

Synthèse de la réunion territoriale de Sète – 8 juin

Philippe Marzolf ouvre cette troisième réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public.

Les enseignements des réunions thématiques

1- Des transports pour aménager le territoire

Les constats

Anne Devailly revient sur les enseignements des dix réunions thématiques.

Les constats suivants peuvent en être dégagés :

- les transports sont au service de l'aménagement du territoire ;
- les erreurs commises dans le passé ne doivent pas être renouvelées ;
- la dépendance à la voiture et au transport de marchandises par la route est due à la sous-représentation des transports collectifs et des modes alternatifs ;
- les transports doivent être un instrument d'organisation et de desserte du territoire (l'espace qu'ils traversent n'est pas un simple couloir, d'où l'importance des problèmes de transport urbain) ;
- il existe une regrettable divergence entre planification territoriale et planification du système de transport (discordance entre les périmètres des SCOT et ceux des AOT¹).

Des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU¹ et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les Directives Territoriales d'Aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

Les projets attendus ou rejetés

Dans chaque région, l'accélération d'un certain nombre de projets est considérée comme prioritaire. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins génois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon par l'est. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fait face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, la création d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, mixte (fret et voyageurs), entre Montpellier et Perpignan, est généralement considérée comme une

¹ SCOT : schéma de cohérence territoriale – AOT : Autorité organisatrice de transports – PDU : plan de déplacements urbains

urgence. A l'inverse, les avis sont très partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. Enfin, la demande d'une autoroute de piémonts n'a guère été entendue au cours des premières réunions dans la région.

2- Des impacts environnementaux préoccupants

Philippe Marzolf note une prise en compte de la part du public des enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardio-vasculaires, les transports seraient responsables de 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses. Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles sont sans rapport avec les nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Demandes : il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées, ainsi que l'amélioration de la sécurité sur autoroute (réduction des vitesses). Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

3- Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs

Modifier les grands équilibres entre les modes de transports

Pour les voyageurs, **Philippe Bovy** aborde la question des modes de transports, rappelant la perception qu'a le public d'une congestion routière ressentie plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber tout la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité, fréquence et cadencement sont des impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage sur la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

4- Les infrastructures routières

Anne Devailly évoque les craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable au report modal. Pour autant, elle note que les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés (A75, A51, A79 des piémonts), les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique.

Demandes : des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

Des élus ardéchois réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

5- Vers un autre choix de société : évolution ou rupture

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un développement de l'habitat densifié et à sa liaison avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisants à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

Bilan et attentes de l'Etat

Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) donne le point de vue de l'Etat sur le débat public tel qu'il se présente à l'issue des réunions thématiques. Il partage en grande partie l'analyse de la CPDP, expliquant que le débat s'organise autour de deux grands types de questions :

- quelle mobilité pour l'avenir ?
- quel cadre de vie construire ?

Ces questions font face à deux tendances prévisibles pour 2020 – augmentation ralentie mais régulière du trafic pour atteindre 40% de plus qu'aujourd'hui (comme le montre aussi l'étude du CESR Rhône-Alpes) et augmentation des émissions de gaz à effet de serre de 30% - ce qui induit pour les transports une double contrainte de congestion et d'impacts environnementaux.

Les 44 mesures soumises au débat par l'Etat sont reclassées en trois grands thèmes :

- report de la route vers les autres modes, sous des conditions de performance des modes et d'actions incitatives ;
- les infrastructures routières, besoins et limites ;
- la mobilité soutenable, soit par le progrès technologique, soit par des actions sur la demande de mobilité.

Le report modal

L'impact des mesures de report modal sur les deux contraintes est positif, mais limité. En effet, les modes autres que la route seraient en mesure d'absorber toute la croissance du trafic de fret et 10 à 30% de la hausse du trafic voyageurs.

Infrastructures routières

Les impacts de ce groupe de mesures sont très contrastés : si on peut en attendre une amélioration de la mobilité, celle-ci s'accompagnerait d'effets néfastes sur l'environnement. Cette orientation s'accompagnera donc forcément d'arbitrages délicats.

Mobilité soutenable

Dans ce groupe de mesures, le progrès technologiques permettrait d'alléger l'impact des véhicules sur l'environnement, sans agir sur la mobilité. Une division par 2,5 des gaz à effet de serre peut être espérée.

Le progrès technologique ne suffisant donc pas à atteindre l'objectif du facteur 4, des actions sur la demande de mobilité sont à envisager. Le changement des comportements doit être favorisé par des actions dans le domaine de la fiscalité, de l'urbanisme, etc.

Ces trois orientations étant définies, il reste à s'interroger sur l'importance à donner à chacune d'entre elles : jusqu'où aller dans ces trois types de mesures pour sortir du « ciseau » congestion/impacts environnementaux ?

Questions du public

Gaston Romart demande comment pourront être développées les infrastructures autour de Sète. En effet, si les marchandises doivent arriver d'Espagne autrement que par la route, leur débarquement se fera soit par Marseille, soit par Sète, ce qui pose la question du développement du port héraultais.

A ce propos, Philippe Marzolf rappelle le souhait des Espagnols d'une collaboration avec le port de Sète.

Jean-Didier Blanchet, du Ministère des Transports, évoque les autoroutes de la mer en faisant part de l'accord entre les gouvernements français et espagnol sur des liaisons en Atlantique et en Méditerranée. Pour l'Atlantique, un appel d'offre est en préparation, qui sera lancé à la fin de cette année pour un démarrage en 2007 ou 2008. Il s'agit d'un appel à projets large, sans désignation a priori de port ni de type de services. Une fois cette procédure lancée, il en ira de même pour des autoroutes maritimes méditerranéennes. Le port de Sète est d'ailleurs selon lui tout à fait apte à soumettre un projet dans ce cadre.

Bernard Delbos, urbaniste, demande comment sont planifiées les infrastructures routières actuellement, alors que les contrats de plan Etat-Région (CPER) prennent fin.

En effet, **Dominique Auverlot (Direction des Routes, Ministère des Transports)** confirme que les prochains contrats de plan ne comporteront pas de volet routier. Dès lors, l'Etat souhaite préparer des projets d'itinéraires concernant les routes appartenant toujours au réseau national.

Ces projets seront discutés avec les collectivités territoriales, puis réalisés « *dans des plannings déterminés selon les financements des uns et des autres* ».

Gérard Valère, Directeur régional et départemental de l'Equipement, explique le devenir des contrats suite au transfert de compétences routières aux départements. Les Conseils généraux géreront en effet l'essentiel des infrastructures, l'Etat ne conservant à sa charge que les grands itinéraires. Ces collectivités pourront demander une contractualisation avec l'Etat dans certains cas, mais le contrat ne constituera plus la procédure normale.

Il assure néanmoins de la continuité des financements lorsque seront abordés des enjeux forts ou faisant consensus : « *L'Etat ne mettra pas des sommes élevées sur tous les projets, mais seulement sur les grands enjeux : il faudra être sélectif* ».

Par ailleurs, il convient de noter que les infrastructures non routières peuvent toujours figurer dans les contrats de projets.

Le problème est que les projets pour lesquels l'Etat s'était engagé à l'occasion des contrats 2000-2006 n'ont pas tous été réalisés, s'insurge **Jean-Luc Claveric, Conseiller municipal**, qui prend pour exemple le doublement de la RN300 reliant le port de Sète à l'autoroute : celui-ci n'a pas été effectué et aujourd'hui la gestion de cette route est transférée au département.

Les parlementaires se sont penchés sur la question, assure Gérard Valère : dans la mesure où ils ont exigé la totale neutralité financière de la décentralisation pour les collectivités, comment procéder concernant les projets routiers non achevés ? Dans tous les cas, le volet routier du CPER sera respecté à l'euro près, martèle le directeur de l'Equipement. Si la mise en

place des financements de l'Etat n'a pas suivi le rythme qui aurait permis de réaliser 100% du contrat avant la fin 2006, cette réalisation sera sans doute effective à la fin 2008.

Dans le cas particulier de la RN300, il faut prendre en compte les délais inhérents à l'enquête publique puis à la déclaration d'utilité publique (DUP). Cette dernière a été publiée au Journal officiel au mois de mai. La RN300 étant désormais une compétence départementale, il appartient au Conseil général d'élaborer le projet de doublement, auquel l'Etat contribuera sous la forme d'une subvention.

Concrètement, quel pourcentage des contrats de plan Etat-Région a-t-il déjà été réalisé, s'enquiert Philippe Marzolf ?

Si l'on prend en compte les autorisations d'engagements de fonds, ce chiffre devrait se monter fin 2006 à 82 % pour les volets routiers, 75 à 80% pour les autres volets, estime Dominique Auverlot. Si les années budgétaires sont favorables, les 100% devraient être atteints en 2008. Il précise que si la loi de décentralisation exige d'aller au bout des sommes engagées sur le volet routier, pour les autres modes de transports « *on arrête fin 2006 et on passe aux contrats de projets* ».

Pourquoi cette différence ? Pour Gérard Valère, l'ordinaire est, à l'issue d'un contrat de plan, de laisser éventuellement le contrat inachevé pour discuter des projets restants dans le cadre du contrat suivant. Le mode routier fait selon lui exception dans un souci de ne pas déséquilibrer les finances entre Etat et collectivités.

Quoi qu'il en soit, déclare Jean-Luc Claveric, le grand nombre de véhicules sur la RN300 risque de boucher l'entrée de la ville et du port.

D'autre part, le transport par mer de semi-remorques et de conteneurs implique une nouvelle conception des bateaux et des systèmes d'embarquement-débarquement.

Saisi de la question en sa qualité d'ex-directeur du Port autonome de Marseille, **Eric Brassart (Région Languedoc -Roussillon)** considère que les armateurs tendent à répondre à ce sujet par la généralisation de navires mixtes : à Port-Vendres par exemple, les navires embarquent à la fois fruits et conteneurs. De même, les grands ferrys laissent de plus en plus la place à des navires mixtes fret-voyageurs. Cela s'explique par le coût croissant des navires du fait de l'indispensable revalorisation des conditions de travail des équipages : l'immobilisation des bateaux doit donc se limiter au minimum.

La région peut-elle vivre économiquement de sa situation de corridor de transports, s'interroge **Alain Girardet** ?

C'est la logistique qui est davantage à même de créer de la richesse, suggère Jean-Didier Blanchet : un camion qui passe à travers une région lui apporte peu de choses, en revanche il est très intéressant d'avoir, en plus des infrastructures, des zones où se crée de la valeur ajoutée par le traitement ou la transformation de marchandises.

Dans le cadre de la mondialisation, développe Eric Brassart, les emplois partent mais reviennent sous forme d'activités logistiques. En effet, l'Asie envoie en Europe des produits pas tout à fait finis, d'où une relocalisation d'emplois industriels autour des ports pour effectuer cette finalisation des produits. On constate ainsi que les emplois désertant le Massif central ou l'Alsace reviennent dans les zones portuaires de Rotterdam, Anvers ou Barcelone. L'exemple des climatiseurs Mitsubishi, arrivant de Chine en vrac, sont retraités à Marseille en vue de leur mise sur le marché algérien d'une part, européen d'autre part : cette

reconcentration des emplois dans les ports est d'autant plus amusante que l'emploi portuaire est plus cher que l'emploi « normal » !

Ainsi, par un effort sur le savoir-faire et la formation, la logistique peut, d'après, lui permettre la création d'emplois adaptés à la formation des Français. Cependant, cette tendance est tout juste naissante à Marseille, en retard sur ses homologues néerlandais, belges ou catalans.

Il ressort de cet exposé la certitude qu'en l'absence de zone logistique proche, un port n'est guère efficace.

Un bon exemple d'outil créateur de richesse est selon Jean-Didier Blanchet le marché Saint-Charles à Perpignan.

Pour Nello Chauvetière (DRE Languedoc-Roussillon), la notion de couloir est à nuancer : sur l'A9, la majorité du trafic marchandises s'effectue ainsi sur de courtes distances (150 km en moyenne). Contrairement à l'impression visuelle évoquée par Philippe Marzolf, 50% des camions y circulant sont immatriculés en France.

Pierre de Boutray (SEA-Invest) s'inquiète du devenir de deux projets : la liaison à grande vitesse entre Nîmes et l'Espagne et la route directe entre Sète et l'A75.

Au sujet de la voie ferrée, Gérard Valère évoque la déclaration d'utilité publique pour les contournements de Nîmes et Montpellier, la question du financement demeurant à résoudre. Un financement sur les fonds de l'Etat n'étant pas envisageable par les lourds délais qu'il entraîne, un partenariat public-privé est à l'étude, cette formule permettant de « *dégager plus vite plus d'argent* ». Le remboursement des investisseurs privés s'effectuera sur le prix de location de l'infrastructure.

Réseau ferré de France est chargé de préparer l'appel d'offres au partenariat financier. Cet appel sera lancé à l'automne et, si des offres intéressantes sont proposées, les travaux pourront démarrer. En matière d'aménagement du territoire, il faut garder à l'esprit l'énormité des sommes à mobiliser, dans des délais très courts qui plus est.

Concernant la LGV Montpellier-Perpignan, l'heure est au lancement d'un cycle d'études préalable aux décisions de principes : le projet est bien moins avancé actuellement que les contournements ferroviaires.

Si les tracés envisagés sont protégés dans les documents d'urbanisme, aucune décision n'est encore prise : la saisine de la CNDP² ne pourra avoir lieu que sur la base d'un dossier d'études conséquent qui n'existe pas aujourd'hui. De plus, il est maintenant question de réaliser une ligne mixte fret-voyageurs, alors que les premières études prenaient en compte le transport de passagers uniquement. Le changement est de taille, puisque le transport de marchandises implique un poids des trains supérieur, et donc le franchissement de pentes moins importantes. Or, le changement du profil en long de la ligne pose la question de la traversée des Corbières. Autant d'éléments qui nécessitent des études approfondies : ce sont bien des milliards d'euros qui sont en jeu !

Le débat public constitue le seul point chronologique fixe, puisque le gouvernement s'est engagé à saisir la CNDP pour un débat conduit au cours du 2^{ème} semestre 2008. A considérer que le débat aboutisse à un résultat positif, il faudrait ensuite compter 3 à 4 ans pendant

² CNDP : Commission national du débat public

lesquels la procédure d'utilité publique suivrait son cours (enquête publique, DUP, décret en Conseil d'Etat).

Viendraient ensuite les acquisitions foncières, les procédures de financement et enfin les travaux proprement dits : en fonction de ce qui sera exprimé dans le débat public, il faudra compter 12 à 15 ans au moins avant la mise en service de la ligne.

Le choix d'un débat public en 2008 s'explique par la période électorale prochaine, au cours de laquelle les débats sont « neutralisés ».

A propos de la liaison routière Sète-A75, le Directeur de l'Equipement indique qu'aucun projet de ce genre n'est pour l'instant arrêté.

Un participant demande si les TGV circuleront à 300 km/h ou 350 km/h entre Nîmes et Perpignan. La réponse dépendra de ce qu'apportent les études, indique Gérard Valère, et sera liée à la mixité ou non de la ligne. Quoi qu'il en soit, ce sont toujours la technologie la plus avancée et la liaison la plus rapide pour l'usage choisi qui sont retenues dans les études sur les lignes nouvelles.

Quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures pour le territoire ?

La seconde partie de la réunion ouverte par Philippe Marzolf est consacrée aux groupes de mesures soumises par l'Etat au débat public :

- mobilité soutenable ;
- report modal ;
- amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures.

Jean-Didier Blanchet rappelle les hypothèses généralement admises au cours du débat :

- congestion des infrastructures ;
- problèmes de sécurité (à noter que l'autoroute est 4 fois plus sûre que la route nationale) ;
- croissance attendue de la mobilité, sauf rupture ;
- réchauffement climatique (renouvellement trop lent du parc automobile);
- épuisement des réserves pétrolières.

Mobilité soutenable

Des trois grandes orientations présentées par l'Etat, la mobilité soutenable est la plus difficile à accomplir. Elle doit cependant être recherchée afin de sortir du «ciseau» congestion/environnement, d'autant que certaines mesures sont susceptibles d'avoir un impact très intéressant : le progrès technologique (voitures hybrides), la maîtrise de la mobilité et les changements de comportement (quotas d'émission de CO₂ pour les transports, priorité aux transports en commun, réduction des vitesses, aménagement du territoire et de l'urbanisme, etc.).

Report modal

Les mesures de report modal visent quant à elles à mieux répartir les flux sur les modes moins agressifs pour l'environnement, d'une part par des investissements sur ces modes et par une meilleure gestion et exploitation de l'existant. Le fret ferroviaire doit être développé, grâce au cadencement, aux progrès technologiques, mais aussi à condition d'être économiquement performant. Transport combinés, autoroutes ferroviaires et suppression des goulets d'étranglement sont aussi porteurs d'espoirs. Prévue au titre du CIADT et donc réalisée en 2020, cette suppression permettra le développement du fret ferroviaire nord-sud même en l'absence de LGV.

A noter enfin que les mesures dissuadant l'utilisation de la route participent également du report modal.

Infrastructures routières

En matière d'infrastructures routières, la route doit être adaptée aux exigences de la compétitivité économique, selon Jean-Didier Blanchet. Il rapporte la demande de désenclavement de l'Ardèche, le besoin de requalification de certaines infrastructures. Les solutions proposées par l'Etat dans ce domaine sont la régulation des vitesses, des accès à l'autoroute selon les périodes, la construction d'infrastructures (élargissement A7, A9, autoroute des piémonts), le maillage régional et les liaisons est-ouest... Il rapporte certaines demandes en faveur de la décroissance.

Enjeux du territoire

Gérard Valère, Directeur régional et départemental de l'Équipement, présente les enjeux de la région de Sète, qui peuvent se décliner sur l'ensemble de Languedoc-Roussillon.

La région se caractérise par une démographie dynamique et une économie tournée surtout vers le tertiaire, tourisme et services à la personne en tête.

Autour de Sète et du bassin de Thau, les enjeux sont liés à la préservation de l'étang et des lidos, ainsi qu'au massif de la Gardiole. Sur le plan démographique, la croissance ne doit pas faire oublier les difficultés liées à l'emploi, voire une certaine paupérisation.

L'économie s'y distingue un peu de la norme régionale, par l'importance de la conchyliculture, du port et de la viticulture. Le tourisme et le thermalisme sont également très présents.

L'aménagement du territoire doit relever le défi de la condensation dans cet espace réduit de routes, d'autoroutes, de voies ferrées et de projets de LGV. De plus, il s'agit d'un couloir privilégié pour l'accès à la mer et le tourisme, ainsi que pour l'installation de nouveaux habitants.

Les enjeux liés aux transports sont avant tout attachés aux ports de Sète, qu'il s'agisse de la plaisance, de la pêche ou du commerce. L'organisation spatiale du port est à rationaliser afin de développer de nouvelles ambitions commerciales. Le lien avec la navigation fluviale doit aussi être valorisé.

Les dessertes routières et ferrées des ports sont essentielles mais ne doivent pas occulter les nécessités de transports en commun, TER ou tram-trains, urbains et interurbains.

Gérard Valère détaille ensuite, en collaboration avec la DIREN³, les enjeux environnementaux du territoire, qui sont ceux de l'ensemble du littoral languedocien.

Les risques naturels sont élevés : urbanisme et infrastructures de transports doivent en tenir compte. Les ressources naturelles sont une richesse, qui peut se trouver en conflit avec les infrastructures. Cadre de vie et transports peuvent particulièrement s'opposer autour de l'étang de Thau et du massif de la Gardiole.

De même, les problèmes de pollution se posent avec d'autant plus d'acuité qu'ils concernent des sites fragiles. Sensibles, ces espaces le sont aussi au titre de la biodiversité.

S'il ne fallait retenir que l'enjeu environnemental principal de la région, ce serait la qualité des eaux de l'étang de Thau, dont la préservation est vitale aussi bien pour la conchyliculture que pour le tourisme et le patrimoine naturel. Cette préoccupation se retrouvera dans le SCOT en cours d'élaboration.

Ainsi, le Directeur départemental de l'Équipement annonce des efforts longs et difficiles, d'une part en matière d'assainissement, d'autre part dans la maîtrise foncière et démographique de l'urbanisme.

Pour lui, ces enjeux locaux s'articulent avec la problématique générale du débat. Le report modal, « *ambition forte et partagée* », place Sète au cœur des possibilités maritimes et fluviales. Cependant, une augmentation des infrastructures doit être envisagée afin de

³ DIREN : Direction régionale de l'environnement

desservir correctement le port. A ce propos, il est évident que le développement économique suscite un trafic supplémentaire, qui ne se reporte pas exclusivement sur les modes propres... De même, une LGV nouvelle ne se fera pas sans impact. Il faudra également parler de ses échanges avec le port, les infrastructures autoroutières et ferroviaires.

Quant aux 44 mesures présentées par l'Etat, M. Valère note que les arbitrages entre environnement et transports ne se limitent pas à l'interurbain. Compte tenu du fait que la majorité des déplacements ont lieu en agglomération, il est obligatoire de travailler également sur le milieu urbain.

Il propose un classement de ces 44 mesures montrant que 4 d'entre elles concernent des infrastructures sur une longue distance, 12 sont du domaine du report modal, et 28 enfin « nous concernent dans notre vie quotidienne ». Or, pour toute amélioration environnementale, les mesures s'accompagneront forcément d'un prix à payer. Cela se traduira-t-il par une hausse de la congestion ? Une hausse des prix ? Un comportement plus collectif, voire une baisse des libertés individuelles ?

Intervenants

Jean-Michel Seyès, Directeur des Transports au Conseil régional, présente les compétences de son institution en la matière. La Région Languedoc-Roussillon attend beaucoup du transfert des ports de Sète et Port-la-Nouvelle de l'Etat vers la Région (la décision du Préfet est imminente). Celle-ci compte s'ériger en autorité lisible et crédible pour les armateurs, considérant que l'échelon régional est le plus cohérent pour l'économie et le plus à même de développer l'intermodalité et la coopération avec d'autres collectivités (Midi-Pyrénées notamment).

Autour de ce transfert de compétence, la Région a un projet de développement économique par l'activité logistique. Il détaille les potentialités des ports du Languedoc-Roussillon.

Premièrement, Port-Vendres est adapté à des niches à forte valeur ajoutée. La proximité de la plate-forme fruits et légumes Saint-Charles laisse entrevoir des synergies, de même que la future plate-forme intermodale de Rivesaltes.

Deuxièmement, Port-la-Nouvelle voit son handicap, né d'un accès difficile, compensé par son potentiel dans le domaine du vrac (céréales et liquides, en liaison avec Toulouse) et du roll-on/roll-off.

Sète a un grand potentiel, qui est mal valorisé. Il peut être complémentaire voire proposer une alternative aux ports de Fos et Barcelone, aussi bien pour les passagers que pour les conteneurs.

Existe-t-il un risque que Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres entrent en concurrence ? La région s'emploiera à mettre en oeuvre des moyens communs, à promouvoir un label « Ports du Sud » et à développer une gouvernance associant élus et acteurs.

Les logiques intermodales sont à favoriser (mer-fer et mer-fleuve à Sète). Sur le plan routier, la Région souhaite l'amélioration de la RN300 ainsi que de la liaison Port-Vendres – Saint-Charles.

L'offre de cabotage maritime est aussi à l'étude, éventuellement dans un système reliant

Maroc, Espagne, Sète et l'Europe de l'Ouest.

Pour ce qui est de la problématique du débat, la région souhaite valoriser les axes actuels et le fait d'être un couloir de passage, en organisant la logistique aux points de rupture.

Dans un souci de développement durable, l'institution souhaite favoriser les modes non routiers. Ainsi, le projet de LGV Nîmes-Perpignan, est jugé nécessaire et peut à moyen et long terme représenter une solution face à l'augmentation du trafic de marchandises.

Puisque les régions ont souvent été définies au cours du débat comme l'institution la plus pertinente pour coordonner les autorités organisatrices de transports (AOT), Philippe Marzolf demande si concrètement la région Languedoc-Roussillon peut jouer ce rôle. Jean-Michel Seyès déclare que ce travail n'a pas été mené sur l'ensemble des agglomérations, mais que le système de gouvernance envisagé pour le port de Sète pourra répondre à cette question.

Jacques Marchand, de l'Union maritime (association des opérateurs du port de Sète), détaille les chiffres des différents trafics⁴. On remarque qu'en très grande majorité, les volumes transitant par le port sont importés. L'entrée et la sortie des marchandises se fait aux deux tiers par la route, devant le fer (25%) et le fleuve (9%). Ce trafic routier représente 100000 camions par jour, d'où l'importance pour les professionnels du doublement de la RN300. Ceux-ci espèrent également le doublement de l'A9, connecté avec l'A7 : pour la route, le principal souci est la fluidité et l'absence de congestion.

Le transport maritime peut-il absorber la croissance du trafic de marchandises ? Se référant à la prévision d'augmentation de 40% du trafic, Jacques Marchand calcule les 84000 m linéaires de camions que cela représente et qui, pour être totalement reportés sur la mer, nécessiteraient 42 navires, ce qui impliquerait un redimensionnement important des infrastructures.

Quant au fleuve, un certain nombre de contraintes restent à lever entre Sète et la vallée du Rhône : le goulet d'étranglement de Palavas-Carnon et la régulation des croisements entre Beaucaire et Sète.

Pour le fer, la difficulté réside dans l'obtention de créneaux et un cadencement qui conviennent aux attentes de la clientèle.

Enfin, le trafic passagers exige la prise en compte des flux aux extrémités du port.

Le président de l'Union maritime revient ensuite sur le cabotage. La réflexion doit selon lui s'attacher à définir le moyen de transporter des quantités importantes sur de courtes distances. Le développement du ro-ro doit s'accompagner d'investissements portuaires structurants : linéaires de quais, postes spécialisés et zones de stockage. Il attend beaucoup d'un aménagement des bassins est du port, déplorant en outre les difficultés d'acquérir des terrains afin de développer des zones logistiques.

Ces difficultés sont d'autant plus dommageables que le cabotage est à même de massifier les transports et de supprimer les petites unités. L'Union maritime souhaite d'ailleurs participer de manière plus dynamique à la réflexion menée au sein du bureau de promotion du transport maritime. Au niveau européen, le risque est de voir diminuer les budgets alloués aux réseaux

⁴ Voir sa présentation sur le site du débat : www.debatpublic-transport-vral.org

transeuropéens de transports.

Interrogé sur la complémentarité éventuelle avec le port de Barcelone, Jacques Marchand souligne que les entreprises présentes à Sète n'ont pas la même taille que celles intervenant dans la capitale catalane. En tout cas, les entreprises des deux ports n'entretiennent pas de contacts réguliers.

Echanges avec le public

Bernard Delbos s'enquiert du devenir de la convention liant la CCI au port de Sète. Il lui est répondu que, si la Région se voit confier la gestion du port, elle renouvellera la concession jusqu'en 2008 et la réexaminera à cette échéance.

Alain Girardet s'inscrit en faux contre le fait que la logistique contribue à la valeur ajoutée en Europe. Mais pour le représentant de l'union maritime, la logistique est utile pour sortir de la notion de corridor et profiter des produits en transit.

Ces discussions sur les investissements et l'adaptation à la croissance de la mobilité inquiètent **Michel Badré**, regrettant que les deux intervenants en tribune n'aient pas évoqué les mesures de mobilité durable, qui sont pourtant nécessaires.

Pour **Jean-Michel Seyès**, il est vrai que tant que le système routier ne sera pas davantage pénalisé, le cabotage maritime aura du mal à parvenir à l'équilibre. Cependant, les outils relèvent plutôt dans ce domaine du niveau national.

Selon **Jacques Marchand**, il faut en effet trouver le moyen de basculer les tonnes transportées de la route vers la mer, ce qui ne peut se faire qu'en rendant le transport maritime moins cher que le transport routier. En revanche, une taxation de ce dernier pourrait aboutir à un report supérieur à la seule augmentation du trafic.

Laurent Girardet souhaite savoir comment peuvent coexister le redéveloppement économique du port, la préservation de l'environnement et l'attractivité touristique de la région. « *Question terrible* », souligne **Eric Brassart**. Si, 30 à 40 ans plus tôt, la tendance était à la construction des ports à l'écart des villes, ces ports ont amené des travailleurs qui sont devenus des habitants, ayant des exigences en termes de qualité de vie. Il est impératif que les ports aient une qualité écologique certaine. L'ancien directeur du Port autonome de Marseille se félicite d'ailleurs du label Eco-Port, que Fos-sur-Mer est le seul port européen majeur à avoir obtenu.

A noter que les ports peuvent adopter différentes approches : si la plupart mettent en avant la qualité technique, pour **Eric Brassart**, c'est plutôt le service au client qui prime. En tout cas, une parfaite coordination entre le port et la ville est indispensable. L'urbanisme doit s'attacher à réduire les frontières entre le port et la ville, comme c'est le cas pour les gares modernes.

La gestion du port doit s'effectuer en partenariat entre les professionnels, les élus et les représentants associatifs. Plus globalement, tous les acteurs ayant une grande compétence en matière d'environnement ont vocation à y être associés : il s'agit bien de promouvoir un couple commerce/environnement. Par exemple, les zones logistiques n'ont pas forcément vocation à s'établir bord-à-quai, à l'image des relations entre Fos et les zones de Miramas ou Saint-Martin-de-Crau facilitées par la massification des transports sur les modes ferrés et fluviaux.

Quand l'arrêté préfectoral validant le transfert de compétences sera signé, la Région mettra en

oeuvre de nombreuses concertations.

Eric Brassart conclut son intervention en émettant le souhait que le contrat de projet avec l'Etat inclue une action sur le canal du Rhône à Sète (qu'il estime à 100 millions d'euros). Le transport combiné doit être connecté avec la région toulousaine, de façon à disposer d'une « base arrière » en Midi-Pyrénées. Il met en perspective les attentes des chargeurs – régularité et fiabilité du passage par Sète – avec celles de la population – développement du port et diminution du nombre de camions. Comme mot de la fin, il déclare que « *80% des conteneurs arrivent aujourd'hui à Fos par la route. Le but est qu'ils arrivent à Sète par le fer.* »

Suzanne Boismenu, du comité de défense de la Céreirède, considère que la saturation entre Nîmes et Montpellier aux heures de pointe pourrait être réduite par l'interdiction de la circulation des poids lourds à ces moments.

D'autre part, elle s'inquiète du développement de la population qui pourrait entraîner le bétonnage et le mitage de l'arrière-pays, avec toutes les conséquences néfastes que cela implique sur le tourisme.

Enfin, elle souligne le grand problème hydrologique que connaît la région, y compris pour ses canaux.

En réponse à la première question, **Dominique Auverlot** détaille les mesures destinées à fluidifier le trafic, étant entendu que les poids lourds ne sont pas les principaux responsables de la congestion. La restriction de l'accès aux autoroutes est envisagée, mais est-elle acceptable ? De plus, il n'est pas viable économiquement d'interdire la circulation à tous les moments de pointe. En revanche, il est tout à fait possible de confiner les poids lourds sur une seule file à certains moments.

Patrick Brie (DIREN) revient sur l'afflux de touristes, qui peut s'avérer dommageable sur les sites remarquables. Il prend l'exemple de la cité de Carcassonne et du Pont du Gard, sur lesquels des mesures ponctuelles de régulation d'accès ont été entreprises.

Eric Bringuier, cheminot, ne comprend pas comment peut être développé le port de Sète si parallèlement des voies ferrées sont détruites. Il note que pour être rentable le transport doit être massif : les sillons sont trop chers pour les wagons isolés.

Jean-Michel Seyès répond qu'un partenariat commence à s'établir entre la région, RFF et la SNCF, autour notamment de chantiers de transport combiné.

Guillaume Marbach (RFF) confirme qu'une réflexion est en cours. Il indique que le coût des sillons est une donnée fixée par l'Etat : son montant actuel permet le renouvellement partiel du réseau.

Enfin, **Régis Parisot (SNCF)** rappelle que le coût du sillon est le même pour un train entier que pour un wagon isolé, dans la mesure où ceux-ci sont de toute façon assemblés de manière à former un train.

Jean-Louis Arguillères, de la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau, revient sur le travail mené par l'intercommunalité pour développer le réseau de transports en commun. Cette réflexion est menée en partenariat avec le Département en vue d'améliorer le système de tarification, et avec la SNCF dans une approche intermodale des relations Sète-Montpellier.

Cependant, la volonté de l'agglomération se trouve restreinte par des recettes financières

limitées. Une contribution accrue des entreprises en faveur des transports en commun serait un élément de solution.

Jean-Michel Seyès ajoute que la Région travaille en partenariat avec les AOT d'une part au sujet d'une tarification par zone donnant accès au TER et aux réseaux urbains, d'autre part sur un système d'information facilitant les correspondances.

Bernard Delbos demande si les agglomérations voisines se concertent pour élaborer leurs PDU. Jean-Michel Seyès confirme qu'un même SCOT concerne les deux intercommunalités de l'étang de Thau, qui souhaitent également mettre en place un PDU commun. La coordination avec Montpellier reste en revanche à travailler.