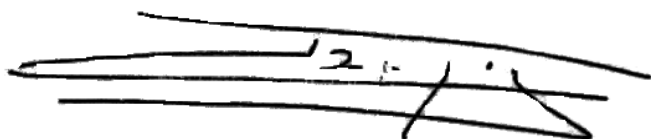


REGION  
LANGUEDOC-ROUSSILLON

CONSEIL  
ECONOMIQUE ET SOCIAL

Séance plénière du 7 juin 2006

Adopté à l'unanimité



Le Président,  
Jean-Claude BOUSQUET

**AVIS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL  
RELATIF AU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES  
TRANSPORTS « VALLEE DU RHONE  
ET ARC LANGUEDOCIEN »**

*Préambule*

Depuis le vote de la loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002, la procédure de débat public prévoit la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour tout projet d'aménagement ou d'équipement dont le coût dépasse 300 millions d'euros.

Ce débat public, voulu par le législateur, implique la participation de la population, des collectivités locales et des représentants des assemblées consultatives.

Cet effort de concertation institutionnalisé doit, notamment, permettre aux responsables professionnels et aux représentants de la société civile organisée de

jouer pleinement leur rôle de piliers incontournables de la **démocratie participative**.

Il convient aujourd'hui de se féliciter qu'un débat public abordant une **problématique générale** en matière d'environnement ou d'aménagement ait été organisée. C'est, en effet, la seconde fois (après un premier débat, clôt en janvier 2006, portant sur les options de **gestion des déchets radioactifs**) que cette approche globale est privilégiée dans le débat public.

## I - LES MODALITES DU DEBAT

Conformément à la décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003, l'Etat a réalisé en septembre 2004 un document de problématique intitulé « Vallée du Rhône et Arc Languedocien : éléments de réflexion sur la politique des transports ».

### 1) Le Calendrier

Ce rapport a fait l'objet, le 10 mai 2005, d'une présentation devant la Commission Aménagement du Territoire. A l'issue de cette séance de travail, celle-ci a fait connaître, dans une communication examinée en séance plénière le 20 juillet 2005, ses premières remarques et observations.

Répondant à une saisine conjointe du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministère de l'écologie et du développement durable, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 6 juillet 2005 de mettre en place une Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

La CPDP « politique des transports : Vallée du Rhône et Arc Languedocien », présidée par Philippe Marzolf, a ouvert le 27 mars 2006 à Avignon le débat public sur ce sujet. D'ici le 20 juillet 2006, date prévue pour la clôture formelle du débat, quatre séries de réunions publiques seront organisées à l'initiative du CPDP.

Trois **réunions de lancement** – une par région directement concernée - ont eu lieu. Concernant le Languedoc-Roussillon cette réunion s'est déroulée le 6 avril 2006 à l'Hôtel de Ville de Montpellier. Le Président du CESR, a émis à cette occasion le souhait que « ce débat public et les nombreuses réunions thématiques ou territoriales, prévues d'ici juillet prochain, débouchent sur des propositions donnant un contenu concret aux notions **d'efficacité économique, de développement durable, et de cohérence territoriale**. ».

Par la suite, dix **réunions thématiques** ont été organisées, du 11 avril au 10 mai par le CPDP, dont deux à Montpellier sur les thèmes « Transports et développement des territoires et transports et enjeux locaux d'environnement » et une à Nîmes sur le thème « Transports et mobilité des personnes ».

Trois **auditions publiques** ont été également programmées dont une à l'Hôtel de ville de Montpellier le 22 mai 2006.

Enfin treize **réunions territoriales** sont prévues du 7 juin au 6 juillet 2006, dont six en Languedoc-Roussillon : à Perpignan (le 7 juin), Sète (le 8 juin), Montpellier (le 13 juin), Alès (le 14 juin), Mende (le 27 juin), Narbonne (le 3 juillet).

Comme on peut le constater le dispositif de consultation mis en place par le CPDP est particulièrement élaboré et complet. Il s'appuie également sur des documents supports de qualité dont la dernière livraison date de mars 2006.

## **2) Le contenu du dossier**

Un « **Dossier du Débat** », d'une centaine de pages, a été élaboré et largement diffusé. Ce document focalise l'information sur la situation de l'axe Lyon-Marseille-Perpignan, tout en donnant des éléments d'éclairage complémentaire sur un « territoire fonctionnel » constitué par une partie des trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, voire sur un « territoire d'influence » plus large et non délimité à priori.

Ce rapport est accompagné d'un document de cinquante pages intitulé « Pour en savoir plus » destiné à fournir des éléments d'éclairage complémentaires faisant écho à la plupart des sujets traités dans le dossier principal .

Les deux documents, ont été mis à la disposition de l'ensemble des membres du Conseil Economique et Social Régional. Ils ont permis à chacun d'être informé sur les éléments déterminants faisant l'objet du débat public, et de pouvoir ainsi participer utilement à celui-ci.

Les contributions écrites parvenues au CESR sont jointes au présent avis. Elles ont été présentées, par leurs auteurs, devant la Commission Aménagement du Territoire, le 29 mai 2006.

## **3) Une première prise de position interrégionale**

A l'initiative des Présidents des CESR des Régions Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône Alpes une **réunion interrégionale** restreinte, à laquelle ont été conviés les présidents et rapporteurs des Commissions concernées des trois CESR, s'est tenue le 12 avril dernier à Avignon. Cette séance de travail a débouché sur une déclaration commune diffusée à tous les membres du CESR Languedoc-Roussillon. Ce document interrégional s'articule autour de quatre des principaux enjeux du débat intéressant nos trois régions :

- Mettre les transports au service de l'aménagement du territoire,
- Appréhender l'ensemble des territoires de la Vallée du Rhône et de l'Arc Méditerranéen et s'ouvrir aux pays du pourtour Méditerranéen,
- Programmer la réalisation des projets déjà décidés et engager au plus tôt les orientations résultant du débat public,
- Donner un contenu concret à la notion de report modal et valoriser chaque mode sur son créneau de pertinence.

Au delà des remarques et observations figurant dans la déclaration commune les participants à cette réunion ont unanimement souligné le caractère inapproprié de l'intitulé du débat public qui ignore la problématique des liaisons avec l'Espagne d'une part, l'Italie d'autre part. Comme l'indique cette déclaration, la situation de carrefour, de lieu de passage et de liaison des trois Régions : Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes Côte-d'Azur et Rhône-Alpes, « impose, en toute logique, une reformulation de l'intitulé d'un débat public qui doit, plus que jamais, être centré sur la question des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Méditerranéen (et non l'Arc Languedocien) ».

## **II – LES GRANDES LIGNES DU DOCUMENT INITIAL DE PROBLEMATIQUE**

Selon les rédacteurs du document de problématique, au regard des prévisions d'accroissement de la demande, la congestion des réseaux de transports, à l'horizon 2020, est inévitable si des mesures ne sont pas prises.

Le rapport comporte trois grandes parties :

- la première présente la situation actuelle du territoire étudié qui s'inscrit dans le triangle Perpignan-Lyon- Vintimille.

- la deuxième partie envisage la situation des transports et déplacements à l'horizon 2020.
- la troisième évoque ce que doit, ou pourrait être, la politique de transports en 2020 pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

## 1) **La situation actuelle**

Diverses considérations ponctuent la première partie du rapport : sur le territoire étudié, sur les infrastructures existantes, sur les niveaux de service, sur les impacts environnementaux des infrastructures et des trafics.

La population des trois régions concernées augmente sensiblement, et plus rapidement, que sur l'ensemble du territoire national.

Sur le plan économique, le secteur tertiaire, avec plus 70 % des emplois, est largement prépondérant dans cet espace interrégional. Autre caractéristique territoriale évoquée : une vocation touristique diversifiée, comprenant notamment le tourisme de montagne et le tourisme balnéaire.

S'agissant du développement des activités transport et logistique dans les trois régions du sud-est, un distinguo est introduit pour ce type d'activité entre notre région et celles de Rhône-Alpes et de PACA. Nos deux voisines possèdent, en effet, un fort secteur transport-logistique, ce qui n'est pas le cas en Languedoc-Roussillon.

Le rapport soutient que l'enjeu européen du territoire des trois régions « réside d'abord dans sa position de corridor<sup>1</sup> de transport ». L'offre de transport y est très diversifiée. Tous les modes de transport sont représentés, et les infrastructures actuelles décrites dans le détail.

Les autres grands enjeux des territoires – listés en page 27 - reposent notamment sur la capacité à mettre en œuvre une coopération interrégionale. Deux zones sont distinguées en Languedoc-Roussillon : **la plaine et le piémont**.

En ce qui concerne la plaine les enjeux principaux suivants sont mis en avant :

- articuler les projets d'infrastructure avec les politiques d'accueil des populations, en favorisant l'attractivité des espaces ruraux,
- aménager les espaces urbains pour faire face aux problèmes de congestion rencontrés notamment sur l'agglomération montpelliéraine,
- accompagner et favoriser le développement économique autour du secteur tertiaire, du tourisme et de l'agriculture,
- maîtriser la gestion des crues, des déchets, des nuisances et de la qualité de l'air.

---

<sup>1</sup> Selon les auteurs du rapport, la vallée du Rhône et l'arc languedocien font partie des corridors européens d'itinéraires multimodaux (route, fer, voie navigable, cabotage maritime) qui supportent le transport de flux internationaux d'une certaine importance.

Pour le piémont languedocien trois enjeux sont évoqués :

- se positionner sur les industries de pointe pour dynamiser l'emploi,
- conserver à l'agriculture une place significative de l'économie locale,
- mieux structurer l'activité touristique.

La première partie du rapport évoque également les niveaux de service actuels. Elle précise l'importance des trafics, marchandises et passagers, constatés sur chacun des réseaux d'infrastructures ainsi que les conditions offertes aux usagers en terme de confort, de rapidité de fiabilité et de régularité des temps de parcours.

Elle souligne l'importance des hauts niveaux de saturation déjà atteints en particulier sur les autoroutes<sup>2</sup> A7 et A9, ainsi que sur le réseau ferré, et traite des impacts environnementaux et des nuisances provoqués par les infrastructures et les trafics actuels.

## 2) **Les transports et les déplacements en 2020**

La deuxième partie du rapport rappelle quelle est la politique actuelle des transports. Elle souligne l'évolution de la demande de transport, en forte progression depuis plusieurs années. Elle fait le point sur les infrastructures nationales à réaliser dans les 15 ans, et évalue dans quelle mesure les actions décidées aujourd'hui permettront d'accueillir les différents trafics prévisibles à l'horizon 2020.

La politique nationale des transports a connu un inflexion, notamment depuis la parution en 2001 du Livre Blanc de la Commission Européenne intitulé « La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». Ce rapport préconisait, outre la réalisation du réseau transeuropéen de transports, une soixantaine de mesures parmi lesquelles :

- a) Revitaliser le rail particulièrement pour le transport de fret,
- b) Améliorer la qualité du transport routier de marchandises, en encadrant les rapports entre chargeurs et transporteurs et en harmonisant les réglementations économiques et sociales des différents pays de l'Union Européenne,
- c) Promouvoir le transport maritime à courte distance et le transport fluvial,

---

<sup>2</sup> Les sections autoroutières les plus chargées sont celles où se superposent plusieurs types de trafics : trafic de transit, d'échange et local.

- d) Ou encore, améliorer l'efficacité de la tarification en modulant la fiscalité des carburants et les droits de péages de façon à prendre en compte les coûts externes.

Les dernières décisions inscrites dans cette perspective ont été prises par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003. La politique nationale des transports se traduit par un programme de 50 projets à l'horizon 2025, d'un coût global de 22,5 milliards d'euros dont 75 % pour le ferroviaire.

Les principales décisions du CIADT intéressant directement notre région concernent la **réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse** le long de l'arc méditerranéen et le développement d'une **autoroute de la mer** sur la façade méditerranéenne.

**La politique nationale des transports est également déclinée dans les actuels Contrats de Plan Etat-Région.** Pour le Languedoc-Roussillon les actions programmées concernent le mode routier avec la réalisation de déviations routières d'agglomérations (Montpellier, Béziers, Narbonne, Carcassonne, Perpignan) ainsi que l'amélioration de certains axes structurants (RN 106, RN300, A750, RN 116...). Les mesures prévues pour le mode ferroviaire sont la modernisation des grandes gares, la création de pôles multimodaux de transports de voyageurs ainsi que l'agrandissement du terminal de transport combiné de Perpignan et des améliorations sur les lignes classiques, pour la desserte TER.

Les évolutions de la demande de transports, tous modes confondus, à l'horizon 2020 sont étudiées dans ce rapport. Le scénario choisi, à partir de certaines hypothèses, aboutit à une situation dite « de référence » prenant en compte :

- a) Les infrastructures déjà décidées ou envisagées dans les documents d'orientation et de planification,
- b) Une évolution de la demande de transport à l'horizon 2020 basée sur une hypothèse d'augmentation du PIB de 1,9% par an. La politique des transports devra s'inscrire dans la stratégie nationale de développement durable et de rééquilibrage modal,
- c) Une hypothèse de moindre croissance de la mobilité du fait du vieillissement de la population et de la plus faible croissance du parc automobile.



La situation de référence donnerait en 2020 les résultats suivants :

Trafic en millions de voyageurs et marchandises - millions de tonnes - en 2000 et 2020 (tous modes confondus).

<b>Voyageurs</b>	<b>2000</b>	<b>2020</b>	<b>Marchandises</b>	<b>2000</b>	<b>2020</b>	
<b>Vienne-Valence</b>	51	66		66	91	
<b>Valence-Orange</b>	56	72		71	97	
<b>Nîmes-Montpellier</b>	24	32		63	97	
<b>Montpellier-Narbonne</b>		9	11		58	92

On constate que la « situation de référence » se traduirait, dans 15 ans, par une augmentation entre Narbonne et Nîmes de 30 % du trafic voyageurs et de 56 % du trafic des marchandises.

Le trafic, les niveaux de service et les impacts de la situation de référence pour chacun des modes considérés sont précisés dans le rapport.

### **3) Quelle politique de transport en 2020 pour la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien ?**

Cette question, traitée en dernière partie du document, pose le problème des mesures à prendre pour limiter au mieux les effets négatifs de la situation de référence.

Les pistes avancées reposent en premier lieu sur l'amélioration de la gestion des réseaux existants notamment en :

- a) améliorant l'exploitation du mode fluvial,
- b) optimisant la circulation des trains,
- c) modulant la tarification du réseau autoroutier, et en régulant la vitesse et l'accès.

Sont également envisagés le développement ou la création de nouveaux services susceptibles de favoriser le rééquilibrage modal de marchandises (autoroute de la mer et autoroute ferroviaire par exemple) et de voyageurs (développement des TER et des TGV par exemple).

En conclusion le document initial de problématique proposait un « scénario volontariste » visant à développer les modes alternatifs à la route et à minimiser le trafic sur les autoroutes A7 et A9.

Ce scénario prévoyait des aménagements sur place des infrastructures ferroviaires et routières. Il envisageait aussi l'éventualité de la création d'une nouvelle infrastructure à caractéristique autoroutière en zone de piémont.

### III – LES ELEMENTS DU DOSSIER DU DEBAT INTERESSANT PLUS SPECIFIQUEMENT LE LANGUEDOC-ROUSSILLON

Le « Dossier du Débat » précise un certain nombre d'éléments que le « dossier de problématique de 2005 » avait insuffisamment pris en considération. En ce sens il a permis à la CPDP de tenir compte, dans une certaine mesure, des premières consultations.

La situation des territoires de nos trois régions et des transports en 2006, les orientations des politiques nationales et les perspectives à 20 ans sont les trois premiers chapitres traités dans le dossier du débat.

S'agissant des territoires visés par le débat public, le CESR a insisté, à de multiples occasions sur la nécessaire prise en compte **du développement irréversible des relations méditerranéennes**.

L'avis du CESR, adopté en décembre 2005, relatif au projet de Schéma Régional de Développement Economique « SERVIR » du Conseil Régional allait, une nouvelle fois dans ce sens, comme le souligne le passage suivant :

« l'ouverture sur la Méditerranée ne doit pas être négligée. La région, compte tenu de sa position géographique et des caractéristiques de son économie, doit intégrer cette réalité dans la perspective de la zone de libre échange qui s'annonce à l'horizon 2010. **Le marché du Maghreb** ne peut être ignoré, et doit faire l'objet d'une stratégie organisée dans son approche commerciale, à l'exemple de l'action menée par la région PACA. C'est pourquoi **le secteur maritime**, avec le développement prévisible des autoroutes de la mer, mérite, entre autres d'être pris en compte, dans la perspective d'un accroissement des échanges économiques avec les Pays du Sud de la Méditerranée. »

On notera que « l'élargissement du territoire » est pris en considération dans la partie introductive en page 7, et en page 13, du dossier du débat, ainsi que dans le rapport « en savoir plus » cf partie consacrée aux politiques étrangères en matière de transport.

**Il eut dans ces conditions été logique que l'intitulé du présent débat public puisse être reformulé en « Vallée du Rhône et Arc Méditerranéen ». Cet intitulé correspondrait mieux à la problématique posée. Plusieurs contributions adressées à la Commission Aménagement du Territoire abondent dans ce sens.**

## *2.1 Les principaux éléments du dossier du débat mettent en exergue une situation contrainte des transports dans notre région*

L'attractivité des territoires, et ses conséquences dans le domaine des transports est une donnée essentielle pour l'avenir des régions Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et PACA.

Selon une récente étude de la société Expérian France, le Languedoc-Roussillon occupe en matière d'attractivité le premier rang du **classement des régions françaises** (et le 14ème rang des régions européennes). Ce classement a été calculé à partir de quatre critères : croissance de la population, de l'emploi, du produit intérieur brut et de la productivité. Sur les mêmes bases notre voisine PACA est deuxième et Rhône-Alpes septième.

**2.1.1 - L'effet démographique bien connu** – avec 13 millions d'habitants la population de nos trois régions a augmenté de 1990 à 1999 selon un taux annuel deux fois plus rapide que le taux de l'ensemble de la France – amplifié par un attractivité touristique incontestable, font du Languedoc-Roussillon une **région où les infrastructures de transports de voyageurs et de marchandises sont incontournables. Leur développement, au service de l'aménagement du territoire, est donc essentiel.**

**2.1.2** – L'importance du trafic sur l'**axe autoroutier A9** fait craindre un dégradation des conditions de circulation et des engorgements de plus en plus fréquents, notamment pour accéder aux agglomérations. **La saturation de cet axe est principalement due aux véhicules légers.**

Le **trafic voyageurs** constitué par les véhicules à usages professionnels et touristiques représente de loin le trafic le plus important sur l'A9, comme sur l'A7 de nos voisins. En effet de 79,3 à 82,5 % des véhicules de l'A9 (soit environ 49 000 véhicules, exprimé en trafic annuel moyen journalier moyen ) sont des véhicules légers. On assiste en été à une forte accentuation du trafic des véhicules légers (représentant alors en juillet et août de 86,7 à 87,9 %, du trafic total) s'élevant en 2004 à 86 000, sur les 98 000 véhicules jours comptabilisés par exemple au droit de Montpellier.

**2.1.3** – S’agissant plus particulièrement du **transport de marchandises**, qui représente en moyenne 16 000 véhicules/jour au droit de Montpellier, trois types de trafics coexistent sur l’A9 : les **flux de transit**, les **flux d’échange** et les **flux internes**.

- a) Le flux de transit, c’est à dire les poids lourds dont l’origine et la destination sont extérieurs aux trois régions, représente, au droit de Montpellier, 8000 véhicules-jour.
- b) Le trafic d’échange, c’est à dire les poids lourds ayant soit leur origine, soit leur destination à l’intérieur des trois régions représente 5000 véhicules.
- c) Le trafic interne, c’est à dire les poids lourds ayant leur origine et leur destination à l’intérieur des trois régions représente 3000 véhicules.

Tant en ce qui concerne les véhicules légers que les poids lourds, les parcours de courte distance (de l’ordre de 100 km) représentent une part importante du trafic. Le **report modal** doit donc être recherché tant pour les transports de marchandises, que pour celui des voyageurs :

➤ **Pour les marchandises**, le trafic le plus directement concerné par l’intermodalité est celui correspondant aux flux de transit de longue distance, qui représentent la moitié du trafic.

➤ **S’agissant des voyageurs**, le report modal, en particulier pour les trajets de faible durée, ne deviendra effectif qu’à la condition que les transports collectifs puissent répondre efficacement aux besoins. Ce report modal du véhicule individuel vers les transports collectifs sera d’autant plus efficace que les autorités organisatrices de transports collectifs disposeront des moyens techniques, financiers et juridiques permettant le développement de ces transports collectifs.

**2.1.4** – En Languedoc-Roussillon, comme dans les autres régions, les économies d’énergies fossiles s’imposent. **Le renforcement et le développement du réseau ferroviaire et du transport maritime apparaissent dans ce contexte plus que jamais nécessaire**

## *2.2 L'Aménagement équilibré et harmonieux du territoire du Languedoc-Roussillon nécessite, en matière de transports, des décisions nationales rapides accompagnées de mesures novatrices*

Certaines propositions donnant un contenu concret aux notions d'**efficacité économique**, de **cohérence territoriale**, et de **développement durable** figurent dans le dossier du débat (voir synthèse en p. 86 et 87).

>> **L'efficacité économique** implique une disponibilité effective des différents modes de transport sur le territoire régional facilitant les échanges notamment – mais pas seulement – à proximité des agglomérations.

Doit on toutefois continuer à privilégier le mode de transport prépondérant en l'occurrence le mode routier, et/ou faut-il développer prioritairement les réseaux ferroviaires et le transport maritime ? A-t-on les moyens d'investir simultanément, à un niveau pertinent, dans les différents modes ? Certaines décisions considérées comme acquises vont elles être remises en cause ?

Pour ne donner qu'un seul exemple, s'agissant du **dédoublé de l'A9<sup>3</sup> entre Baillargues et Saint Jean de Védas**, l'avis défavorable de la commission d'enquête a été officialisé par le Préfet de Région le 6 avril dernier, mettant en jeu la sécurité de nos concitoyens. La décision de réaliser rapidement un investissement, destiné à séparer les flux de transit et les flux de desserte locale, sera-t-elle remise en cause par l'Etat alors même que le blocage des accès autoroutiers pour pénétrer dans la métropole régionale s'accroît de jour en jour ?

Le Conseil Economique et Social régional considère que la **séparation des flux routiers de transit et de desserte locale est indispensable et urgente**.

**Indispensable**, pour assurer la sécurité du trafic autoroutier actuellement de moins en moins garantie, notamment au droit de Montpellier.

**Urgente**, car la limitation de vitesse – à 110 km/h – déjà appliquée, ne saurait, à elle seule, garantir une meilleure fluidité, et une sécurité renforcée.

**Le dédoublement autoroutier de Montpellier (A9 b) est donc un impératif absolu qu'il importe de réaliser à brefs délais**. D'où la nécessité, dès à présent, de s'interroger sur le rôle qu'auront à jouer, en ce domaine, les

---

<sup>3</sup> Dédoublé de l'axe A9 au droit de Montpellier entre Baillargues et Saint-Jean de Védas, longueur 19 km, coût estimé 385 M d'euros.

collectivités territoriales concernées en matière d'acquisition foncière, puisque – chacun le sait – les autoroutes sont concédées à des opérateurs privés.

>> La recherche de **cohérence territoriale** implique toutefois qu'avant d'envisager un nouvel axe autoroutier traversant le Languedoc-Roussillon, on mette en œuvre toutes les **mesures susceptibles de réguler l'existant**. Les six mesures présentées dans ce registre, dont une concerne les infrastructures fluviales, une seconde les infrastructures ferroviaires, mais surtout les infrastructures routières (tableau de synthèse p.86 du dossier du débat) présentent une même caractéristique : si elle sont mises en œuvre elles auront comme conséquence principale « quelques % d'amélioration de capacité, et un bilan environnemental amélioré, si report modal. ».

**Ces mesures ne sont donc pas inutiles, mais d'un impact attendu limité. Compte tenu de leur faible coût elle pourraient cependant être rapidement mises en œuvre.**

D'une toute autre nature sont les deux familles suivantes de mesures relatives :

- a) au **développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime**, comprenant pour le ferroviaire plusieurs propositions (LGV Montpellier-Perpignan, autoroutes ferroviaires, intensification offre TGV et TER, et offre fret, augmentation de la longueur des trains fret, développement du transport combiné rail-route). Pour la partie fluviale et maritime trois mesures sont envisagées, les autoroutes de la mer, les navettes fluviales conteneurs, le canal Saône-Moselle.
- b) au **développement des infrastructures autoroutières et routières** présentées au débat public. Les hypothèses envisagées comportent plusieurs options de développement des autoroutes A7 et A9, ainsi que la création d'un nouvel axe autoroutier de piémont. Ces hypothèses devraient inclure la RN 88. Divers aménagements du réseau routier national parallèle à A7 et A9 sont également envisagés.

D'une manière générale, ces mesures présupposent des efforts financiers beaucoup plus conséquents. L'échelle de décision les concernant se situe au niveau national voire international, ce qui correspond à des investissements à prévoir qualifié pour dix de ces mesures - sur les seize présentées - « d'élevé ou de très élevé ».

Les mesures concernant le mode ferroviaire sont particulièrement importantes pour le Languedoc-Roussillon. **Leur financement n'est cependant pas totalement assuré** (cf décisions du CIADT). **Les délais prévus de réalisation apparaissent trop lointains, notamment pour la ligne nouvelle ferroviaire mixte à grande vitesse Montpellier-Perpignan** qui conditionne pourtant, en grande partie, le fonctionnement optimal du réseau ferroviaire national et européen mais aussi le Transport Express Régional du Languedoc-Roussillon.

Le CESR est favorable à la continuité des travaux de la LGV mixte (voyageurs et marchandises). Plusieurs avis ont été adoptés en ce sens. **L'arrivée de celle-ci à Perpignan en 2009, et la réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier à l'horizon en 2012 n'ont de sens que si le « maillon manquant Montpellier-Perpignan » est réalisé dans la foulée, avant 2020, et non au delà de 2025 comme indiqué dans le dossier du débat.**

**S'agissant du mode maritime et fluvial, le développement d'une autoroute de la mer** a été actée par le CIADT du 18 décembre 2003. Elle nécessite cependant un accord international (Espagne-France-Italie). L'intérêt de cette option, si elle venait à aboutir, serait au vu des études menées par l'Etat, la **perspective d'un transfert de plus de 100 000 poids lourds par an de la route vers la mer.**

La Région Languedoc-Roussillon s'est récemment portée candidate au transfert de compétences concernant les deux Ports d'intérêt national de Sète et de Port la Nouvelle. Elle est donc directement concernée par cette « autoroute de la mer », susceptible de favoriser notamment le report modal des poids lourds de la route vers le mode maritime et fluvial.

>> Des opérations favorisant le **développement durable** sont proposées parmi les trois dernières familles de mesures présentées au débat public. Certaines de ces **mesures sont novatrices** comme par exemple celles relatives au progrès technologique (biocarburants, biomasse, production de l'hydrogène comme ressource énergétique alternative...). Elles nécessitent cependant un effort en Recherche et Développement et leur mise en œuvre effective est, pour certaines d'entre-elles, envisagée au delà de 2025.

Le dossier du débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen a permis de mettre en exergue des enjeux d'une importance majeure pour les régions concernées – et notamment le Languedoc-Roussillon. Le présent avis est donc l'occasion, pour le Conseil Economique et Social régional, non seulement de rappeler les positions précédemment exprimées (annexe 1), mais également de faire connaître son point de vue sur des questions auxquelles il importe d'apporter, à brefs délais, des réponses concrètes.



## ANNEXE 1

### **Rappel des observations du CESR concernant le document initial de problématique (avis du 20 juillet 2005)**

Le document de problématique « Vallée du Rhône et Arc Languedocien » rassemble des éléments figurant dans différents documents de l'Etat, sur lesquels le CESR avait par le passé eu l'occasion de se prononcer. C'est le cas, par exemple, des Schémas multimodaux de Services Collectifs de transport de voyageurs et de marchandises à l'horizon 2015, ou encore du CPER 2000-2006. Sur ce dernier point on rappellera que les infrastructures de transport représentent **plus du tiers de l'enveloppe financière totale**.

Il apparaît donc indispensable, comme l'a déjà souligné à de multiples reprises le CESR, que les engagements dans ce domaine, comme dans d'autres, soient tenus. Les retards constatés au niveau des engagements financiers de l'Etat du CPER, en matière d'infrastructures routières notamment, rendent plus incertaines les prévisions de la situation de référence présentée dans le rapport. Elles augurent mal de la faisabilité du scénario volontariste, pour lequel des moyens nouveaux importants devront être engagés d'ici 2020.

L'impact de l'hypothèse du système RN 88, à deux fois deux voies, liée aux structurantes RN 106, A75 et A750, RN 112, A 61, sur une diffusion du trafic entre la vallée du Rhône et l'A9 n'a pas été étudié ; Or cette hypothèse accompagnée par la mise en place d'une disposition tarifaire incitative adaptée semble, à priori, bien correspondre à la dilution recherchée du trafic et à la structuration dynamique de l'aménagement des territoires traversés.

Cette hypothèse devrait, selon le Conseil Economique et Social, être étudiée avec encore plus de soin, et figurer en bonne place dans le document soumis au débat public.

Dans la région, chacun a également eu l'occasion de souligner l'importance du mode ferroviaire. La mixité voyageurs - fret de la Ligne Nouvelle à Grande Vitesse est, à cet égard, une des réponses pertinentes à l'engorgement croissant des principaux axes routiers et autoroutiers.

Mais au delà du contournement de Nîmes et Montpellier, et du raccordement de Perpignan à l'Espagne, projets décidés par le CIADT de 2003, qu'il convient de

réaliser **impérativement dans les meilleurs délais**, demeure cependant la question de la **ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan**.

Le CESR a, en effet, constamment plaidé pour que l'ensemble de la ligne ferroviaire mixte à grande vitesse traversant notre région puisse être réalisée dans les meilleurs délais. Elle devrait, pour le moins, figurer dans les hypothèses du scénario volontariste ce qui n'est actuellement pas le cas. Il convient donc de remédier à cette situation. Le Conseil Economique et Social régional estime, en effet, que toutes les possibilités de financement doivent être examinées pour ces réalisations.

Les enjeux environnementaux et de santé publique mériteraient, enfin, d'être mieux affirmés et pris en considération. Le CESR souligne que la question centrale, pour notre région, comme pour Rhône Alpes et PACA, est de savoir dans **quelles conditions on va acheminer les voyageurs et le fret en 2020**. Les choix devront être opérés en tenant notamment compte de l'évolution prévisible des coûts énergétiques et des impacts environnementaux et de santé publique.

## ANNEXE 2

### LISTE DES CONTRIBUTIONS JOINTES

*(dans l'ordre de transmission au CESR LANGUEDOC-ROUSSILLON)*

- Comités régionaux Rhône alpes, Languedoc-Roussillon, PACA, Union interfédérale des transports : déclaration **CGT** dans le débat public Vallée du Rhône / Arc languedocien (p 19 – 20 ).
- **CLAPE LR** : Les excès de la circulation routière provoquent une crise planétaire (p. 21 - 24).
- **UNSA** : Réflexions pour enrichir le débat (p 25 - 26).
- **CRCI** : Pour des réseaux de transport intégrés, modernes et efficaces dans la vallée du Rhône et l'Arc Méditerranéen (p 27 - 30).
- **Contribution du groupe Force Ouvrière** du C.E.S. Languedoc-Roussillon au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien (p 31 - 33).
- **Contribution de la Délégation CFTC** (p 34 - 35).
- **Contributions N°1 et N°2 CFDT-AC/ME** (p 36 - 40).
- **Contribution de la CGPME Languedoc-Roussillon** (p 41).



## **DECLARATION CGT DANS LE DEBAT PUBLIC VALLEE DU RHONE/ARC LANGUEDOCIEN**

Les 3 Comités Régionaux de Rhône Alpes, Languedoc Roussillon, PACA, avec l'Union Interfédérale des Transports CGT décident de prendre part conjointement au débat public engagé sur les questions « relatives aux options générales sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien ».

Pour la CGT, ce nouveau débat public est l'occasion de réaffirmer le besoin d'une politique nationale des transports cohérente et coordonnée, compatible avec le développement durable et les exigences environnementales qui favorisent l'emploi et répondent aux besoins de déplacements des populations et des activités économiques.

Il est urgent que l'Etat et les pouvoirs publics mettent en œuvre de manière volontariste sur notre territoire, les recommandations du protocole de Kyoto pour limiter la production des gaz à effet de serre et engager une réorientation des flux de voyageurs et de fret, de la route vers les autres modes alternatifs, particulièrement le ferroviaire et le fluvial.

Toutes options visant à développer les capacités autoroutières participeraient à une nouvelle dégradation environnementale du système de transport et serait à l'évidence en contradiction avec cet objectif impérieux. Par ailleurs, le fret et le fluvial sont structurant pour le fret et ouvrent de réelles perspectives « Nord-Sud pour l'Europe » à partir de la façade Méditerranéenne via l'Europe du Nord.

Parce que nos trois régions ne sont pas déconnectées de l'ensemble du territoire national, il nous paraît plus pertinent d'examiner la problématique générale des transports, pour donner un éclairage dépassant le sillon rhodanien et la façade languedocienne. Une telle vision est nécessaire pour se projeter au-delà de 2020.

Comme cela est souligné dans le débat public qui s'engage, plutôt que de concentrer les infrastructures là où les besoins sont les plus forts, mieux vaudrait irriguer de nouveaux territoires en créant de nouvelles dynamiques. Il en va ainsi des deux liaisons ferroviaires Paris-Orléans-Limoge-Toulouse et Clermont Ferrand-Béziers qui mériteraient d'être retenues comme alternatives possibles dans ce débat.

Par ailleurs, les échanges entre la péninsule ibérique, avec le Nord et l'Est de l'Europe, ne peuvent se limiter aux termes du débat public. La CGT milite pour considérer l'Arc Méditerranéen, c'est-à-dire :

- Les échanges avec l'ensemble du bassin méditerranéen, Espagne/Italie, avec le prolongement vers l'Est de l'Europe, ce qui passe notamment par la réalisation du Lyon-Turin, de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre et par un développement du cabotage maritime.
- L'interface de l'Europe avec les pays du Sud que constituent les régions PACA et Languedoc Roussillon, avec les atouts que représente dans ce domaine le PAM de Marseille/Fos et les principaux ports de notre façade maritime.
- Le franchissement du massif central par le fer d'Ouest en Est et inversement à la hauteur de Lyon pour le fret et les voyageurs.

Les transports représentent un enjeu fort des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Face aux contraintes de la compétition européenne et mondiale, dictées par les logiques dominantes

ultra-libérales, les transports doivent au contraire permettre aux territoires de valoriser leurs différences et leurs complémentarités en vue de fédérer un développement plus cohérent et équilibré. En ce sens, la réalisation des infrastructures de transports, de logistiques et des grands équipements nécessaires, doit :

- favoriser le développement des pôles d'activités industrielles et de recherche déjà structurés,
- conforter l'économie portuaire maritime et fluviale,
- soutenir l'économie de proximité et les dynamiques locales,
- contribuer au développement des bassins en reconversion,
- répondre aux exigences de liaisons à grande vitesse pour les voyageurs et le tourisme,
- satisfaire à une offre de service public de transports collectifs modernes et performants,
- garantir une desserte de qualité pour l'ensemble des villages et localités en milieu rural, aujourd'hui mal connectés aux différents réseaux, quand ils ne sont pas totalement enclavés.

Dans le débat public, la question des alternatives à l'hégémonie de transport routier est présente. Le report modal est une question récurrente et incontournable.

Sans contrainte, il est illusoire d'envisager que des avancées soient réalisées pour la qualité de vie, l'environnement et la maîtrise d'énergie. Dans le contexte actuel du marché, le Poids Lourd apparaît comme le mode le plus souple, le plus adapté et le plus rentable. En revanche, du point de vue de l'intérêt général, si l'on intègre les « coûts externes », c'est-à-dire à somme des coûts induits (pollution atmosphérique, consommation énergétique, accidents, temps perdu...), supportés pour l'essentiel par la collectivité, la donne n'est plus la même... En 2000, le total de ces coûts induits pour l'Europe des 15 était estimé à 650 milliards d'€ !.

Pour la CGT, il s'agit à présent d'avancer concrètement pour passer des discours aux actes ! Cela passe en premier lieu par la réalisation des infrastructures ferroviaires inscrites dans les contrats de plan 2000/2006 des Régions Rhône Alpes, Languedoc Roussillon et PACA et dont on déplore à ce jour encore leur non réalisation. Il est également indispensable que les grands projets d'infrastructures ferroviaires tels que la LGV PACA, LGV Montpellier Perpignan, les contournements Est et Ouest ferroviaires et routiers de Lyon et Nîmes Montpellier soient programmés ainsi que leurs financements.

De même l'alternative fluviale que constitue le Rhône apparaît d'évidence comme une solution à développer sans délai. Des études confirment qu'il est possible, sans investissement lourd, de multiplier par 10 le volume du fret transporté sur le Rhône. Il importe toutefois de fiabiliser et de sécuriser les écluses, de développer le système d'information aux utilisateurs de la voie d'eau, d'optimiser les capacités de desserte des ports fluviaux par une meilleure connexion avec le ferroviaire.

La CGT considère que la CNR, qui a des missions d'intérêt général, doit être un acteur essentiel pour conduire en partenariat avec les collectivités territoriales concernées les études et les opérations utiles pour la réalisation des travaux qui en résultent. ELECTRABEL et SUEZ qui tirent profits de l'énergie produite sur le Rhône devront être mis à contribution pour financer ces chantiers.

Au-delà du terme de ce débat public, la CGT propose d'engager le processus décisionnel en France et auprès de l'Europe permettant la réalisation d'une liaison fluviale grand gabarit reliant la Manche et la Mer du Nord à la Méditerranée.

C'est dès aujourd'hui qu'il convient de mettre en chantier les démarches utiles pour organiser les transports dans une conception multimodale complémentaire et efficace pour les décennies futures.

Marseille, le 25 Avril 2006

<p style="text-align: center;"><b>DEBAT PUBLIC TRANSPORTS VALLEE DU RHONE</b> <b>/ ARC LANGUEDOCIEN.</b> <b>CESR L-R - Séance plénière du 7 juin 2006</b></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Participation de Claude LOUIS**  
**au nom des Associations d'Environnement (CLAPE LR)**

**« LES EXCES DE CIRCULATION ROUTIERE PROVOQUENT UNE CRISE PLANETAIRE »**

Depuis quelques années le paysage des énergies fossiles a complètement changé avec le renchérissement du pétrole dont on aperçoit la fin de l'abondance, la raréfaction progressive avec le déclin prévu de la production et l'entrée sur le marché de pays aux besoins considérables. Les transports seront atteints de plein fouet. Les conséquences de l'effet de serre, les changements climatiques et certaines catastrophes naturelles spectaculaires mettent finalement en cause le moteur à explosion, magnifique invention dont le succès universel dans le domaine des transports aboutit à des effets pervers sur l'environnement. Les transports absorbent 50% de la consommation française de pétrole et émettent 34% des émissions de CO<sub>2</sub>, principal facteur de l'effet de serre, plus bien d'autres pollutions et le coût social des accidents.

La multiplication des poids lourds a fini par engendrer l'hostilité de l'opinion publique (conditions de circulation sur les autoroutes, passage dans le tunnel du Mont blanc ou sur les routes départementales de Camargue etc.) Dans les villes, la circulation automobile est mise en cause, mesures de restrictions à la clef et développement des transports en commun enfin voulu par les édiles. « *Le système actuel de mobilité n'est pas soutenable et ne risque pas de le devenir si la tendance actuelle continue* » : comme vous le savez sans doute il ne s'agit pas d'une déclaration d'écologistes en mal de sensationnel, mais de l'écho d'un consensus d'une douzaine de grandes compagnies telles Shell, BP, Renault, Toyota, General motors...

Bref, l'on assiste au début d'une prise de conscience par l'opinion publique, donc par les gouvernements, et par d'éminents représentants de l'industrie pétrolière, que la grande période du pétrole bon marché et de ses conséquences négatives sur l'environnement était terminée, ce que nos associations annonçaient depuis longtemps.

**MAIS UNE PRISE DE CONSCIENCE QUI N'EST QU'UN PREMIER PAS**

Car il faudra du temps pour que le fer et la voie d'eau assurent une part significative du transport de fret et que les déplacements des personnes fassent moins appel à la voiture individuelle. Ainsi en France en 2001 :

- La route a assuré 89% des déplacements (augmentation de la distance des trajets domicile-travail et augmentation des loisirs) et 83% du fret
- Le rail a assuré 10% des déplacements (mais depuis il y a eu un effet TGV) et 15% du fret (contre 29% en 1984)
- La voie d'eau a assuré 2% du fret, mais progresse

- **En 2010 le trafic de marchandises augmenterait de 38% et les voyageurs de 24%.**

### **Trois facteurs contraires aux solutions alternatives au tout-routier :**

- **Poids des habitudes** : confort de la voiture capable de faire (presque) du porte à porte
- Le camion est lui aussi capable du porte à porte sans rupture de charge
- **La pénurie d'argent public** pour construire les infrastructures ferroviaires et navales
- **L'insuffisance de l'offre en matière de transports en commun** : si les grandes villes sont en général équipées, cela n'est pas le cas des petites agglomérations, surtout après la suppression des voies et dessertes « non rentables » par la SNCF (quadrature du cercle entre service public et rentabilité.)

## **L'ARGENT**

Outre sa commodité, la prédominance du routier provient de la sous évaluation de ses coûts réels. En effet, les poids lourds acquittent par les taxes seulement 66% de leur coût en matière d'infrastructures et 40% de leurs coûts totaux pour la collectivité. En 2000, le rapport du Ministère de l'environnement « Pour une politique soutenable des transports » estimait que *les recettes apportées par les déplacements routiers de voyageurs et de marchandises procurées à la collectivité ne contrebalançaient pas les coûts qu'ils lui causaient, avec un déficit net de l'ordre de 100 milliards de francs annuels dans l'état des connaissances, notamment sanitaires. Et de conclure : le volume des transports augmente au-delà de leur utilité économique et sociale réelle.*

**Cette année, France Nature Environnement (FNE), dont le CLAPE-LR fait partie, présente son projet « Transports et mobilité durable » qui insiste sur les coûts environnementaux et sociaux et demande à ce qu'ils soient internalisés en les imputant aux utilisateurs des transports.** Quand on sait que la route est à l'origine de quelque 93% des coûts externes totaux du transport (contre 1,6% pour le rail) il est clair que la concurrence entre les différents modes est biaisée au détriment du rail, du fluvial et du maritime. France Nature Environnement s'engage, avec ses associations, ses experts techniques et ses partenaires suisses et européens :

- *A lancer une réflexion sur les coûts externes des transports de marchandises dans une perspective européenne*
- *A étudier les expériences européennes d'internalisation de ces coûts (\*)*
- *A établir des recommandations associatives et indépendantes*
- *A sensibiliser de leur opportunité et de leur faisabilité le corps institutionnel (français et européen), les élus, les acteurs sociaux économiques et l'ensemble du mouvement associatif.*

(\*) Qui existe en Suisse et en partie en Allemagne et Autriche, qui comme la France sont des pays de transit. La Suisse a plébiscité la RPLP (Redevance poids lourds liée aux prestations, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001) **avec pour résultat de diminuer de 10% le nombre de PL en transit et d'augmenter de 10% la part du rail dans le transport de marchandises.**

Le rapport Haenel-Gerbaud proposait en 2003 pour les poids lourds la création au niveau de l'UE d'une taxe pour droit d'usage des infrastructures de bout en bout, quelque soit l'itinéraire (autoroutes, routes nationales), mais aussi une politique sociale en faveur des chauffeurs routiers en élevant les exigences minimales européennes pour éviter une concurrence déloyale entre modes de transports. Apparemment ce rapport est resté sans suite.

## NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Rappelons que les SCOT (Schémas de cohérence territoriale) sont ici concernés. D'autre part la DIREN LR a fait réaliser par l'INEA (Sommières) en 2003 une étude environnementale sur l'ensemble des territoires Vallée du Rhône-Arc méditerranéen concernés par la problématique des transports et donc la réalisation possible d'infrastructures en respectant les objectifs stratégiques de l'Etat dans le domaine environnemental, avec en premier lieu la gestion économe de l'espace. Ces territoires sont classés en secteurs à forte sensibilité (contraintes fortes à très fortes), secteurs à sensibilité modérée à forte (mesures de précaution ou de compensation), secteurs à contraintes faibles à modérées. Ce rapport est consultable sur le site de la DIREN ([www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr/](http://www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr/)). Il apparaît au CLAPE que les aménagements concernant la voie d'eau, notamment le cabotage, ont le moindre impact (hors la liaison Rhin-Rhône par la vallée du Doubs, non concernée dans le périmètre d'étude) et l'autoroute l'impact maximum. Nous sommes donc opposés au projet dit A79 Valence-Narbonne via les Cévennes, dans des zones encore préservées et l'aménagement de la RN 88 Lyon-Toulouse assurant un désenclavement répondant aux besoins locaux tout en étant raccordée à l'A75 vers Clermont-Ferrand et la Méditerranée.

## UNE ECOREDEVANCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Il est souhaitable que les débats organisés par la CPDP portent aussi sur le financement des projets, sans lequel ceux-ci resteront lettre morte

En effet le talon d'Achille du report maximum possible du transport routier sur des modes alternatifs moins polluants et moins consommateurs d'énergie (le fer, l'eau) est constitué par son financement. France Nature Environnement (FNE) à laquelle Le CLAPE LR est rattaché propose l'institution d'une écoredevance sur le transport routier de marchandises.

Suisse et Allemagne se sont déjà engagées dans ce sens, l'UE en modifiant en mars 2006 la Directive Eurovignette encourage les Etats membres à introduire et développer des péages et redevances permettant d'améliorer la gestion du trafic des transports commerciaux, de réduire la pollution et de rassembler des fonds en faveur des modes alternatifs de transports.

L'écoredevance proposée par FNE est une application du principe « pollueur payeur » selon lequel (Charte de l'Environnement du 28/02/2005 à valeur constitutionnelle, art. 4) « *toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions définies par la loi .»*

*Principe de base de l'écoredevance : la mise en œuvre d'une redevance kilométrique prenant en compte les coûts des infrastructures et les coûts externes.*

Les péages doivent être une redevance domaniale permettant une facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés par celui qui utilise l'infrastructure.

L'inclusion de l'écoredevance dans le prix des transports ne doit pas être supportée par les entreprises routières mais par les chargeurs qui en répercuteront le coût sur le consommateur final. L'expérience prouve que la hausse de certains produits à la consommation est moins importante que ce que l'on imagine : en Suisse les prix à la consommation ont augmenté de



0,5 % ces 5 dernières années, c'est à dire depuis l'instauration de la RPLP (Redevance poids lourds liée aux prestations).

L'affectation des ressources obtenues par l'écoredevance : *il devra s'agir de recettes affectées en priorité destinées au financement des modes de transports alternatifs à la route.*

**A propos de l'évaluation des coûts externes des transports**: l'UE s'est engagée à déterminer dans les 2 ans une méthode d'évaluation de ces coûts et d'intégrer ceux-ci dans le montant des redevances. D'après une première évaluation ils pourraient atteindre 60% du coût total.

**Questions sociales**: les écarts de salaires et de charges à l'intérieur de l'UE pénalisent les entreprises françaises de transport. L'harmonisation est donc là aussi nécessaire, plus généralement c'est toute la politique des transports qui devrait être pensée à l'échelle de l'UE même si le transport du fret relève du marché.

A priori, en pleine époque d'application du libéralisme économique, il peut paraître osé de proposer de nouvelles taxes, impopulaires par définition. En ce qui concerne les transports, le marché n'ayant pas réponse à tout, des pays peu suspects de doctrines dirigistes ont commencé de le faire.

La Suisse, aux prises avec une déferlante de camions traversant les Alpes, a donc institué la RPLP, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001, qui a renforcé la productivité des transports routiers (moins de trajets à vide, camions mieux chargés et moins nombreux, donc consommation de carburant et pollution moindres, ce qui est le but recherché). L'Allemagne et l'Autriche adoptent des mesures analogues comme déjà dit, tandis que Londres et Stockholm ont adopté le péage urbain. Le tout avec les encouragements de l'Europe...

L'institution d'une écoredevance en France serait-elle impossible ? Le pire, chacun le sait consciemment ou non, serait de ne rien faire. Les services de l'Etat, dont le rôle est de prévoir, travaillent, nous n'en doutons pas, sur différents scénarios. Reste la décision, et nous demandons à l'Etat de mettre en chantier dans la concertation l'écoredevance qui est dans la logique de ses engagements internationaux en matière de lutte contre l'effet de serre et les causes connues du réchauffement climatique. De plus elle anticipe les conséquences prévisibles du renchérissement du coût du pétrole.

*L'UE revient progressivement d'une politique de dérégulation en matière de transport routier de marchandises, mais il reste beaucoup à faire pour l'harmonisation des législations et pratiques des états membres. L'institution d'une écoredevance y apporterait sa contribution.*

***Xavier Vachez et Daniel Gagnier, Commission transports du CLAPE-LR  
(Comité de Liaison des Associations Pour l'Environnement du Languedoc-Roussillon)***

<p style="text-align: center;"><b>DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS</b> <b>UNSA</b> <b>Réflexions pour enrichir le débat</b></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Document objectif, neutre, exposant avec une grande pertinence la situation actuelle, déjà dramatique, et ce qu'elle sera dans quelques années.

Les propositions, non exhaustives, classées en six familles tracent la voie il faut les étoffer, les compléter sur le plan environnemental, sociétal, économique.

Cette prise de conscience est bien tardive de la part des pouvoirs publics. L'aménagement du territoire national est bien du ressort de l'Etat, il était temps d'ouvrir ce débat.

Cette situation est le résultat d'un manque de volonté politique : le tout routier, la pression de certains lobbys, le désengagement de l'Etat dans des modes de transports alternatifs comme le transport combiné (100M€ en 2000 et 15M€ en 2005), le défaut d'information aux citoyens sur les conséquences générées par cette dérive (dégradation de l'environnement, bruit, pollution, restriction des territoires, coûts sur le budget transport des familles, coûts exogènes pour la « cité », le non respect des engagements de Kyoto, ...), l'incohérence de l'Etat avec la création d'une agence de financement et la suppression d'une des sources des revenus en l'occurrence la vente des sociétés d'autoroute.

Des mesures qui s'inscrivent dans la durée.

Des mesures complétées éventuellement par :

- Dans le domaine social, des interdictions pour la circulation des PL les samedi, dimanche et fêtes, la mise en place de conventions collectives évitant le dumping social.
- Dans le domaine de l'information, dès le plus jeune âge insister sur la nécessité de préserver notre planète et ses richesses.
- Dans le domaine fiscal, des incitations doivent être mises en place
- Dans le domaine des déplacements quotidiens, création de titres uniques combinant plusieurs modes et permettant l'inter pénétration régionale, création de parkings avec correspondances sur des réseaux de bus, tramway, TER
- Dans le domaine du Fret, remettre en selle le Transport Combiné par des subventions conséquentes à la hauteur des enjeux et équivalentes à celles pratiquées dans d'autres pays européens, dédier des infrastructures au Fret pour libérer des sillons, intégrer les coûts exogènes qui faussent la concurrence et aboutir à une convention collective des travailleurs du rail.
- Dans la création des pôles économiques (bassins d'emplois) intégrer les systèmes de transport les desservant.

Des mesures pourraient être mise en œuvre plus rapidement :

- Contournement Nîmes Montpellier à démarrer le plus tôt possible

- Viaduc de Nîmes : signe fort aux populations qui ne sont pas sur l'axe littoral, et offrant des capacités supplémentaires.
- L'autoroute ferroviaire au départ du Boulou en 2007 avec malheureusement, un seul A/R prévu au démarrage (technique Modalhor)
- Utiliser la LGV Perpignan/Barcelone pour innover avec des TER grande vitesse entre la France et l'Espagne.
- Dans le cadre du CPER 2007/2013 aller vers des pôles d'échange avec le TER.
- Activer le maillon manquant Montpellier/Perpignan.

Ce débat public vient, une fois de plus, confirmer la pertinence des analyses des représentants de la société civile.

Les transports auront incontestablement une place primordiale au cœur de ce siècle. Ils sont un élément majeur pour les échanges et le développement économique et social des territoires régionaux mais également au-delà.

La nécessité de privilégier l'inter modalité, la complémentarité, en fait de valoriser chaque mode de transport dans son domaine de pertinence est une des voies pour répondre aux défis de demain.

L'obligation de moderniser les systèmes de transport existants, de développer de nouvelles infrastructures est une nécessité incontournable.

A ce titre et pour conclure, on ne peut que regretter que l'Etat n'ait pas confirmé au CIIACT du 06 mars 2006 les engagements pris lors du sommet franco-espagnol du 17 octobre 2005 concernant le projet de ligne grande vitesse entre Montpellier et Perpignan.

Quant à la réalisation de grands itinéraires routiers ou ferroviaires, par des contrats spécifiques de type PPP, ils posent la problématique du financement, l'Etat n'a plus les moyens de ces ambitions ou ne veut pas se donner les moyens.

**DÉBAT PUBLIC VALLÉE DU RHÔNE – ARC LANGUEDOCIEN**  
**CAHIER D'ACTEURS - CRCI LANGUEDOC-ROUSSILLON**

***POUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT INTÉGRÉS, MODERNES ET EFFICACES***  
***DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC MÉDITERRANÉEN***

Espace de communication charnière, à la confluence des principaux courants d'échanges entre la péninsule ibérique, l'Italie et l'Europe du Nord, le Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique historique dont la vocation logistique et touristique n'est plus à démontrer.

Bénéficiant d'une forte croissance démographique, la plus élevée en France, l'espace régional témoigne ainsi d'une intense vitalité qui nourrit son développement économique et se mesure à l'aune d'un besoin d'échanges et de flux de transport en perpétuelle croissance.

Or, si depuis toujours la dynamique du développement régional dépend autant de sa propension à l'ouverture que de la valorisation spatiale de ses dotations en ressources économiques et productives, aujourd'hui la compétitivité territoriale est menacée par des phénomènes croissants de congestion des infrastructures de transport qui compromettent l'attractivité régionale.

#### **DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA SITUATION RÉGIONALE DU SYSTÈME DE TRANSPORT...**

Le risque de saturation chronique, conséquence de l'inadéquation des capacités des réseaux de transport à la progression des flux d'échanges, est aujourd'hui une réalité perceptible en Languedoc-Roussillon, quels que soient les modes considérés.

Concernant les infrastructures routières, le trafic sur les autoroutes A7 et A9, déjà en limite de capacité suivant les périodes de l'année du fait des variations saisonnières liées au tourisme, témoigne d'un taux de croissance fortement supérieur à la moyenne nationale.

Le réseau autoroutier cumulant tous les types de flux, ce sont les véhicules légers qui constituent la plus importante source de congestion, principalement aux abords des grandes agglomérations (par défaut d'aménagement alternatif).

Le transport routier, soit en moyenne 20% des flux, alimente à 46% un trafic d'échanges croissant interne aux trois régions PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes, sur des trajets de courte ou moyenne distance, assurant une desserte fine des territoires, ce qui relativise la possibilité effective d'un report modal.

La congestion concerne également le mode ferroviaire du fait de la grande augmentation du trafic voyageurs dans la vallée du Rhône (TER, grandes lignes et TGV) et du partage nécessaire des sillons disponibles à partir de Nîmes où les trois lignes convergent en une seule superposant l'ensemble des flux est-ouest et nord-sud.

La présence de nœuds d'engorgement importants (Montpellier et Nîmes), l'insuffisance des sillons disponibles et la faible qualité de l'offre n'étant plus à démontrer, le réseau ferroviaire en Languedoc-Roussillon est structurellement inadapté et sous-dimensionné pour absorber et condenser des flux sans cesse plus importants.

#### **...AU DIAGNOSTIC TERRITORIAL**

L'analyse de cette situation dégradée nous permet d'avancer quelques éléments de diagnostic

- Les modes de production (globalisation des échanges, délocalisation, flux tendus et « juste à temps ») et les évolutions sociétales (exigences de consommation, étalement urbain, éloignement de l'habitat résidentiel,

aménagement du temps de travail...) entraînent un accroissement de la demande de transport (trafic local et d'échanges, flux de grand transit, flux de touristes, flux de frontaliers...) qui ne se dément pas.

- En raison de sa souplesse et des capacités d'absorption des infrastructures, le transport routier, en constante augmentation, restera prédominant pour le transport de voyageurs et de marchandises, malgré le potentiel de report autorisé par un développement adapté du fret ferroviaire et les réserves de capacités disponibles des modes aérien, maritime et fluvial.

### **DÉFINIR LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET LES ORIENTATIONS PRIORITAIRES ...**

A la lumière de ces différents éléments de contexte et des estimations de croissance, la saturation des principales infrastructures de transport dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen semble inéluctable à moyen/long terme sans une intervention volontariste pour redonner fluidité et fiabilité aux axes de transit.

Ces infrastructures constituent la clé du développement économique du Languedoc-Roussillon, que l'on considère la vocation logistique du territoire ou le tourisme. L'enjeu régional est donc double. Il faut :

- ✓ favoriser le développement des activités logistiques pour consolider la croissance économique régionale et accroître la compétitivité territoriale de nos entreprises,
- ✓ préserver l'environnement pour ne pas compromettre l'attractivité de notre territoire et la qualité de son cadre de vie.

La diversité des flux et le déséquilibre dans la répartition modale excluent l'application d'une solution globale, ce qui implique des propositions différenciées et cohérentes à l'échelle interrégionale pour adapter les infrastructures à l'intensification des échanges.

Il s'agit donc :

- ✓ d'accompagner d'une manière pragmatique la croissance du mode routier dans les transports pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité régionale,
- ✓ de régénérer le réseau ferroviaire pour renforcer sa productivité, accroître sa part de marché et le potentiel induit de report modal,
- ✓ de valoriser des solutions alternatives tout en développant de nouvelles infrastructures pour doter le Grand Sud-Est de réseaux de transport modernes et efficaces.

### **...ET INTERVENIR SANS ATTENDRE POUR AMÉLIORER DURABLEMENT LES TRANSPORTS**

Il apparaît donc essentiel :

- de financer et réaliser au plus vite les projets d'infrastructures programmés et/ou inscrits au CIADT :
  - contournements ferroviaires mixtes de Nîmes et Montpellier,
  - finalisation de la jonction de l'A75 Pézenas-Béziers à l'A9 (axe alternatif qui peut servir de voie de délestage afin d'échapper à l'incertitude induite par une massification des flux sur le seul corridor A7/A9),
  - réalisation et mise en service du doublement de l'A9 (A9B) qui conditionnera la réalisation des rocades de délestage Est et Ouest de Montpellier.
  - aménagement de la RN 88 en liaison transversale à 2x2 voies afin de compléter le maillage routier par une diagonale rapide vers le Sud-Ouest embranché sur l'A75 et délestant l'axe rhodanien,
- de développer des solutions pour renforcer le maillage est-ouest dans l'arc méditerranéen afin de :
  - consolider un axe alternatif à la vallée du Rhône pour assurer l'écoulement des trafics routiers et déconcentrer les trafics,
  - faire face à la dynamique importante des échanges est-ouest entre la péninsule ibérique et l'Italie transitant dans l'Arc méditerranéen (+ 212% de PL entre 1985 et 2000) et prévoir l'ouverture et le développement des marchés en Europe du Sud.

► **A COURT TERME :**

*Optimiser l'existant par une gestion rationnelle et une modernisation des infrastructures permettra d'intensifier les capacités d'offre des réseaux de transport et d'accroître leur productivité.*

- Concernant le mode ferré, il est possible d'améliorer la gestion et l'exploitation des infrastructures ferroviaires par le biais d'un certain nombre de mesures d'applicabilité immédiate :
  - pour le trafic voyageurs, renforcer le cadencement sur l'axe Montpellier-Nîmes-Marseille pour inciter à utiliser le train,
  - pour le fret, améliorer l'équipement technique des infrastructures ferroviaires pour accroître la longueur des convois marchandises de 750 à 1000 m, en particulier sur les axes Paris-Perpignan et Paris-Marseille où existe d'ores et déjà un fort trafic autorisant un report modal maximum (25% de productivité immédiate sans investissement lourd),
  - développer le transport combiné rail-route, modalité plus intéressante et plus réaliste que l'autoroute ferroviaire car le transfert de conteneurs ou de caisses mobiles se réalise sans chauffeur, ni tracteur. Cette solution implique d'accroître l'aide au développement des chantiers de transport combiné en région (augmentation des aides publiques et subventions régionales pour le soutien aux investissements en matériel rail-route), afin de financer les mises en conformité des infrastructures.
- Le cabotage maritime offre également un potentiel sous-exploité pour des dessertes alternatives au transport routier intra-européen de marchandises, si un développement adéquat des fonctions logistiques portuaires permet de maîtriser pré et post-acheminements et de profiter de la bonne desserte multimodale de l'hinterland des ports régionaux.
- La valorisation du transport fluvial des marchandises constitue également une opportunité intéressante à explorer, bien que les réserves de capacité paraissent marginales face aux prévisions de croissance des flux.

► **A LONG TERME :**

*Seul le développement de projets d'infrastructures permettra d'accroître la productivité globale des modes, d'induire un report modal et d'améliorer le bilan environnemental à l'horizon 2020.*

- Sur le plan ferroviaire, les investissements prioritaires concernent le développement d'une nouvelle ligne mixte à grande vitesse entre Nîmes et Perpignan pour compléter la liaison internationale Perpignan-Figueras. Ce projet offre de grandes perspectives pour absorber les augmentations attendues des trafics fret et passager.
- Concernant le mode routier, hormis l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et l'A9 (solution intéressante pour le report des flux locaux et la décongestion des trafics), deux projets permettraient de renforcer l'armature autoroutière : la réalisation de l'A79 plus structurant en terme d'aménagement du territoire (déconcentration des trafics, irrigation de territoires excentrés) et le passage de l'A7/A9 à 2x (3+2) voies en coaxial (coût moins élevé, niveau d'acceptabilité plus fort).

S'il est nécessaire d'adopter une démarche pragmatique en renforçant l'infrastructure autoroutière pour permettre l'écoulement fluide des flux routiers en croissance, des études complémentaires plus approfondies sont indispensables pour éclairer les choix entre les différentes modalités d'aménagement possibles.

*Explorer et développer le potentiel des solutions alternatives*

Porteur d'espoir sur le long terme, le progrès technologique soutenu doit être favorisé, en particulier les recherches sur les énergies alternatives aux carburants fossiles. Dans l'attente d'avancées significatives, des mesures fiscales incitatives peuvent déjà à court terme promouvoir l'utilisation de motorisation respectant les normes Euro 3, 4 et 5, qui visent à réduire l'émission de polluants.

Dans une même logique, la priorité donnée au développement des transports en commun en site propre est déterminante pour la lutte contre la congestion routière. A ce titre, les collectivités territoriales, régionales et d'agglomération, doivent être encouragées à développer une offre efficace, efficiente et de qualité pour mieux articuler les mobilités urbaine, interurbaine et régionale et limiter le recours systématique aux véhicules particuliers pour les déplacements locaux.

## CONCLUSION

En Languedoc-Roussillon, les dynamiques du développement démographique, économique et des échanges sont étroitement liées et dépendantes. Agir sans tarder par des mesures et des projets concrets, intégrés et complémentaires pour faire face aux projections de hausse des trafics et préserver l'environnement, n'est donc pas un choix mais un devoir afin de conserver l'équilibre environnemental et la vitalité économique et sociale de nos territoires. A cet égard, la CRCI souhaite la mise en place par l'Etat d'une coordination interrégionale associant les acteurs en charge des transports de façon à assurer une concertation permanente des mesures à engager à la suite du débat public.

Synthèse des mesures à entreprendre		Mesures hors infrastructures			Infrastructures à réaliser	
		A étudier	A expérimenter	A appliquer	Court terme	Long terme
V o y a g e u r s	Route	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Energies alternatives aux combustibles fossiles</li> <li>▪ Régulation des vitesses</li> <li>▪ Maîtrise de la mobilité routière</li> <li>▪ Régulation d'accès à l'autoroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modulation des péages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Priorité aux transports collectifs en ville (TCSP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dédoublage de l'A9</li> <li>▪ Finalisation de l'A75</li> <li>▪ Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9 et de la RN 88</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nouvelle infrastructure : Elargissement autoroutes A7 et A9 ou construction nouvelle autoroute A79</li> </ul>
	Fer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intensification de l'offre TGV et TER</li> <li>▪ Technologies ferroviaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cadencement ferroviaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestion / exploitation des infrastructures ferroviaires : équipement technique et exploitation</li> <li>▪ Intensification de l'offre TER</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contournement fer mixte Nîmes/Montpellier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réalisation d'une 2<sup>ème</sup> ligne ferroviaire LGV mixte entre Montpellier et Perpignan</li> </ul>
	Tous modes confondus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modification des comportements</li> <li>▪ Progrès technologique soutenu</li> </ul>				

<b>M a r c h a n d i s e</b>	<b>Route</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Energies alternatives aux combustibles fossiles</li> <li>▪ Régulation de la vitesse</li> <li>▪ Maîtrise de la mobilité routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interdiction de doubler pour les PL</li> <li>▪ Modulation des péages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement de l'information donnée aux usagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dédoublage de l'A9</li> <li>▪ Finalisation de l'A75</li> <li>▪ Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9 et de la RN 88</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nouvelle infrastructure : Elargissement autoroutes A7 / A9 ou construction nouvelle autoroute A79</li> </ul>
	<b>Fer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les technologies ferroviaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Autoroutes ferroviaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestion / exploitation des infrastructures ferroviaires</li> <li>▪ Augmentation de la longueur des trains fret</li> <li>▪ Développement du transport combiné rail-route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer les infrastructures de transport combiné rail route</li> <li>▪ Adapter le réseau à l'augmentation de la longueur des trains de fret</li> <li>▪ Contournement fer mixte Nîmes/ Montpellier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réalisation d'une 2<sup>ème</sup> ligne ferroviaire LGV mixte entre Montpellier et Perpignan</li> </ul>
	<b>Maritime et fluvial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement des autoroutes maritimes et des navettes fluviales conteneurs</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestion / exploitation infrastructures fluviales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moderniser les installations existantes</li> </ul>	
	<b>Tous modes confondus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modification des comportements</li> <li>▪ Progrès technologique soutenu</li> </ul>				

**CONTRIBUTION DU GROUPE FORCE OUVRIERE  
DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL LANGUEDOC-  
ROUSSILLON AU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES  
TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC  
LANGUEDOCIEN**

Comme cela a été précisé lors de la réunion d'ouverture du débat le 27 mars 2006 à Avignon, ce débat initié par l'Etat, dans le cadre de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a fixé trois objectifs :

- recueillir la perception du fonctionnement actuel et futur des systèmes de transport dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien en terme de qualité de service et d'impact environnemental.
- Prendre en compte les orientations souhaitables pour améliorer les transports dans le cadre du développement durable et des mesures envisageables pour favoriser le report modal et offrir une meilleure qualité aux usagers.
- Tester l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures rassemblées en sept familles.

Il convient donc de réfléchir à des solutions innovantes et à la place de mesures complémentaires qui peuvent être prises pour mieux préparer l'avenir, l'Etat ayant fixé pour limite l'horizon 2020.

Nous serions tentés de dire d'entrée de jeu que devant l'importance de l'enjeu, l'Etat a permis aux élus, aux acteurs économiques et en un mot aux représentants de la société civile, de s'exprimer sur un sujet de premier plan à la fois pour l'économie locale mais aussi pour les conditions de vie des résidents.

Mais avant d'aller à cette conclusion, il convient de situer la problématique dans le cadre où elle doit être traitée. C'est ce qui avait été fait le 18 décembre 2003 lors de la réunion du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire qui avait souligné que « *la vallée du Rhône et l'arc languedocien constituaient un des axes majeurs de transport routier ferroviaire et*



*fluvial dans notre pays* ». Il était dit en conclusion : « *son bon fonctionnement est une condition nécessaire au développement de notre économie* ».

En octobre 2004, le Gouvernement consulte les principaux élus des trois régions concernées (Provence Alpes Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes) afin de rechercher une vision partagée de l'évolution et d'enrichir la réflexion, dans la même finalité.

## **L'Enjeu de Cohérence Européenne :**

L'Europe ne peut pas être exclue de la problématique des transports et dans ce domaine comme dans d'autres, il convient d'avoir une vision européenne qui soit en corrélation avec les directives qui ont été prises en la matière et qui permettront de mobiliser les fonds structurels. Le livre Blanc paru en 2001 au niveau de l'Union Européenne fait obligation aux états-membres de fixer les principes de la stratégie nationale dans les transports dans un document. C'est ce qui a été fait par la France et qui correspond aux décisions du CIAD du 18 décembre 2003.

L'amélioration et l'évolution des transports ne peuvent se concevoir que dans le cadre du développement durable. En effet, l'Union Européenne et la France se sont engagées dans cette démarche par des déclarations dans différentes circonstances :

- inscription dans le traité de Maastricht,
- Conseil Européen de Göteborg en 1991,
- Sommet de la Terre à Rio et à Johannesburg,
- Création d'une instance nationale en 2002,
- Ministère du développement durable.

D'autre part, l'Europe a pris en matière de transport un certain nombre d'initiatives que les états-membres ne peuvent ignorer. La Commission Européenne a défini les 30 axes prioritaires au titre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) que les états-membres ne peuvent ignorer dans leur réflexion qui doit évoluer dans la cohérence, bien que chaque Etat soit libre de ses choix.

Dans la prise en compte de cette cohérence, nos régions ne peuvent se désintéresser des choix de nos partenaires et voisins européens à savoir l'Italie et l'Espagne.

Dans les 30 axes RTE-T figurent Lille-Barcelone et Lyon-Trieste. Il convient donc de faire en sorte que la continuité des transports puisse se faire dans de bonnes conditions et dans la recherche du développement durable.

Le Conseil Economique et Social du Languedoc-Roussillon a abordé de nombreuses fois dans ses travaux la problématique des transports dans son ensemble. Il en a aussi analysé l'évolution dans le cadre de la politique de l'environnement. Chacun sait que les axes routiers ou autoroutiers saturés à certains moments de l'année, sont la cause d'émission de gaz à effet de serre et qu'il convient d'agir dans ce domaine.

Chacun sait depuis longtemps que le réseau SNCF lui aussi saturé, ne permet aucune évolution dans le ferroutage qui permettrait d'alléger le trafic routier.

La conclusion s'impose dans l'accélération de la construction de la ligne GV Perpignan-Montpellier qui seule permettra de dégager les sillons nécessaires au développement du ferroutage.

L'Espagne et l'Italie ont fait le choix de la Grande Vitesse et il nous semble important que la France ne soit pas le dernier maillon manquant dans l'axe RTE-T.

## **Le Développement de l'Intermodalité :**

L'Arc Méditerranéen possède de nombreux ports qui peuvent permettre un bon report modal.

Dans notre région, SETE, PORT-LA-NOUVELLE peuvent jouer un rôle important dans le cadre du développement des autoroutes de la mer, pour le transport de fret non urgent.

Cependant, des investissements importants devront être faits pour permettre ce développement.

De même, la SNCF doit aménager ses infrastructures afin de prendre en charge le fret longue distance, la route ne prenant en charge que le fret régional ou moyenne distance.

Dans ce domaine n'oublions pas que la SNCF est le premier transporteur routier français, qu'elle a supprimé ou abandonné depuis longtemps dans les gares les plateformes de chargement et de déchargement, et qu'elle devra faire face à des investissements indispensables.

## **Sur la Lutte contre la Pollution :**

Cette problématique doit être présente en permanence quel que soit le thème abordé.

En premier lieu, le progrès technologique soutenu permet dès à présent d'améliorer la situation par rapport à la pollution, à la condition que les compagnies pétrolières ne restent pas les maîtres du jeu et que l'Etat prenne ses responsabilités. Le « *covoiturage* » ou « *l'autoportage* » ne resteront à notre avis que des solutions marginales, mais peuvent être encouragées.

Le développement des transports collectifs doit être réalisé en priorité à partir des besoins et des flux réels et des moyens incitatifs doivent être mis en place pour leur utilisation par les salariés (titres de transport à prix réduits, interconnection ...).

Les communautés d'agglos ou communautés de communes peuvent en être les moteurs à la condition qu'elles s'associent à la démarche.

Le développement des infrastructures routières doit se poursuivre par de nouvelles voies transversales qui pourraient décongestionner les axes nord-sud pour permettre les délestages.

Il serait néanmoins dangereux de considérer que l'élargissement des autoroutes A7-A9 soit une réelle solution ; bien au contraire, elle renforcerait les nuisances dans ce couloir sans parler de l'espace foncier qui serait encore réduit considérablement.

Dans ce développement il conviendra de tenir compte du fait que les entreprises travaillent à flux tendu et stock zéro, ce qui privilégie le transport le plus performant.

## **En Conclusion :**

Si 2020 peut être considéré comme raisonnable compte tenu de la lourdeur des investissements et du retard pris dans notre région, il n'en reste pas moins qu'aujourd'hui la priorité des priorités reste la réalisation du maillon LGV Perpignan-Montpellier. L'accélération de cette infrastructure est seule à même de permettre une évolution importante.

Nous ne voudrions pas considérer que ce débat puisse être conduit pour laisser croire qu'aucune réflexion n'a jusqu'à ce jour été engagée et que notre région n'a pas examiné le problème dans toute sa dimension.

De manière récurrente depuis plus de quinze ans, le CESR Languedoc-Roussillon a souligné les dégradations et les besoins, mais n'a jusqu'à présent trouvé aucun écho auprès de l'Etat qui en matière d'aménagement du territoire doit rester le maître d'œuvre.

**Délégation C.F.T.C au CESR Languedoc-Roussillon**  
**Débat public sur la politique de transport**  
**Vallée du Rhône et Arc Languedocien**  
**Séance plénière du CESR 7 juin 2006**

Nous aborderons ce débat sur plusieurs angles, auxquels nous sommes plus particulièrement sensibles.

- Le développement économique et les voies de communication
- La santé et l'environnement, la pollution, les nuisances pour certaines populations
- Les déplacements liés au travail, l'impact social du coup du transport

La problématique de l'énergie fossile, chère et rare et un jour épuisée oblige nos sociétés à prendre conscience dès aujourd'hui des mutations technologiques, d'aménagement des voies de communication, d'organiser les déplacements et les transports autrement, de faire l'effort nécessaire en recherche et développement dès maintenant.

Depuis l'antiquité les voies de communication drainent le développement économique, c'est vrai aujourd'hui dans notre région et la question du désenclavement de l'arrière pays est nécessaire.

C'est pourquoi nous sommes favorables à «l'autoroute du piémont» qui aurait le mérite de désenclaver l'arrière pays de Valence à Narbonne.

Le développement de villes comme Ales et Aubenas en dépendent, cette voie renforcerait le Valentinois.

L'attractivité de cette voie en matière de délestage de l'A9 repose sur la notion de deux fois deux voies gratuite, et aussi la création de liaisons vers Montélimar, Nîmes, Montpellier, Béziers, et Narbonne.

L'aménagement de l'A9 notamment par le contournement de Montpellier, afin d'éviter l'effet barrière et de donner à Montpellier un périphérique dédié au trafic urbain, sans faire obstacle à la circulation vers les zones touristiques du littoral et l'Espagne.

Aujourd'hui nous constatons un effet corridor, les relations Nord Sud vers l'Espagne, le Portugal et le Maroc passe par deux couloirs, la vallée du Rhône et l'Arc Atlantique, afin d'éviter cet effet nous faisons notre la positions du CSI Pyremed qui s'est prononcé pour la traversée centrale des Pyrénées.

Cette nouvelle traversée permettrait le désenclavement et l'irrigation de la Région Midi Pyrénées, offrirai une troisième voie pour traverser notre Pays.

L'utilisation de moteurs thermiques repose sur des énergies fossiles et ils ont un impact sur l'environnement et sur la santé d'une façon, encore, pas complètement connue, nous pensons qu'il y a des risques cachés pour l'environnement et la santé des personnes.

La pollution du Bassin de Fos retombe sur la forêt du plateau Ardéchois à cause de la complexité des échanges atmosphériques.

Le développement et la réhabilitation du transport ferroviaire pour les voyageurs et comme alternative au transport routier sont aujourd'hui une priorité.

Nous souhaitons qu'enfin le « ferroutage » devienne une réalité, nous savons que le développement du TGV permet des opportunités sur les lignes historiques, rive droite et rive gauche du Rhône.

La Région doit se donner les moyens de l'intermodalité nécessaire, et envisager cette démarche vers le Nord mais aussi en considérant l'arc méditerranéen vers l'Italie.

Les déplacements liés au travail ont des effets sociaux très importants. Le risque routier est aujourd'hui identifié comme un risque très important pour les personnes obligées de se déplacer pour aller au travail et à cause du travail, ce risque a fait l'objet de travaux de la CRAM et de l'ORST.

L'impact du prix des carburants influence directement le pouvoir d'achat des salariés, il va créer des tensions à la fois sociales et sur la consommation des ménages, participer à la paupérisation des salariés ayant des bas salaires, compromettre la croissance.

Développer les transports collectifs ferroviaires mais aussi routiers paraît la seule solution, avoir la possibilité de prendre un transport public pour aller à l'école au travail devient un élément de choix déterminant.

La mobilité des salariés est un facteur important pour réduire le chômage, en effet la question du transport est souvent un frein à l'accès à l'emploi.

L'utilisation de la voiture individuelle, pose aussi un problème foncier, souvent la surface du parking est très importante par rapport à la surface consacrée à l'activité économique. Certaines zones d'activité mal desservies comme le parc du millénaire à Montpellier en est l'illustration il y a conflit entre les places de parking et le nombre de salariés.

Des décisions politiques doivent être prises rapidement pour :

- Le développement du réseau LGV dans le grand sud par le bouclage du réseau Montpellier Barcelone mais aussi Toulouse.
- L'entretien du réseau ferroviaire classique et la réalisation de nouvelles dessertes par le TER par exemple la rive droite du Rhône.
- Réaliser la traversée centrale des Pyrénées ouverte aux deux modes de transport, route, rail, fret et voyageur
- Mettre en place le ferroutage en créant les équipements nécessaires
- Mettre en place les moyens nécessaires de recherche et développement, pour des énergies de substitution aux énergies fossiles qui vont s'épuiser, dans une optique de développement durable et équitable en partageant ses nouvelles techniques avec les pays pauvres.

# **Contribution CFDT n°1**

## **sur le débat « Vallée du Rhône et Arc Languedocien »**

### **Séance plénière du CESR 7 juin 2006**

L'analyse des documents « Vallée du Rhône et Arc Languedocien : débat public sur la politique des transports » dans une première lecture appelle de notre part trois types d'observations relatives :

- au risque « inondation »
- au transport aérien
- à l'articulation des politiques de transport de la France et de l'Espagne

#### **1- Le risque inondation**

Voir rapport dossier du débat page 17

La formulation retenue dans le rapport nous paraît réductrice : il est nécessaire, compte-tenu du régime torrentiel de l'ensemble des cours d'eau de notre région de concilier développement des voies de transport et de l'habitat avec la prévention des inondations.

#### **2- Le transport aérien**

Voir rapport dossier du débat page 20

S'il nous apparaît légitime de ne pas prendre en compte à ce jour le transport aérien de fret qui ne concerne que certaines catégories de marchandises, en petites quantités et à forte valeur ajoutée, il nous semble surprenant de ne pas le prendre en compte en ce qui concerne les voyageurs, pour les déplacements à portée locale, non négligeables avec l'implantation des compagnies aériennes à bas coût, notamment pour les déplacements et résidences secondaires de loisirs et vacances.

#### **3- France – Espagne**

Voir rapport dossier du débat pages 48 à 54

La comparaison internationale sur la politique des transports et la régulation de la mobilité a été entreprise sous l'égide du Conseil Général des Ponts et Chaussées, prenant en compte les exemples de l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

**3.1 Pour la France**, suite à l'adoption, dans le cadre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 janvier 1999, de schémas de services collectifs de transports de marchandises et de voyageurs (avril 2002) un comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 a retenu l'année 2025 pour horizon visé et un certain nombre de projets d'infrastructures.

En ce qui concerne le Languedoc-Roussillon, notons les formulations :

- Le projet de ligne à grande vitesse Catalogne- Italie
  - le CIADT prend acte de l'avancement de la procédure de concession ferroviaire de Perpignan-Figueras et confirme son intention d'aboutir à une signature de traité de concession permettant un engagement des travaux.

- Le CIADT souligne la priorité qui doit être accordée au projet de contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier et décide d'accélérer la concertation financière.
- Le développement de cabotage maritime : les autoroutes de la mer  
Le CIADT acte le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général entre l'Italie, la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne et « confirme son engagement financier » pour en favoriser la mise en service et l'exploitation.

De nombreuses déclarations d'intention donc, s'ajoutant à la décision (très positive même s'il vient tardivement) du débat sur la politique des transports concernant non seulement la vallée du Rhône et l'Arc languedocien mais aussi l'arc Provence/Côte d'Azur (cf. la déclaration des Présidents des CESR des 3 régions concernées). Les seules données chiffrées (dossier pour en savoir plus, page 21) sont, via l'agence pour le financement des infrastructures de transports de France :

- une enveloppe de 7,5 Md€ sur la période de 2005 à 2012 pour l'ensemble des projets de France décidés au CIADT du 18-12-2003.
- Un financement de 2 Md€ en 2006 résultant de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroute.

**3.2 En ce qui concerne la politique espagnole des transports**, contenue dans le Plan Stratégique des Infrastructures et des Transports (PEIT) de juillet 2005, la tonalité est très différente.

Ce PEIT prévoit la réalisation de 246 Md€ entre 2005 et 2020 (17 Md€ en moyenne chaque année), non compris les investissements des Communautés Autonomes et communes importantes concernées.

L'accent est mis sur la priorité du report modal transport de marchandises de la route (qui en assure aujourd'hui 97.5%) vers le rail et le maritime, la « perméabilisation » des Pyrénées et plus particulièrement la réalisation des liaisons ferroviaires mixtes Barcelone-Montpellier-Nîmes pour le côté méditerranéen (notons que l'Espagne développe une fonction de « Porte Sud » de l'Europe vers le Maroc avec l'étude d'un projet sous le détroit de Gibraltar).

Le financement de ces investissements doit être assuré à 60% par le budget de l'Etat, 20% par le secteur privé, 20% par les entreprises publiques dépendant du Ministère du Formento.

Le PEIT donne la priorité au secteur ferroviaire en lui consacrant 48% des investissements dont 78 Md€ en 15 ans au réseau à écartement international (qui passera de 1000 à 10.000 km) en formule LGV mixte.

Dans le même temps, 30 Md€ seront investis pour les infrastructures routières (constructions nouvelles).

En outre, le plan de la Catalogne 2006-2026 prévoit un investissement de 37 Md€ (dont 6.5 en partenariat publics/privés) dont 66% pour le ferroviaire permettant le passage de 160 trains de marchandises à l'horizon 2026 soit 23.7 MT (au lieu de 2.4 aujourd'hui).

### **3.3 Pour une plus grande concertation...**

Une étude Franco-espagnole a été lancée pour construire un modèle prévisionnel permettant d'anticiper les besoins à l'horizon 2025 concernant le transport de marchandises.

Le CESR devrait disposer de cette étude afin de rendre plus pertinentes ses propositions éventuelles.

### **3.4 ... Prenant en compte les perspectives euro méditerranéennes**

compte-tenu des délais importants de réalisation des grandes infrastructures de transports et des montants financiers en jeu, compte-tenu des impératifs en matière de pollution et d'efficacité énergétique auxquels tous les pays devraient répondre, compte-tenu de la dimension européenne du dossier transport et de ses retombées en matière de développement local et d'attractivité des territoires, et, pour notre région, du croisement des axes Nord-Sud et est-Ouest, la démarche proposée de ce débat public doit se prolonger par un travail suivi, dans les mois et années à venir, en concertation avec les acteurs concernés catalans et espagnols.

Enfin, nous tenons à citer une phrase extraite du rapport « pour en savoir plus » page 16 : « la durée de la procédure d'élaboration et de réalisation d'une grande infrastructure de transport se situe autour d'une quinzaine d'années », à cela il fait ajouter un manque de moyens financiers.

Ceci implique que **nous devons faire des choix et privilégier le rail à la route**, dans une perspective :

- méditerranéenne, en concertation avec nos voisins Catalans et Espagnols
- européenne du Sud face à l'Europe du Nord.

Il ne faudrait pas que la consultation soit un moyen pour que les choix parisiens (peut-être déjà décidés) soient validés à l'issue d'une concertation de principe.

Un élément vient renforcer notre inquiétude, c'est le hold-up récent de l'Etat, d'un montant de 650 millions d'euros au détriment de RFF, qui avait réalisé des cessions de gares abandonnées et de vente de terrains (moyens qui auraient du être affectés à la réalisations de voies ou à l'entretien de voies existantes. Ne parlons pas des ressources de L'Afit qui se situent au niveau de 2 milliards d'euros !

# **Contribution CFDT n°2**

## **Sur le débat « Vallée du Rhône et Arc Languedocien »**

### **Séance plénière du CESR 7 juin 2006**

La CFDT fait sienne les propositions de la déclaration commune des présidents des CESR des régions Languedoc Roussillon, Provence Côte d'Azur et Rhône Alpes :

- Mettre les transports au service de l'aménagement du territoire
- Appréhender l'ensemble des territoires de la vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen et s'ouvrir aux pays du pourtour méditerranéen, comme nous l'avons déjà abordé dans notre première contribution
- Programmer la réalisation des projets déjà décidés

Nous tenons à souligner l'acte majeur que représente le travail en commun des trois CESR qui mettent en avant l'intérêt général primordial sur ce dossier. Les trois délégations CFDT ont fait de même pour rapprocher nos points de vue, et ainsi renforcer nos positions dans nos CESR respectifs. Que les trois représentations régionales des corps intermédiaires se mettent d'accord sur ce sujet aussi important, voilà un bel exemple de démocratie participative que l'Etat devrait encourager, dont il doit tenir compte, et dont les régions administratives ne devraient pas se priver de s'inspirer.

Un objectif incontournable : le financement à temps

Il est absolument indispensable de dépasser les affirmations évasives contenues dans le dossier du débat telles que « coût élevé, délais importants... » et y substituer un plan de financement et une programmation, l'un et l'autre réalistes et répondant aux enjeux.

Pour la CFDT, il est nécessaire d'apporter rapidement des réponses concrètes en ce qui concerne une prise en charge financière équitable des divers partenaires concernés, y compris en envisageant le partenariat public / privé et en engageant l'Union européenne à concrétiser financièrement l'affichage de la priorité au ferroviaire et les objectifs environnementaux (dont le développement des biocarburants)

De l'analyse de l'importance relative des flux de transports marchandises / voyageurs d'une part, longues distances / courtes distances d'autre part, nous retenons les catégories de mesures suivantes.

#### **1.- Transports longues distances (transit)**

##### **1.1. Infrastructures :**

- investissement prioritaire ferroviaire concernant la ligne mixte à grande vitesse Nîmes / Perpignan
- développement du transport combiné rail – route, en augmentant les aides publiques aux chantiers de transport combiné dont l'agrandissement du terminal de transport combiné de Perpignan
- développement des autoroutes maritimes, en s'appuyant sur les premières expérimentations mises en oeuvre avec des partenaires d'Espagne et d'Italie, expérimentation des navettes fluviales de conteneurs
- afin de compléter l'axe parallèle à la vallée du Rhône que constitue l'A 75, réalisation au plus vite de la jonction A 75/ A 9 sur Béziers, poursuite de cet axe Espagne /



Europe du Nord en prolongeant la liaison A 75 par une autoroute Clermont Ferrand / Dijon, aménagement de la RN 88.

### **1.2. Mesures :**

- ajuster les péages routiers à hauteur de leurs coûts réels, tel qu'amorcé en Suisse, Allemagne et Autriche
- faire respecter les conditions sociales d'exercice du métier de chauffeur routier PL au niveau européen.

## **2.- Transports courtes distances (domicile / travail, loisirs, desserte locale)**

### **2.1. Infrastructures :**

- augmentation (indissociable de la mise en oeuvre de la LGV mixte Nîmes – Perpignan) du nombre de liaisons TER et desserte cadencée, en fonction des sillons disponibles
- construction du doublement de l'A 9 entre Saint Jean de Védas et Vendargues, permettant de séparer les deux flux de transport (courtes distances – longues distances) et intégrant le développement du « bassin de vie » Sète – Montpellier – Lunel – Nîmes (aménagement routiers).

### **2.2. Mesures :**

- ajustement de la desserte publique au niveau des agglomérations et des départements avec développement des parkings relais, correspondances, titre unique de transport, incitation au covoiturage, voies cyclables. Attention particulière à apporter sur la zone Sète – Nîmes. Etudier l'impact d'un péage modulé sur le trajet autoroutier Saint Jean de Védas / Vendargues dans l'attente de la réalisation de l'A 9 bis
- prise en compte des déplacements touristiques et loisirs dans la région (accès aux aéroports, aux ports de plaisance et aux plages) favorisant l'utilisation des modes collectifs (navettes ville / plage, parkings relais) et préservant l'environnement (voir mission Littoral et politique maritime intégrée)

**En conclusion**, nous validons l'ensemble des mesures avancées, qui proposent des alternatives non pas nécessaires mais vitales au regard des enjeux environnementaux, économiques et sociaux, régionaux, nationaux et européens. Les décisions que nous prenons ou ne prenons pas aujourd'hui nous seront opposables dans l'avenir, et nous serons coupables auprès des générations futures du monde que nous leur laissons.



LANGUEDOC ROUSSILLON



Monsieur Jean Louis BOUSCAREN  
Président CGPME Languedoc Roussillon  
Clos Saint Guy Rue G DENIZOT  
34090 Montpellier

Montpellier le 18 avril 2006

Objet : Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien

Monsieur le Président,

L'UNOSTRA Languedoc Roussillon en tant que syndicat de branche du transport routier, adhérent national et régional de la CGPME, tient à apporter par votre intermédiaire ses idées et son avis sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien au CESR Languedoc Roussillon.

Tout d'abord un avis défavorable concernant l'interdiction de doubler pour les poids lourds sur nos autoroutes. Les véhicules de transport routier répondant à une législation différente en terme de limitation de vitesse suivant l'activité, cette mesure créerait des bouchons interminables sur les voies de droite. Cette mesure serait donc un danger pour l'ensemble des usagers de la route.

Une réduction des frais d'autoroute afin de réduire le nombre de véhicules sur ces axes. En effet une réduction des tarifs actuels des autoroutes pour compenser le surcoût des heures passées sur la route inciterait les transporteurs à travailler en relais de nuit et de ce fait réduire le nombre de véhicules sur nos axes routiers.

Possibilité d'utiliser sur des longues distances, hors des axes Rail Route, des véhicules avec un PTRV de 56 à 60 tonnes et d'une longueur de 25 mètres comme cela existe en Europe du Nord.

Pour le ferroviaire, il subsiste un manque d'accessibilité pour nos PME. En effet à ce jour, il est réservé en majeure partie à des grandes entreprises pour la plupart appartenant à l'Etat. Il est donc obligatoire que les tarifs soient égaux pour tous afin que l'Etat ne pratique pas du dumping social.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à ce courrier et veuillez agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

*Le Vice-président UNOSTRA LR  
Jean Louis SALVA*