de mentalités et de comportements.** C'est pourquoi, des mesures étatiques incitatives peuvent contribuer à amorcer une nouvelle ère.

#### ↳ Inciter une évolution des comportements

Pour inciter les transporteurs à utiliser le ferroutage, il faut mettre en œuvre, au plus tôt, l'adaptation du réseau ferroviaire existant, et en projet, par une **action massive et consensuelle de tous les élus, les décideurs et le financeurs.**

#### ↳ Permettre des financements :

**Les engagements financiers de la part de l'Etat doivent être incitatifs dans les différents scénarios proposés avec un accompagnement significatif de la Région pour le territoire biterrois.**

Il y a une nécessité pour les décideurs locaux de bien connaître les marges de manœuvre possibles aux différents horizons (2007-2013/2014-2020) selon les actions approuvées par le CIADT : **affectation budgétaire par aire géo administrative (SCOT, Communauté d'Agglomération ou de Communes) et par mode, pour comparaison.**

Les modes routiers demeureront largement prioritaires dans les prochaines décennies, tant que les usages de la route resteront la seule option rationnelle. **C'est pourquoi, il est important que l'Etat, voire l'Europe investisse dans le progrès technologique, qui est une potentialité incontestablement porteuse de beaucoup d'espoirs à long terme.**