

INTERVENTION DE DANIEL GAGNIER A LA REUNION DE LA COMMISSION PARTICULIERE DE DEBAT PUBLIC (CPDP) TRANSPORTS A LA CCI D'ALES LE MERCREDI 14 JUIN 2006

Mobilité, socio-économie, environnement, inter-modalité ajoutés au triptyque pétrole, carbone, réglementation. Quelques termes qui balisent nos réflexions depuis bientôt 10 ans avec une accélération dans le cadre de ce débat public et la possibilité ce soir de réaffirmer notre credo des opposants à l'A79 dite des Piémonts. L'appellation « axe structurant » souvent employée provoque chez nous bon nombre de réactions dans le contexte d'un aménagement du territoire, certes indispensable, à condition de ne pas faire un déménagement...

En premier lieu, les enjeux environnementaux :

* Philippe Martin, naturaliste, auteur d'un ouvrage 8 fois réédité sur « la nature méditerranéenne » nous rappelait le 2 mai à Montmirat que le Gard est un des 5 départements français où la biodiversité est la plus riche.

* L'ingénieur général Philippe Huet, coordonnateur du rapport retour d'expérience des inondations dans le Gard en 2002, rappelait récemment à côté de moi en tribune du Débat Public le 25 avril à Montpellier les problèmes notamment de transparence hydraulique des infrastructures autoroutières. Son collaborateur et co-auteur du rapport, l'ingénieur général Patrice Foin du CGPC (conseil général des ponts et chaussées), m'assurait ces jours-ci de son soutien, très inquiet d'un éventuel barreau autoroutier recoupant nos fleuves et cours d'eau cévenols en prenant à contre-pied les préconisations des PPRI (plan de prévention risques inondations) mis en place dans des zones hélas dramatiquement fragilisées.

* les entomologistes du CIRAD à Baillarguet préparent un cahier d'acteurs pour le rapport final de la CPDP. A quoi sert de rajouter des espèces protégées à l'annexe II de la directive européenne Habitat si c'est pour mettre un article 6.4 prévoyant des procédures dérogatoires dans le cas d'un projet ou plan d'intérêt public majeur !...

* N'est-il pas préoccupant de trouver dans le rapport DIREN et Bureau d'études INEA/ Sommières une cotation d'indicateur de sensibilité pour certaines zones précisées fortes à très fortes (coef. maximal de 3) pour des entités paysagères ou zones sensibles que le cahier des charges de l'Equipement considère comme des lieux à contraintes rédhibitoires aux risques d'impacts irréductibles ?

* fragmentation des espaces, dégradation des couloirs biologiques (10 ha consommés au km par une emprise d'autoroute + 2 à 300 ha / km pour les échangeurs, aménagements et remembrements divers).

En deuxième lieu, l'aspect socio-économique :

* le rapport Brua du CGPC indiquait qu'une autoroute drainait en asséchant les cantons traversés sans vraiment les irriguer économiquement au bénéfice surtout des grandes villes reliées.

* l'ancien élu du Nord Ascouet, ex- secrétaire d'état, disait que sa région comptait la plus grande densité d'autoroutes en France et aussi hélas un des taux de chômage les plus forts de France. Si les autoroutes étaient synonymes de plus d'emploi, ça se saurait !...

* J. Antoine Winghardt, ex-président de la société d'autoroutes SAP2R, dans son livre « les autoroutes et l'Europe » (collection « Que sais-je ? ») donnait 20 emplois au km pendant les travaux et 2.5 emplois au km ensuite après la coupure du ruban ; ce n'est pas ça qui résoudrait les problèmes d'emploi chez nous...

* le rôle « structurant » d'une autoroute est un mythe, écrivait J. Louis Guigou, directeur de la Prospective à la DATAR, puis délégué DATAR lui-même ensuite.

* « les paradoxes du développement et du désenclavement » c'était, à juste titre, l'en-tête d'un dossier dans la revue du Grand Alès « l'Evènement » en mai 99 et consacré en majorité à l'A79 avec cartes à l'appui d'un tracé. Attention à l'effet « pompe » créé par l'autoroute aspirant plus facilement la concurrence.

En troisième lieu, nos propositions :

En préalable, rappel de quelques prises de positions locales :

* J. Claude Gayssot nous a souvent dit à Lézan comme ministre et dans son bureau à Montpellier comme vice-président des Transports à la Région : « il faut tout faire pour éviter cette autoroute »

* Damien Allary nous a écrit plusieurs fois qu'il était contre ce projet.

* J.C. Bousquet, président du CES (Conseil Economique et Social L.R), nous rappelait dernièrement à Montpellier en tribune du Débat Public qu'il n'était pas favorable à l'A79 ; ce n'est pas le président du CLAPE (comité de liaison des associations pour l'Environnement), Claude Louis, membre du CES / L.R., présent ce soir et dont dépend notre commission Transport CLAPE qui me démentira !...

* soutien également de nombreux élus et d'une quinzaine d'associations dont plusieurs affiliées à FNE (France Nature Environnement), représentée à toutes les réunions du Débat Public. Alors, au lieu d'une balafre N.Est S.Ouest estimée à 3.4 milliards d'euros (rapport Blanchet/ Badré) avec un échangeur tous les 15 kms, plutôt une réflexion sur un réseau maillé densifié de liaisons N.Sud aux normes du RNN (réseau routier national/européen) pour irriguer vraiment nos piémonts.

* aménagement des routes nationales parallèlement aux autoroutes existantes

* amélioration des services de transports vers un meilleur cadencement des trains Alès-Nîmes avec billet combiné attractif parking-trajets transport urbain ainsi qu'une montée en puissance importante des services de cars par ailleurs

* cohérence entre les décisions des SCOT, DTA, et des PLU avec prise en compte réelle des données environnementales

* ces quelques points sont en synergie avec les mesures plus générales du SMV (schéma multimodal volontariste) de l'Equipement qui doit s'accompagner d'une véritable volonté de l'Etat d'inverser la tendance du tout routier, bien prévue mais tardant à venir, lors du CIADT de décembre 2003. Accueil favorable de 75% de financement réservé au rail sur un montant total de mesures fixé à 21.5 milliards d'euros. (à noter au passage le retard d'exécution des contrats de Plan Etat-Région)

* pousser les feux vers le fret ferroviaire transport combiné et autoroute ferroviaire. J. Claude Prunier Société TAB à Montpellier et président de la fédération nationale du transport combiné nous rappelait que ces trains porte container (« caisses mobiles ») permettaient d'économiser 70 000 T de CO2 par an. Les perspectives optimistes devraient permettre de passer des trains de 750m (1400T) à des convois de 1000m (1800T). Pour l'autoroute ferroviaire (camions sur trains) , il faudra attendre les premières navettes Luxembourg-Perpignan au début de 2007 (Sté Lorry Rail, avec indication intéressante de prise d'intérêts par ASF- autoroutes du sud de la France).

* vers le fluvial : le Rhône est à 20% de son potentiel de transport de fret même si on constate une augmentation de 20% par an.

* vers le cabotage maritime (autoroutes de la mer) : les directeurs du port de Barcelone nous disaient à Montpellier que les navettes Barcelone-Gênes et Barcelone-Rome évitaient déjà 150 000 camions par an sur les autoroutes. Où sont passées les propositions du sénateur de Richemont pour dispenser de péage autoroutier les transporteurs qui utiliseraient le merroulage ?...

Toutes ces mesures modales et intermodales nous concernent directement pour une meilleure fluidité du trafic sur nos axes.

Il est temps aussi d' internaliser les coûts externes des transports.

FNE lance l'idée d'une écoredevance sur le modèle suisse RPLP (redevance poids lourds liée à la prestation : taxe au véhicule/km) ; l'Autriche l'utilise, l'Allemagne emboîte le pas.

Pour terminer :

Je signalerai un moratoire en cours contre les projets autoroutiers du CIADT, parti des Landes avec l'autoroute Pau-Langon et en voie de généralisation pour plusieurs projets d' autoroutes en France. Et puis enfin laisser à la méditation de chacun le dernier livre de Jean-Marie Pelt, directeur de l'institut européen d'écologie, qui vient souvent dans notre région, ouvrage dont le titre est « Après nous, le déluge », point d'interrogation auquel je rajouterai pas mal de points de suspension...

Je vous remercie

Association « Cévennes sans autoroute », Le Grand Devois, 30610 Sauve

Association « Agora 79 », 30720 Ribaute les Tavernes

Collectif « Cévennes-Garrigues » des opposants à l'A79, 30720 Ribaute les Tavernes