

# Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## Transports et développement des territoires

### Montpellier le 18 avril

## Présentation du débat public

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci d'être venus ce soir. Je suis Philippe Marzolf. Certains commencent à me connaître. Je suis Président de la Commission sur la politique des transports dans la vallée du Rhône, et son prolongement vers l'Espagne. Nous sommes ici ce soir pour une réunion thématique sur l'aménagement du territoire.

Tout de suite, pour démarrer sur cette réunion et son cadre, je vous rappelle rapidement que cette réunion thématique est organisée par la CNDP, autorité administrative indépendante. La Commission nationale a créé une Commission particulière dont je suis le président, qui est constituée de six autres membres. Ce soir, je suis accompagné d'Anne Devailly, journaliste, qui a préparé cette réunion. Nous nous sommes tous engagés dans un code éthique et déontologique sur deux points bien précis et fort : indépendance (nous sommes indépendants du maître d'ouvrage et des acteurs) ; et neutralité (nous n'avons pas d'avis à avoir). Nous sommes ici pour faciliter le débat entre les différents acteurs, et surtout être la mémoire du débat public. Nous enregistrons donc cette réunion.

Ce n'est pas un débat sur un projet. On ne parlera pas du projet du dédoublement de l'A9. C'est un débat sur des problématiques générales, avec trois grandes questions :

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport, en termes de qualité de service et d'impact environnemental (cela roule-t-il bien ? Etes-vous gênés dans vos déplacements ?) ;
- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre de composantes du développement durable et des projets de développement des territoires ;
- l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures précisées dans le dossier du maître d'ouvrage (un tableau reprend ces mesures) : par exemple, faut-il régler la vitesse sur autoroute ?, Ou faut-il mettre en place une taxe carbone ? Ou faut-il réfléchir sur les questions de politique de l'urbanisme afin de recentrer les villes ? Comme vous pouvez le voir dans le dossier, ce sont des mesures avec des effets particuliers. Nous allons voir comment elles sont acceptées, comment elles sont combinées entre elles.

Ce débat doit aboutir à un compte-rendu le plus concret possible, le plus argumenté possible afin que l'Etat puisse prendre les décisions qui s'imposent.

Les réunions publiques sont un moyen de participation, mais ce n'est pas le seul. Plus de 30 réunions publiques ont déjà été organisées, avec près de 1 000 participants à ce jour. Un système de questions-réponses est très utilisé. Plus de 250 questions sont mises sur le système par Internet, par courrier, en réunion publique (vous avez des formulaires). Automatiquement, vous aurez ensuite une réponse. Toutes les réponses sont relues par la Commission pour voir si elles sont bien complètes. Il y a un forum sur Internet. Il y a également le principe d'équivalence : toute personne concernée peut faire une contribution écrite. Certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentation, de leur cohérence par rapport au débat et à la thématique, seront transformées en cahier d'acteurs.

Une réunion d'ouverture s'est déroulée à Avignon, en présence des ministres Nelly Olin et Dominique Perben, le 27 mars dernier. Trois réunions de lancement ont eu lieu à Marseille, Lyon, Montpellier.

Il y aura 10 réunions thématiques. Demain, nous serons à Lyon pour une réunion sur les enjeux globaux de l'environnement. Le 25, nous serons à Montpellier et le 26 à Valence sur les enjeux locaux de l'environnement. Puis, ce sera une réunion sur les transports et la mobilité des marchandises à Avignon (27 avril), sur les transports et la mobilité des personnes à Nîmes (3 mai).

La dernière réunion se déroulera à Avignon où sera faite la synthèse des réunions thématiques. Ensuite, il y aura trois auditions publiques. Ce sera le lieu privilégié pour un dialogue entre les acteurs et le grand public. Ensuite, auront lieu 13 réunions territoriales pour voir quelles sont les réponses efficaces acceptées sur le territoire.

Voilà globalement pour recadrer un peu la réunion de ce soir dans l'ensemble du dispositif de cette démarche qui est une démarche itérative, où on essaie d'apporter de l'information et de faire des échanges avec le public.

Je passe tout de suite la parole à Monsieur Blanchet afin qu'il présente les mesures que l'Etat soumet au débat.

## **Les mesures proposées par l'Etat**

### **Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports**

Bonsoir. Je m'appelle Jean-Didier Blanchet. Avec Michel Badré, nous avons piloté les études ayant permis d'établir le plan. En fait, nous vous proposons de réfléchir à l'avenir à long terme, long terme puisqu'il s'agit de 20 ans. Ce sont donc des questions pour l'avenir : quelle mobilité pour quelles activités et pour quel aménagement du territoire ?

Ce soir, nous sommes réunis pour réfléchir à l'aménagement du territoire ; mais aussi quel cadre de vie à préserver ? Vous en avez sans doute une idée très précise. C'est une responsabilité pour l'Etat de définir des orientations qui soient concertées. Tout ceci est dans un périmètre assez précis, bien que vaste : Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, soit 12 millions d'habitants. Nous avons cherché à évaluer les deux tendances concernant ces critères :

Notre prévision fait état d'une augmentation de 40 % de la mobilité des personnes et des transports d'ici 20 ans. Parallèlement, il y a une augmentation de 10 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

Ces deux contraintes fortes sont à lever. La mobilité crée une congestion que vous connaissez dans votre vie quotidienne. Elle a aussi créé un impact environnemental lourd.

L'objectif est donc d'essayer de lever ces deux contraintes sur la mobilité et l'environnement. Nous avons réfléchi à un certain nombre de mesures qui sont au nombre de 44. Nous les avons placées par famille. Certaines de ces mesures visent à réguler la congestion. D'autres permettent d'améliorer le milieu environnemental. D'autres encore intègrent les aspects de l'aménagement du territoire. Enfin, certaines prennent en compte plusieurs contraintes. Les familles sont au nombre de six :

- la régulation de l'existant ;
- le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime ;
- le développement des infrastructures routières ;
- le progrès technologique soutenu ;
- la maîtrise de la mobilité routière ;
- la modification des comportements.

### **La régulation de l'existant**

Ce sont toutes les mesures de gestion d'exploitation du système de transport qui permettent d'améliorer sensiblement la fluidité. Ce sont donc des mesures à court terme qui n'exigent pas un gros investissement. Elles sont un peu moins intéressantes du point de vue de l'aménagement du territoire. Elles ont peu d'influence sur l'aménagement du territoire. C'est pour cela que je vous propose de passer tout de suite à la deuxième famille.

### **Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime**

Avant de passer à cette deuxième famille, je voudrais faire un rappel sur le CIADT. Nous sommes dans un environnement où des décisions étaient prises par le Gouvernement sur un certain nombre d'aspects, aussi bien la politique d'environnement que la politique d'aménagement du territoire ou

des transports. En ce qui concerne les transports, un Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a pris un certain nombre d'orientations. Pour ce qui concerne ces trois régions, je rappelle qu'il s'agit de la ligne Perpignan/Figueras dont les travaux sont en cours (ils sont très avancés du côté espagnol) ; mais aussi de la ligne Lyon/Turin qui concerne davantage la région PACA ; le prolongement de la LGV au-dessus de Montpellier ; mais aussi la LGV dite PACA pour relier Marseille en passant par Toulon ; et puis également ce qui concerne tous les investissements réalisés pour que la liaison Dunkerque/Lyon/Montpellier/Espagne soit assurée de manière plus fluide.

Dans cette famille de mode ferroviaire, un certain nombre de mesures sont prévues. Elle concerne le développement de services nouveaux, comme les autoroutes ferroviaires ou les autoroutes de la mer, mais aussi des navettes fluviales sur le Rhône qui commencent à se développer rapidement, et puis un certain nombre de mesures qui intéressent les infrastructures. Il s'agit là des études sur une liaison entre la Saône et la Moselle, mais aussi sur des franchissements pyrénéens supplémentaires, des franchissements alpins (une éventuelle liaison sous le Montgenèvre), et la ligne Montpellier/Perpignan. Elle n'est pas dessinée par le CIADT, mais elle est proposée comme l'une des mesures de notre dossier.

### **Le développement des infrastructures routières**

En ce qui concerne la route, il y a un certain nombre d'opérations et d'installations. Il y a aussi l'axe Est du Rhône en passant par l'A48 puis l'A51 (Grenoble/Sisteron). Il y a aussi le contournement d'Arles, puis la RN88 qui est cette liaison entre Lyon et Toulouse qui passe par Le Puy et Mende. Elle permettrait de délester la vallée du Rhône pour ramener le trafic sur l'A75.

L'étoile qui est sur la vallée du Rhône, est relative à une décision du CIADT qui était de faire un débat public. Nous y sommes. C'est le but de notre réunion.

En ce qui concerne les mesures routières qui sont dans le dossier, elles sont au nombre de quatre. Il y a l'élargissement possible des autoroutes actuelles A7 et A9, à quatre ou à cinq voies.

Un autre projet est une nouvelle autoroute en piémont cévenol. Elle passerait à travers l'Ardèche et rejoindrait Alès depuis Narbonne. C'est un point qui mérite que vous y réfléchissiez, qu'on en parle un peu aujourd'hui. Jusqu'au terme des choix, on a l'air de la vouloir. J'aimerais bien que vous vous prononciez là-dessus.

Il y a aussi tout ce qui concerne l'aménagement des routes nationales parallèles qui peuvent être une option, mais pas aussi complète qu'une autoroute nouvelle et pas aussi intéressante.

### **Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie**

Vous avez vu que la famille 1 relevait plutôt de l'optimisation de l'existant. Vous vous rappelez que dans l'analyse faite à échéance de 20 ans, en tant que service de l'Etat, on considère qu'il y a un double problème, un problème de mobilité et un problème d'environnement. Les familles 2 et 3 étaient plutôt axées sur l'amélioration de l'offre (offre routière ou ferroviaire ou fluviale).

### **Le progrès technologique soutenu**

La famille 4 à laquelle nous arrivons maintenant, c'est : comment fait-on pour améliorer le bilan environnemental, et en particulier pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ? Je vais passer

assez rapidement parce que l'incidence du progrès technologique veut dire meilleurs véhicules consommant moins, ou meilleurs carburants moins émetteurs de gaz à effet de serre. Il n'y a pas beaucoup de lien direct avec l'aménagement du territoire. Il peut y en avoir, par exemple sur le fait que pour faire du biocarburant, il faut des terrains. Ces terrains sont quelque part. L'utilisation de la biomasse a aussi un effet territorial. Ce sont quand même des choses moins importantes que les deux familles que l'on verra après. Par contre, en utilisant l'actualité de ces tous derniers jours, je vous dirais que cette famille est la conséquence directe de toute la problématique du changement climatique et de l'effet de serre, pour laquelle je peux vous renvoyer au rapport de Commission parlementaire dont l'un des auteurs est ici. Ce rapport est accessible sur Internet. Il fournit une masse de renseignements permettant de comprendre clairement de quoi il s'agit quand on parle de changement climatique.

### **La maîtrise de la mobilité routière**

Cette fois-ci, on est sur la demande. Dans la famille 2 en particulier, on a vu qu'on pouvait améliorer l'offre en matière de transports ferroviaire ou fluvial. Mais il faut à la fois jouer sur l'offre et sur la demande pour que les transporteurs par exemple, ou les particuliers, aient envie de passer du routier vers le ferroviaire ou le fluvial. Il faut que les moyens existent, mais il faut aussi qu'ils y soient incités. Là-dedans, il y a donc toute une série de mesures :

- la taxe carbone : c'est un système de taxation qui pénalise ceux qui émettent beaucoup ; concrètement, cela se traduirait par une hausse du prix du carburant à la pompe ;
- un système de quotas d'émission ;
- des systèmes de réduction de vitesse ;
- des systèmes de péage poids lourd sur les routes nationales ;
- des certificats verts.

Là aussi, l'incidence directe sur l'aménagement du territoire ne saute pas aux yeux, sauf sur un point qui est le changement des systèmes de transport et de logistique. Dès que l'on parle de transport, de logistique, il faut des plates-formes, des accès, des voies de départ. Tout cela a évidemment un impact fort sur l'aménagement du territoire. Y aura-t-il besoin d'autant de plates-formes à l'avenir ? Faut-il les mettre plutôt près des voies ferrées ?

### **La modification des comportements**

On est en plein dans le sujet de l'aménagement du territoire. Comment peut-on maîtriser cet équilibre entre l'offre et la demande à partir d'un sujet exprimé de façon un peu générale en l'appelant « modification des comportements » ? Là-dedans, il y a beaucoup de choses. C'est souvent moins précis que les mesures des cinq premières familles. Un projet d'infrastructure se définit bien.

Quand on dit que l'on va changer ou améliorer la priorité donnée aux transports collectifs en ville, cela peut recouvrir beaucoup de choses. Cela peut être le péage urbain qui existe à l'étranger, mais pas encore en France. Cela peut être l'amélioration du transport en commun. Cela peut être aussi des mesures ayant un effet sur les transports des citoyens.

Quand on parle d'étalement des migrations touristiques, le but est d'améliorer la fluidité dans les périodes de pointe. La congestion routière, ce n'est pas 365 jours par an. De préférence, c'est à certaines périodes, en particulier lors des grandes migrations touristiques. Par des méthodes adaptées, on peut lisser ces pointes et ainsi améliorer le système de mobilité.

La réservation d'accès aux autoroutes est liée au problème précédent. Depuis assez longtemps maintenant, quand on prend le TGV, cela ne choque personne de réserver à l'avance. Quand c'est un jour d'affluence, le billet est plus cher. Rien n'empêcherait intellectuellement de concevoir un système semblable pour les jours de congestion sur l'autoroute.

L'autopartage est un système qui existe pour les vélos dans quelques grandes agglomérations. C'est un système qui permet aux gens de trouver une voiture, de la prendre à un endroit et de la laisser à un autre endroit.

Ensuite, on rentre au cœur de l'aménagement du territoire. Il y a d'abord tout ce qui touche à l'urbanisme. Chacun sait depuis longtemps que la conception de l'organisation a un effet direct sur la demande de transport. Selon si les banlieues s'étendent ou pas, selon la façon dont sont conçus les besoins de trajet domicile/travail, la demande de transport sera différente.

Toujours dans l'aménagement du territoire lui-même, et en liaison avec la problématique des changements climatiques, je me permets de vous poser la question : quelle réflexion peut-on faire en matière d'aménagement du territoire à 20 ans, et en particulier de développement ou d'évolution de la politique touristique dans une région comme celle-ci, en intégrant la question du changement climatique ? Je pense qu'on est en plein sur la question d'aménagement du territoire.

Je ne parle pas de l'essor du télétravail.

Le changement des systèmes de production/consommation, j'en ai déjà un peu parlé tout à l'heure à propos de la logistique. Nous sommes là aussi dans des systèmes ayant un impact sur l'aménagement du territoire. Pour éviter quelques pièges, rencontrés au cours de réunions précédentes, quand on parle de ce dernier point, on arrive assez facilement à entendre dire, dans les salles, que c'est un problème mondial, que c'est la mondialisation. A ce moment-là, le débat est « planté » parce qu'on n'est pas dans un débat public sur la mondialisation. On est dans un débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. On n'est pas naïf. On sait bien que la situation est liée, mais si on peut arriver à délimiter nos réflexions, je pense que cela facilitera le travail.

Maintenant que les six familles ont été évoquées, qu'attendons-nous de tout cela ? Philippe Marzolf l'a rappelé dans son introduction. Le but du débat public est d'éclairer le gouvernement sur la perception des citoyens à propos du système de transport actuel, et sur l'acceptabilité des mesures. Que cela veut-il dire ? Cela veut dire que nous, représentants des deux ministères, mettons sur la table un dossier qui vous a été livré. Pour toutes les annexes accessibles via Internet, il y a tout un tas de dossiers, d'études, d'analyses que l'on essaie de synthétiser de façon aussi claire que possible. Bien sûr, ces analyses sont contestables, comme toutes les autres. Mais à partir de cela, existe ce double problème de mobilité et d'environnement. Comment est-il ressenti ? Comment sont ressenties les mesures proposées ? Comme vous le savez, la politique des transports n'implique pas que l'Etat, mais aussi les collectivités. Comment les représentants de ces différents niveaux, éclairés par tout ce qui aura été dit sur la perception et les mesures, pourront bâtir une politique concertée qui réduise les contraintes identifiées, et qui soit en phase avec les attentes des citoyens ?

## **Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion**

**Anne DEVAILLY**

Je vous remercie. Avant de donner la parole à Jean-Paul Volle, je voudrais rapidement ajouter quelques mots pour vous dire comment a été conçue cette réunion. C'est la troisième réunion sur le thème des transports et du développement des territoires. Evidemment, l'idée est que les intervenants reflètent chacune des régions, même si ce sont des thématiques un peu globales. On a essayé de réfléchir à un débat pour voir comment orienter les choses. Certaines idées se dégagent.

La première est que ce débat renvoie à des réflexions politiques. En France, on le sait, l'aménagement du territoire n'est pas une thématique qui n'appartient qu'à un seul des échelons administratifs. Tous les échelons sont concernés. C'est-à-dire que ce ne sont pas les mêmes responsables qui peuvent décider des routes, du fer, de la gestion des ports ou aéroports. La première difficulté était là. Ce thème concerne tout le monde.

La deuxième difficulté est que les territoires concernés sont des territoires complexes. Pour prendre la vallée du Rhône et l'arc languedocien, à chaque fois, il y a un couloir central qui concentre les transports, les activités, les habitants. Puis, dans le pays languedocien, il y a les coteaux dans l'arrière-pays. Evidemment, les débats prendront en compte l'ensemble de ces territoires, pour voir si on concentre tout sur l'axe principal, ou voir si l'on irrigue l'arrière-pays. Il s'agit de refléter l'ensemble des données.

La troisième difficulté est une donnée économique : réfléchir à l'aménagement et au développement du territoire. C'est une difficulté qui tient à la façon de concevoir les activités, les besoins actuels et de voir les évolutions à 20 ans. Prenons un exemple tout simple en Languedoc ; la carte de la viticulture, telle qu'elle est aujourd'hui, et la carte de la viticulture telle qu'elle sera dans 20 ans, ne seront pas les mêmes, avec tout ce que cela signifie ensuite pour l'ensemble de la filière en amont et en aval.

La soirée se déroule donc en deux tableaux. Au départ, un cadrage historique sera présenté par un universitaire, Jean-Paul Volle. Ensuite, il y aura deux tables rondes. Une sera plutôt consacrée à l'échelon administratif et politique, avec l'intervention d'un représentant de la ville de Montpellier et d'une ville, Lodève, qui, aujourd'hui, ne se trouve pas sur l'axe, pour voir quelles sont leurs conceptions du développement du territoire. L'autre table ronde sera plutôt consacrée aux avis et analyses des utilisateurs des transports, que ce soient des utilisateurs économiques - Jean-Claude Brunier nous parlera de l'activité de transporteur - ou que ce soient des activités plus liées au tourisme.

## **Le contexte : cadrage historique et géographique de la région**

**Jean-Paul VOLLE, géographe**

Je vous propose de réfléchir à ce qu'est cet arc languedocien. Le Languedoc-Roussillon est un territoire en mouvement. Finalement, je ne vais pas parler de transport. Je voudrais vous placer dans l'idée que tout ce qui concerne l'infrastructure des transports et des déplacements, se pose sur un aspect géographique que nous nous approprions. Dans ce sens, c'est un territoire, ou plus exactement ce sont des territoires. Ce sont sur ces territoires que je veux porter un regard, à la fois interrogatif, mais également qui se voudrait un peu novateur. Le Languedoc n'est plus tout à fait ce qu'il était. Bien sûr, le Languedoc (il fallait trouver un terme) est cet espace avec ce... Je ne sais pas si c'est un couloir, mais dans l'imaginaire collectif, c'est devenu un couloir. Un couloir est quelque chose qui permet de passer d'un point à un autre. Ici, le Languedoc, on nous a transformé un espace de conditions entre l'Espagne et l'Europe du Nord, plus précisément entre la Catalogne et la vallée du Rhône, alors que cela a longtemps fonctionné entre les pays aquitains et la Méditerranée. J'insiste bien là-dessus parce que finalement, on passe vite dans cet espace, même si nous n'avons pas l'altitude qui fait les sommets.

J'ai donc travaillé sur un contexte. J'ai retenu cinq points qui me paraissent caractériser ce qui, aujourd'hui, procède de l'idée de déplacement, de mobilité, de trafic ; c'est-à-dire tout ce qui va interroger les logiques de transport. Ces cinq points sont faciles à retenir.

Le premier est l'attractivité. On va le voir décliné dans quelques minutes.

Celui de la position stratégique a été un peu évoqué. Nous y reviendrons. Bien sûr, c'est une position stratégique qui, aujourd'hui, renvoie à l'idée d'Europe à la fois sur l'espace et sur le temps. C'est bien en ce sens que le Languedoc prend consistance ; ou du moins on sent bien qu'il y a un mouvement, une mutation qui s'opère dans ce cadre.

Le troisième effet est celui de l'urbanisation généralisée et de la périurbanisation. Je préférerais qu'on mesure bien les deux phénomènes (tout à l'heure, je vous montrerai comment) pour développer l'idée d'un espace de métropolisation.

Je ne reviendrai pas sur les aménités du territoire, nature et patrimoine. Pourtant, cela pourrait faire l'objet d'une véritable séance complète de débat quand on pose cette question face à l'organisation des transports. Je sais qu'elle sera longuement évoquée. Je n'ai pas voulu m'étendre sur les avantages de ce territoire, de ce qu'il est en termes de nature, de sa fragilité face aux risques, de cette sorte de « fil du rasoir » sur lequel se situe le Languedoc quand on prend l'idée de nature, l'idée de milieu et d'environnement. Quant au patrimoine, c'est essentiellement (*inaudible*) et ce qu'elle peut représenter à partir de l'histoire qui a construit cette région.

Plus important est le dernier point auquel vous ne vous attendiez certainement pas. Cette région est une longue tradition de grands projets parce que finalement, c'est bien à ce propos que depuis la Via Domitia, il est question dans cette région de grands projets d'aménagement. Certains datent un peu. Et pourquoi ne pas se servir de cette idée ? Je n'ai pas marqué la Via Domitia, mais j'ai marqué le canal du Midi et le port de Sète qui ont donné à cette région, ou qui ont confirmé, son caractère de région manufacturière. On est bien sur l'idée de région, transport et développement. J'ai retenu aussi le XIX<sup>e</sup> siècle ferroviaire, avec la jonction Aquitaine/Méditerranée, mais aussi et surtout, avec tous les intérêts locaux qui donnaient à cette région un bon maillage ferroviaire. Bien

sûr, j'ai ajouté le canal Philippe Lamour parce qu'il a été le top de la relance de l'eau. Il ne faut pas oublier Marcoule, c'est aussi là que prend naissance quelque chose de fort dans l'énergie atomique ; et l'aménagement touristique du littoral qui va véritablement poser la question de l'ouverture et de l'innocuité régionale.

### **L'attractivité**

Ce sont quelques diapos qui vont permettre de passer rapidement vers quelque chose de connu. Je n'insiste donc pas, sauf peut-être sur un critère que je ne vais pas développer, mais sur lequel je vais revenir, celui de la nouvelle économie et de la nouvelle société.

Le Languedoc, aujourd'hui, se construit sur une économie tertiaire d'échanges, de relations. Il ne faut pas oublier cela. Ce sont 80 % des entreprises nouvelles qui se créent. Ce sont 66 % de ce qui existe dans l'emploi actuellement. Or, bien sûr, ce sont des choses qui incitent à des déplacements, à des mouvements, mais en même temps que se recomposent des territoires. Cet accroissement des mobilités est important. Il porte sur une masse d'individus qui devient aujourd'hui un référent. Là aussi, il y a un effet qu'il ne faut pas négliger, et dans lequel nous devons nous situer, à savoir + 1 million de personnes entre 1960 et 2000 ; + 500 000 prévus d'ici à 2030 ; c'est-à-dire 3 millions d'habitants à l'échelle d'une génération, avec un rythme annuel supérieur à 1 %, qui nous met au premier rang national. L'inertie fera que cela durera. Je vais même plus loin. Quand tout à l'heure je parlais des grands projets, c'est peut-être autour de cette idée d'un espace pionnier, d'un territoire porteur d'un certain souffle, d'un aménagement de son propre espace qu'il faut comprendre que plusieurs milliers de compatriotes français essentiellement, urbains, métropolitains, et de plus en plus de l'Europe du Nord, soient attirés par nos propres espaces géographiques.

Finalement, le résultat est une carte de la croissance dans les années quatre-vingt-dix. On pourra faire la même pour les années 2000. C'est la même depuis 1960. Je passe rapidement pour montrer que cette croissance est due à des phénomènes migratoires. Regardez bien où se posent les migrations. Vous le voyez parfaitement. Les masses de nouveaux arrivants se fixent dans des espaces bien particuliers, bien ciblés, sur lesquels nous reviendrons. Ces espaces sont porteurs du Languedoc de demain.

Deux cartes, pas pour vous dire ce que sera le Languedoc dans 30 ans, mais ce qu'il était un siècle avant, ce qu'était la répartition de la population dans le Languedoc en 1881 (carte de gauche), et en 1981 (carte de droite) : la même échelle pour à peu près la même population. Je crois qu'à partir de là, vous commencez à vous interroger sur comment penser l'organisation de cet espace régional en termes de transport, d'équipements et d'infrastructures.

### **La position stratégique du Languedoc**

En gros, c'est l'idée de la Méditerranée, l'idée des proximités métropolitaines parce qu'il faut affirmer clairement que le Languedoc est assez dépendant de ce qu'il se passe à Marseille, à Lyon, à Toulouse et à Barcelone. Au contraire, cette proximité va, aujourd'hui, générer des mobilités différentielles, et provoquer un enrichissement de la palette économique. J'ai aussi ajouté que dans cette constellation, il y a des avantages concurrentiels. La région peut-elle valoriser certains de ces espaces, même si on sait, dans un système comme le nôtre, que ces avantages différentiels génèrent aussi des espaces en marge ? Comment faire en sorte qu'ils soient le plus faibles possible ? A cela, j'ai ajouté qu'il y avait une figure dominante. C'est la linéarité des grandes infrastructures. Mais il ne faut pas se laisser piéger par l'idée que le Languedoc serait cela. Au contraire. Cela pose bien sûr le problème de la qualité des infrastructures, indispensable. Cette qualité, je l'ai résumé autour d'une carte, sur laquelle j'ai rajouté l'axe aquitain. Vous voyez que ce fuseau dont nous parlions

tout à l'heure, dans le Piémont, c'est le proche urbain qui permet de penser à un moment donné qu'il pourrait y avoir là un axe complémentaire à la linéarité que l'histoire nous a léguée.

### **Urbanisation/Métropolisation**

Ce thème sera vite vu. Il y a deux tendances. Une, générale, est celle de la périurbanisation. Toutes les villes du Languedoc sont concernées. La seconde, c'est vider une partie du Languedoc dans une insertion, dans un espace moteur des grandes définitions économiques européennes. On est dans ce modèle où on n'intègre pas. Bien sûr, les aires urbaines sont là pour montrer comment les hommes et les activités se répartissent. Voici une suite de cartes qui traduisent la périurbanisation, 1960/2000. C'est la même échelle. Pour moi, cela interroge en termes de transport, en termes d'infrastructures, en termes de modes de déplacement. Bien sûr, cette urbanisation est une extension des mobilités. Aujourd'hui, on se déplace beaucoup et pour tout. Les aires urbaines donnent ici la localisation de celles du Languedoc et de celles de Provence (Marseille). En Languedoc, c'est une quinzaine d'unités, en comptant celle de Villeneuve d'Avignon ; Perpignan, 500 000 habitants sur 2,5 millions. Demain, les trois quarts, peut-être les quatre cinquièmes, de la population seront concentrés dans ces aires urbaines. C'est là que cela se passe, et en particulier dans cette ligne. Entre Sète et la vallée du Rhône, aujourd'hui, c'est un million d'habitants. En prolongeant vers l'Est, on sera facilement aux alentours d'1,3 million habitants.

Derrière cela, deux types de propositions sur ce territoire. Le premier est sur les ouvertures métropolitaines. C'est-à-dire que le Languedoc ne peut faire l'impasse d'un choix d'infrastructures qui relient. Mais ces liaisons sont déterminantes ; d'où le grand débat sur la ligne à grande vitesse. J'ai ajouté la Méditerranée. Si vous avez regardé sur la carte précédente, avec le port de Sète, il y avait trois flèches : Italie, Maghreb, Espagne. Ne jamais oublier que même si cette région tourne régulièrement le dos à sa mer, elle est maritime. Il conviendrait peut-être de reposer la grande question des transports maritimes.

Le second est sur l'espace régional, intrarégional. Cette fois-ci, c'est au tour des dynamiques de l'urbain (aires métropolitaines en marron foncé). Elle est au cœur d'un espace de croissance urbaine affirmée. La dynamique urbaine s'est diffusée sur la périphérie des grandes villes. Il reste ces petits morceaux de territoire régional (en gris) de faible densité, et sur lesquels, là aussi, il faut s'interroger.

Trois ou quatre modes de déplacements sont en cause. Dans l'aire métropolitaine, quid des proximités ? Autour des villes moyennes périurbanisées, comment penser le réseau ? Je crois que ce sont là des thèmes essentiels à l'avenir. Dans les espaces plus centrés sur une dynamique plus faible, quels les modes ? Comment ? Le territoire est aussi le reflet de nos engagements en termes de projet.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur Volle, même si vous avez dépassé votre temps. Pendant quelques minutes, je vous propose de voir quelles sont vos réactions par rapport à ce qu'il vient d'être dit.

**Jacques DENIS**

Je voulais rebondir sur le dernier tableau présenté par Monsieur Volle, sur le renouveau démographique sur lequel il n'a pas insisté. On retrouve bien l'axe de l'A79, corridor de support à la localisation de la population et de la mobilité. On voit bien qu'il y a un véritable potentiel et une modification des comportements des habitants. Sur cette zone, on a manifestement un enjeu de développement avec la réalisation de l'A79 qui est déterminante. Je ne veux pas dire que je suis pour l'autoroute. Mais il y a un enjeu à l'affirmer assez tôt pour que l'ensemble des communes puisse s'adapter, et que l'Etablissement foncier régional puisse leur permettre d'assurer une meilleure cohérence. Le dernier est l'aspect ferroviaire. Jean-Paul Volle évoquait aussi le problème des anciennes mines. Il en reste autour de Nîmes avec sa célèbre étoile ferrée qui permet aujourd'hui d'avoir un support important de développement, depuis le littoral jusqu'à la vallée du Rhône, sur les deux voies qui n'est plus utilisée.

**Michel PIEYRE, Président de la FNAUT, Languedoc-Roussillon**

Par rapport à cet axe de circulation, il faudrait peut-être réfléchir à ce que sont les nouveaux axes de déplacement. Aujourd'hui, je pense que le débat de la modernité est : quels sont les axes alternatifs à ce vieux mode de transport ?

**Daniel GAGNIER, Cévennes sans autoroute, collectif Cévennes Garrigues contre l'A79**

Jean-Didier Blanchet a fait un appel du pied dans sa présentation, en disant qu'il aimerait avoir des réactions. L'éventualité d'une autoroute A79 est étudiée dans le rapport Blanchet. Parmi les alternatives, ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu d'intégrer davantage de réflexions sur une liaison Nord/Sud pour notre région, densifiée et bien structurée, pour irriguer le Haut Piémont, au lieu d'une saignée autoroutière Nord-Est/Sud-Ouest aux conséquences écologiques inquiétantes ?

J'ai sous les yeux un extrait d'une carte. Elle comporte un tracé assez précis de l'autoroute A79. Ce fuseau de 5 kilomètres figure-t-il dans les études et les documents de la Commission particulière de débat public ? J'ai compté 39 études et rapports. Mais j'avoue que je n'ai pas encore tout lu.

**Philippe MARZOLF**

Nous, nous sommes vraiment sur un débat de problématiques. Nous avons vu ce fuseau, mais sans vraiment chercher s'il y avait des études qui avaient été faites. On est beaucoup plus sur comment on se déplacera dans les années à venir. Faut-il prendre d'autres axes alternatifs, ou créer de nouveaux axes, ou améliorer les axes existants ? On est plutôt dans cette démarche.

**Jean-Didier BLANCHET**

Le tracé de la bande qui est là, fait beaucoup plus de 5 kilomètres. Il fait minimum 30 à 40 kilomètres. Dans cette zone, il y a des tas de zones Natura 2000. Ce n'est donc pas facile de trouver un tracé. En tous les cas, aujourd'hui, il n'y a pas de tracé.

*(Echange hors micro entre les intervenants)*

**Daniel GAGNIER**

C'est un document de la Direction de l'Eau, datant de 1997. La question est toujours d'actualité.

**Philippe MARZOLF**

Y a-t-il une étude cachée ?

**Daniel GAGNIER**

Je n'ai pas dit qu'elle était cachée. Je vous préviens tout de suite. A Alès, nous vous poserons la même question. Et je ne serais pas tout seul.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de passer la parole maintenant à Monsieur Gayssot, Monsieur Lecou et Monsieur Moure pour leurs visions d'aménagement du territoire par rapport à ces questions posées.

## **Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leur territoire ?**

### **Jean-Claude GAYSSOT, Ancien Ministre des Transports**

Nous avons déjà eu une réunion dont l'objectif était sur quel type de mode de déplacement lié à l'aménagement du territoire. Les problématiques qui sont posées, vont être un peu plus insistantes sur cet aspect de cette rencontre du débat public. Je ne vais pas répéter ce que j'ai dit la dernière fois. Mais je vais revenir au questionnement qui a été posé tout à l'heure par Madame Devailly, pour dire tout de suite que je pense que le questionnement... Ce n'est pas vous, Madame, qui êtes mise en cause. C'est la manière dont vous abordez, dans ce débat public, la problématique.

Faut-il concentrer les axes de transport là où se situe l'activité, ou au contraire essayer d'irriguer les zones éloignées des grands axes ? Je vous dis tout de suite que mon sentiment, notre sentiment à la Région, c'est que la question ne se pose pas en ces termes. En tout cas, elle ne se pose pas seulement en ces termes par rapport aux enjeux qui sont posés, d'abord, sur les axes de transport où se situe l'essentiel de l'activité. Si on ne fait rien aujourd'hui, on va dans le mur. D'autre part, savoir il faut penser que l'axe est là où se situe l'activité. Cela vaut le coup de faire quelque chose là où se situe l'activité, sur l'axe littoral. Mais il faut faire les choses tout de suite. D'autant plus que nous savons que l'attractivité et le développement économique, c'est-à-dire le transit... Et là je rejoins tout à fait la manière dont Monsieur Volle a posé des problèmes tout à l'heure, même si je ne suis pas tout à fait d'accord avec les cartes qu'il a présentées. J'ignorais totalement certains aspects. Cette manière est la bonne manière de présenter les choses. Les axes où se situe l'activité aujourd'hui, sont déjà sous forte tension. D'ores et déjà, il y a nécessité de faire bouger les choses. Pour les décennies futures, c'est important. Nous sommes la première région de France du point de vue de l'attractivité. S'il y a des plus en homme, il y a des plus en transit. C'est sûr et certain. Si on ne fait rien, cela coince. Évidemment, que fait-on ? Là, intervient le débat sur la problématique qui est posée. Sur la lancée des 40 dernières années, fait-on de la route ou de l'autoroute en plus ? Pense-t-on le déplacement et la mobilité avec une conception renouvelée et volontariste, c'est-à-dire la politique dans le cadre du développement durable ? C'est vrai pour l'existant. C'est vrai pour ce qu'on doit faire en plus. Et j'ai toujours mon souci d'aménagement du territoire.

Cela veut dire que, soit je continue routes et autoroutes, soit je bouge. Si je bouge, déjà sur l'axe où se situe la plus forte activité, oui Madame, il faut faire la ligne à grande en vitesse pour avoir des voies supplémentaires sans goulet d'étranglement entre Montpellier Perpignan. C'est une évidence ! A la limite, je pense que ne pas dire ces choses dès le départ du débat public, est un handicap. On sait bien quel est le problème derrière. Derrière, c'est le problème des « pépettes », des sous.

Que fais-je au niveau du déplacement pour encourager un transfert de la voiture dans le transport collectif ? Les TER interviennent. Les TER, c'est quoi ? C'est le cadencement, c'est l'attractivité. C'est le matériel qui fonctionne. C'est tout cela. Là où il y a de la densification, que fais-je pour favoriser le fait qu'on prendra la bagnole ou le transport collectif ? Nous, nous avons commencé quelques travaux, notamment sur le ticket unique, sur une tarification plus favorable. Et là, il faut que l'Etat intervienne. Ce n'est pas que l'affaire de la Région. Ce n'est pas que l'affaire des finances des agglomérations. C'est une politique nationale qu'il faut vraiment intégrer.

**Philippe MARZOLF**

Il vous reste encore une minute pour conclure.

**Jean-Claude GAYSSOT**

Je ne vais pas tout à fait conclure en une minute. Quand je dis cela, cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire sur les routes ou les autoroutes, ou pour relier les ports, les aéroports à l'intermodalité, sur les axes les plus chargés. Vous avez parlé de la vallée du Rhône. Mais il faut parler de la réouverture au trafic « voyageurs » de la ligne droite ferroviaire, Nîmes/Perpignan, les deux voies ferroviaires supplémentaires à grande vitesse, la décongestion du trafic urbain et là où cela coince, mais pas de (*inaudible*). Je crois, et je termine là-dessus, qu'il faut avoir une autre démarche avec le maritime, au niveau des ports, au niveau des liaisons avec les lignes ferroviaires ou les autres modes de communication.

Le danger est que sans politique volontariste, on n'assistera pas à un aménagement du territoire. On assistera à une aggravation des déséquilibres. A l'horizon 2030, ce sont 3 millions d'habitants dans le Languedoc. Ce déséquilibre va être totalement insupportable. Il ne faut pas simplement déménager. Il faut refuser le déménagement. Il faut emménager. C'est-à-dire qu'il faut favoriser les relations entre l'axe où il y a le plus d'activités et tout ce qui est relié à cela, ce qui va jusqu'à l'intérieur (le Piémont et les zones de montagne). Quand je pense à la ligne Perpignan/Villefranche, quand je pense à Carcassonne, quand je pense à tout ce qu'il faut faire comme développement des TER mais aussi des grandes lignes, du train cévenol, je ne suis pas en train de l'opposer à la nécessaire réalisation de la grande vitesse Montpellier/Perpignan. Je suis en train de dire qu'il faut conjuguer. C'est de cette façon que l'on n'opposera pas les métropoles au territoire. Les métropoles se serviront de l'intérieur du territoire comme d'un atout pour leur propre développement.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose tout de suite d'écouter le point de vue de la ville de Montpellier, avec Monsieur Jean-Pierre Moure.

**Jean-Pierre MOURE, ville de Montpellier**

Beaucoup de choses ont été dites. Ce débat est très important. Je vais cibler mon propos sur trois problématiques majeures. La première, pour les politiques que nous sommes (Etat, Région, collectivités), ce sont des enjeux forts qui sont derrière ce grand débat public sur le transport dans le Languedoc-Roussillon. La deuxième problématique est qui dit débat public, dit acceptabilité et compréhension vers quoi il faut réfléchir pour se trouver, dans quelques décennies, dans une réalité acceptée par les populations. C'est donc un certain nombre de facteurs importants. La troisième problématique est la réalité de la situation actuelle.

Par rapport aux élus, aux différents acteurs socioéconomiques, je voulais souligner le fait que ce débat se situe dans un débat de nécessité de croissance économique, avec des services, donc de nécessité d'amener des services aux personnes, en termes de proximité et d'échange, et profiter à plein de ce qu'amène le tertiaire en termes de dépassement de valeur ajoutée et en termes de logistique. Cela explique aussi l'importance de ce débat. L'économie est quand même la maîtresse de la réflexion par rapport à cet enjeu. Cela va en balance directe avec les questions d'équilibre

environnemental. Souvent, l'environnement apparaît comme une nécessité. Certains trouvent que c'est excessif. Pour d'autres, c'est le poil à gratter qui vient gêner les évolutions. J'ai tendance à dire que l'environnement est une donnée sanitaire. Je sors d'un débat très important, au niveau de la ville de Montpellier, sur le schéma territorial où nous sommes partis des préoccupations de l'environnement pour inverser le processus, et s'appuyer sur l'espace naturel, l'espace agricole par rapport au développement urbain et la maîtrise du développement urbain. Il est donc très important de valoriser et de prendre comme atout cette nécessité d'intégrer l'environnement. La troisième donnée, c'est la notion de projection dans le temps. En 2020, on commencera à voir la teneur de ce qu'on met en place. Ce dont nous sommes en train de discuter en ce moment, a une valeur de cinq décennies, c'est-à-dire qu'on se plante ou on ne se plante pas. On n'a pas intérêt à se planter sur le coût des investissements. On sait que par les temps qui courent, c'est devenu de plus en plus difficile d'avoir de l'argent de l'Etat, des collectivités. Il y a donc intérêt de brasser utilement toutes ces politiques, sachant que ce qui sera décidé pour l'avenir, vaudra effectivement en termes de valeur de développement sur une échéance de cinq décennies. La quatrième donnée de cet enjeu, ici particulièrement, c'est un débat qui est celui d'affirmer cette région, prise entre l'influence marseillaise et toulousaine. Il y a donc nécessité, par rapport à des préoccupations d'existence, de logique d'affirmation technologique, économique et sociale, et de réalité sur l'échiquier européen ou mondial, de profiter de ce débat pour affirmer l'identité de la région, et donner de la chair à cette notion de métropolisation dans laquelle je ne veux pas rentrer. Quand on parle de métropolisation, on discute également de ce qu'il y a à l'intérieur et à l'extérieur. A l'intérieur, cela veut dire beaucoup d'actions de proximité.

Le deuxième élément, ce sont les facteurs qui font que la population comprend ou ne comprend pas, adhère ou n'adhère pas. Il y a une donnée qui est forte. C'est la notion de temps par rapport à la distance. Aujourd'hui, le temps prévaut sur la distance. Le temps veut dire la certitude d'arriver à l'heure, la certitude que le temps consommé ne dépasse pas tel temps donné par rapport à l'enjeu de sa journée, de son activité ; comparativement à la distance qui, elle, amène effectivement une nécessité de mettre en évidence des boyaux de circulation, de transport qui donnent l'illusion qu'on va un peu plus vite, mais en fait, on pose un autre problème. Cette notion de temps est très importante par rapport au gabarit des voiries. On l'a vu au niveau de la ville de Montpellier où nous avons mis en place une priorité, une proximité de voie calée selon le gabarit et la priorité que l'on conférerait à la destination. La deuxième, c'est la notion de sécurité et de confort qui s'affirme par rapport à la notion de vitesse. Vitesse veut dire risque, effraction, et aussi à un moment, carton. La sécurité et le confort sont aussi une autre considération de la manière de considérer le déplacement, la mobilité sur un territoire.

La troisième notion est le problème de la répartition sur le territoire, l'occupation de l'espace par rapport à l'opposition avec ce que représente l'unicité d'un axe de circulation, ou d'axe préférentiel, qui amène d'un point à un autre, et qui ne règle pas la problématique de l'espace. Que se passe-t-il à l'intérieur ? Cela pose le problème des cités importantes par rapport aux cités-dortoirs et aux territoires non occupés.

Enfin, c'est également la problématique de la complémentarité de l'intermodalité avec l'inefficacité liée à ce que l'on peut considérer comme une thrombose, mais également la non-pertinence d'équipement ferroviaire. Il est donc important de jouer sur cette intermodalité, et de jouer sur une diversification des modes de transport. J'ai tendance à dire que c'est un choix. Ce sont des investissements. Mais on a peut-être aussi, en termes d'alternatif, à réfléchir dans une optique de bouquet. Si on prend quelques réalités de la situation du Languedoc-Roussillon et de l'arc méditerranéen, par exemple, nous avons la problématique de l'armature des réseaux de transport. Si on prend un territoire tel que l'agglomération de Montpellier, c'est une armature qui repose sur

trois lignes de tram, avec une future quatrième, c'est aussi la complémentarité avec les syndicats mixtes qui donnent du sens sur tout le territoire avec une organisation des transports scolaires. C'est aussi considérer, avec l'appui de la ligne TGV, l'intermodalité essentielle de la future gare Saint-Roch et de la future gare TGV. Moi je raisonne dans la problématique à n+50. Je pense donc qu'à un certain moment, une deuxième gare TGV sera nécessaire. Elle n'est pas du tout milieu des champs, à 30 kilomètres. Elle est tout simplement à une vingtaine de kilomètres de l'axe. C'est aussi l'importance - et cela a été dit - des liaisons TER cadencées. Je crois que la liaison entre Alès/Nîmes/Montpellier/Sète/Béziers, et vers Narbonne, et vers Perpignan et Figueras, il est effectivement important d'avoir une possibilité de traverser ce territoire. Quelqu'un a dit tout à l'heure un axe. Non. Il n'y a pas un axe. Il va y avoir plusieurs axes. Il y a la liaison avec Alès. Et il y a la respiration depuis Millau vers le Massif central, amenée par l'A75. Il est évident que ces axes nouveaux de l'A75 et de l'A750 sont très importants pour la respiration de Languedoc. Bien entendu, il y a toute l'utilisation qui est née des transports combinés et du ferroutage. Là, je vais directement en phase avec la respiration du volet maritime, le port de Sète. L'idée de fusionner les deux agglomérations Montpellier et Sète, passait par cela, c'est-à-dire se donner le défi européen et international, mariant un port, un aéroport et une dynamique tertiaire et servant de catalyseur et de respiration sur tout le territoire. Cette liaison concerne la relation économique entre Gênes et Marseille, en complémentarité de Sète et Barcelone. Je pense que l'on ne l'utilise pas assez.

Tout ceci pour dire que c'est dans cet ensemble de réflexions que le débat pose question. Effectivement, on peut dire de ne pas analyser sur le cordon traditionnel qui longeait la Via Domitia. D'un autre côté, on ne peut pas non plus se permettre de perdre trop de temps. Techniquement, cela prend du temps. Cela passe par beaucoup de concertations. Je crois qu'il faut bien expliquer tout cela à tout le monde. Je crois qu'il faut resituer tout cela dans un ensemble beaucoup plus important.

En termes de liaison, je voulais évoquer un point. On parle de TGV. Il faut effectivement accélérer la liaison entre Perpignan et Montpellier. C'est la condition *sine qua non* pour pouvoir jouer sur un séquentiel intelligent en termes de cadencement des TER. Mais c'est aussi, en termes de développement de cette région, la nécessité absolue de boucler entre Toulouse et Narbonne, l'arrivée du TGV. Cela ne sert à rien de dire que l'on va aménager entre Bordeaux et Toulouse. Il faut également poursuivre ce qui va permettre l'axe Bordeaux/Montpellier/Marseille/Italie, et je crois, avec un dispositif largement concerté, et expliquer aux gens. L'enjeu se situe en termes économique et social.

Si l'on ne réussit pas cela, grâce aux politiques de transport, c'est une région qui ne se donnera pas les atouts d'exister sur l'échiquier national, sur l'échiquier européen et sur l'échiquier mondial. Voilà la position de l'agglomération. Je pense qu'elle est assez représentative de celle du département et des gens de la région. C'est une position qui vient dans le cadre d'une conception, et qui considère que l'on peut mettre l'essentiel sur cette réalité.

## **Philippe MARZOLF**

Nous écoutons maintenant Monsieur le député-maire de Lodève, Robert Lecou. J'ai entendu parler de respiration. Quelle respiration a apporté l'A75 à Lodève ? Quelles sont vos visions de développement et d'avenir ?

**Robert LECOUC, Député-maire de Lodève**

C'est donc le témoignage d'un élu du local, mais aussi peut-être le témoignage de l'élu national avec la mission sur l'effet de serre que vous évoquiez tout à l'heure. J'en sors. Nous avons rendu notre rapport. Il est incontestable que le maire de Lodève a des réflexions liées à l'histoire, à l'économie de ce territoire. Je dirais que ce territoire a été touché par l'exode rural. On a bien vu qu'elle a été l'évolution historique et géographique du Languedoc-Roussillon. Lodève était une capitale du textile. C'était une capitale économique. L'environnement était très rural. Incontestablement, ces effets économiques se sont fait ressentir tout au long du XX<sup>e</sup> siècle. On a dit que quelque part on avait perdu la bataille du rail puisque Lodève était une gare, une gare terminus. Il y avait eu un grand débat. Lodève a gagné la bataille de l'autoroute A75. A l'époque, les trajets ne passaient pas par Lodève. Ils étaient étudiés pour éviter la difficulté du Pas de l'Escalette et l'étroitesse du goulet avec le tunnel de la Vierge. En fait, l'autoroute est passée par là. Ceux qui ont arrêté ce tracé ont incontestablement permis un regain, à cette ville qui a eu à souffrir. Aujourd'hui, on le ressent. D'ailleurs, l'image de Lodève s'est largement améliorée. C'est dû à beaucoup de choses. Ce territoire n'est pas à l'écart des voies de communication. Je ne crois pas qu'il puisse être aujourd'hui dit que le développement économique puisse se faire sans voies de communication. Oui, l'autoroute a apporté quelque chose. C'est incontestable.

L'infrastructure routière est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante. Elle est nécessaire pour les raisons que je viens de dire. On est à côté de l'autoroute. On est à côté d'une route, donc on est en capacité de communication. 50 % du tonnage transporté se fait dans un rayon de moins de 50 kilomètres. 75 % du tonnage transporté se fait dans un rayon de moins de 150 kilomètres. Je crois qu'il faut aussi avoir ces réalités en tête. La route est incontournable ! Elle est nécessaire !

Un autre chiffre m'avait marqué à l'époque. La durée constante du transport est une réalité. Aujourd'hui, les gens ne passent pas plus de temps dans les transports qu'il y a 30 ans. Par contre, ils vont plus loin. Ils se déplacent plus vite et plus loin. Mais ils passent toujours, en moyenne, environ 1 heure 30 dans les transports. Cette donnée est aussi intéressante. Elle m'avait marqué puisque j'avais réfléchi sur les voies de communication, les routes et le développement économique.

La route, quelque part, il faut l'admettre. Elle est nécessaire. Elle est incontournable. J'ai tendance à dire que la route, telle qu'elle est mise en œuvre, n'est pas suffisante s'il n'y a pas une réflexion, une réflexion au niveau du maître d'ouvrage qui doit penser en termes de développement local et en termes d'intégration paysagère et environnementale. Il y a donc là des efforts qui doivent être faits par le maître d'ouvrage, comme il doit y avoir aussi, me semble-t-il, une nécessaire mobilisation des acteurs locaux. Je voudrais prendre exemple de l'A75. Elle a été définie dans le schéma en 1994, après qu'elle ait été déclarée d'utilité publique et qu'un arrêt du Conseil d'Etat ait sanctionné cette utilité publique. Les acteurs locaux se sont mobilisés pour discuter avec le maître d'ouvrage. Par exemple, nous avons souhaité que l'autoroute ne soit pas une bande qui traverse le territoire, mais que ce soit un lieu d'irrigation. L'effet tunnel est quelque chose qui nous inquiétait. On met la voiture à Clermont-Ferrand et on la ressort soit à Béziers, soit à Montpellier. Incontestablement, je crois qu'il faut vivre l'autoroute comme étant un lieu de diffusion. Sur l'A39, celle du Jura, qui est une autoroute concédée, qui est donc fermée, on a su réussir les échangeurs, accessibles depuis la nationale et depuis l'autoroute. Cela veut dire que les échangeurs deviennent des diffuseurs accessibles pour l'utilisateur de l'autoroute, mais aussi pour l'utilisateur du territoire. Il peut y avoir aussi des échanges à travers l'action commerciale.

L'infrastructure doit donc être pensée par la maîtrise d'ouvrage. Elle doit être aussi négociée, discutée avec les acteurs locaux. Sinon, on se retrouve avec des infrastructures et des nuisances,

mais on n'a pas le développement économique et le développement du territoire qui sont nécessaires. Ne l'oublions pas, ce sont les territoires qui sont source de progrès économique mais aussi environnemental.

Je dirais donc que la leçon que nous avons tirée de l'A75, est d'éviter l'immobilisme, l'immobilisme de l'A51, l'immobilisme des contournements des métropoles qui fait qu'aujourd'hui on se retrouve dans des situations d'asphyxie. Surtout, ne restons pas sur ces positions où il est difficile de trancher. Il faut trancher. Mais incontestablement, il faut aussi - et là je dirais que mon expérience sur l'effet de serre ne fait que confirmer ce que je ressentais et qui aujourd'hui s'affirme - que nous ayons la capacité de développer au-delà des routes et autoroutes. Bien entendu, il y a d'autres moyens de transport : les voies ferroviaires, les voies d'eau navigables, des autoroutes de la mer avec les transports maritimes et le cabotage (ce sont des éléments incontestables qui sont intégrés), le transport collectif. Pensons à l'urbanisation. Incontestablement, l'étalement du territoire doit être repensé, ou alors il faut réfléchir à une urbanisation qui prend aussi en compte les flux d'approvisionnement. Par exemple, quand je vois que les repas servis à la cantine du lycée de Lodève, sont fabriqués dans l'agglomération montpelliéraine, je m'interroge. Sommes-nous dans une démarche qui convient ? N'y a-t-il pas lieu de promouvoir une autre source d'approvisionnement ?

Cet effet environnemental qui est l'effet de serre, il faudra bien là que nous en parlions. Aujourd'hui, on le voit bien. Il y a du spectaculaire. Certains ont toujours affirmé que le réchauffement de la terre devient un véritable danger. Mais il faudra expliquer. La température a augmenté de 1 degré sur le XXe siècle. Aujourd'hui, on parle d'une augmentation qui peut aller de 1 à 6 degrés. Quand on sait - et c'est assez surprenant - que ce sont les transports et les habitations en deuxième lieu qui sont les secteurs où les émissions de gaz à effet de serre sont les plus importants, il faut aussi que nous intégrions cette notion. Moi, j'aurais donc tendance à dire que la connexion de ces moyens de transport, qu'en est-il ? Incontestablement, ce sont des nécessités. Aujourd'hui, ne faut-il pas réfléchir à un schéma national des infrastructures pour pouvoir intégrer, dans les années 2020, la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Je pense que ceci doit être intégré.

En résumé, oui, l'infrastructure est nécessaire au développement économique. J'en témoigne. Lodève aujourd'hui est bien reliée. Le fait d'être à portée de main de l'université, mais aussi de la gare TGV et de l'aéroport de Montpellier Méditerranée est important. Mais surtout, soyons attentifs. Il faut connecter ces infrastructures à d'autres infrastructures. Il faut les intégrer. Il faut que les acteurs locaux se mobilisent pour qu'elles ne soient pas simplement plaquées, mais qu'elles diffusent pour que le territoire en profite.

### **Anne DEVAILLY**

Merci. Juste quelques questions complémentaires sur l'A75. Y a-t-il plus de gens qui habitent à Lodève, et qui travaillent à Montpellier, c'est-à-dire à 30 à 40 km plus loin ?

### **Robert LECOUC**

Lodève est une ville particulière, en ce sens que c'est une sous-préfecture. Quand on regarde le trajet domicile/travail, beaucoup de gens habitent Montpellier et travaillent en Lodève. C'est une caractéristique que l'on oublie souvent. Maintenant, il y aussi des gens qui habitent sur notre

territoire et qui travaillent à Montpellier. Il suffit maintenant de circuler sur l'A75 pour voir quelle est l'augmentation du trafic.

Je voudrais dire aussi une chose. Incontestablement, si aujourd'hui tout le monde est unanime pour dire que le projet de Technoparc (c'est-à-dire la réutilisation de l'ancienne usine de la COGEMA) est un projet de dimension internationale, nationale et régionale, c'est bien parce que ce Technoparc se trouve directement branché sur l'échangeur de l'A75.

## **Echange avec le public**

### **Philippe MARZOLF**

Merci Messieurs pour cet éclairage. Maintenant, à vous la parole. Avez-vous des réactions ? Des questions ?

### **Serge TABY, retraité SNCF**

Je voudrais simplement faire remarquer que concernant le projet du TGV, les premières réflexions ont débuté en 1980. Nous sommes en 2006, et très peu de choses ont avancé. Dans le cadre des études, le TGV Rhin/Rhône avait trois ou quatre ans de retard sur le TGV Languedoc-Roussillon. Aujourd'hui, il l'a dépassé puisque le projet a débuté et il y a les premiers travaux.

### **Philippe MARZOLF**

Y a-t-il des raisons pour cela ? Les connaissez-vous ?

### **Serge TABY**

Je pense qu'il y a des raisons de choix politique et de volonté politique sur les régions de l'Est par rapport à la région Languedoc-Roussillon. C'est un avis personnel.

Je voulais dire qu'il y a quelques années, quelqu'un avait écrit « *La thrombose, quand ?* ». Aujourd'hui, nous y sommes. Monsieur le ministre Gayssot le disait tout à l'heure. On va dans le mur. Il faut donc aller très vite aujourd'hui pour réaliser des infrastructures nouvelles.

La région a deux fonctions : une fonction de transit et une fonction d'irrigation sur l'ensemble du territoire. C'est peut-être là la difficulté du problème des transports sur cette région. Aujourd'hui, pour le transit en matière ferroviaire, nous avons une seule ligne, avec une seule voie dans chaque sens, avec des points de fragilité. Le jour où il y a un accident à Montpellier ou à Nîmes, on ne passe plus. Est-ce acceptable ? En fait, je crois que le ferroviaire ne pourra pas suffire pour assurer le transport de la totalité du fret, en particulier. Il faut aussi assurer du transport de fret par la route. Il est donc indispensable d'étudier le développement des voies routières. Le développement des infrastructures ferroviaires est nécessaire. Et le développement des infrastructures routières est également nécessaire.

Enfin, je voudrais soulever un point qui n'est peut-être plus d'actualité aujourd'hui. En Espagne, les projets de lignes grandes vitesse bénéficient de subventions de l'Europe sur les travaux de 50 %. En

France, elles sont uniquement de 20 %. Je ne sais pas si aujourd'hui c'est toujours d'actualité. Si c'est le cas, c'est vraiment...

### **Philippe MARZOLF**

Monsieur le Ministre ?

### **Jean-Claude GAYSSOT**

La situation n'est pas celle-ci. Les projets étant considérés comme de dimension européenne, bénéficient de 50 % pour ce qui est des études, et 10 % pour ce qui est de la construction. Je pense que l'on doit se poser les questions essentielles, notamment là, nous sommes directement concernés. Il a été question du Lyon/Turin. Pour ce qui est de cet axe méditerranéen dont parlait Monsieur Volle, et en tout cas de la relation vallée de la Durance/arc languedocien, il pourrait obtenir que ce soit considéré dans sa dimension européenne, et que nous obtenions non seulement les 10 %, mais aller au-delà. L'effet de serre dont parlait Monsieur Lecou, c'est tout de suite qu'il faut agir. 4 degrés de différence par rapport à la situation actuelle, le changement est tel que l'amplitude de la variation dans des zones tempérées comme les nôtres, sera de l'ordre de 70 degrés entre la température la plus basse et la plus élevée. On n'est pas prêt. On ne le fera pas. Cela ne marchera pas. Vous parlez d'économie, mais nos bâtiments, nos... Rien n'est préparé à cela. Vous avez évoqué les chiffres. Vous avez travaillé là-dessus et donc vous le savez. Le transport est responsable pour un tiers par rapport à la problématique industrielle. Dans ce tiers, la part du pétrole est responsable pour l'essentiel. Si on n'intègre pas cette dimension, et si on ne l'intègre pas de manière volontaire... Bien sûr, il faut des routes. Il faut les penser, non pas comme nos prédécesseurs, comme... Je ne suis pas de ceux qui disent haro sur l'automobile ou haro sur les routes ou autoroutes. Et de manière volontariste, si on ne veut pas aller dans le mur, et si on veut simplement respecter nos engagements, il faut inverser la situation en faveur des modes de transport qui consomment moins de pétrole, et donc qui sont plus favorables à l'environnement.

### **Philippe MARZOLF**

Monsieur Badré, vous vouliez ajouter quelque chose.

### **Michel BADRE**

C'est la première fois que, grâce aux interventions de Monsieur Lecou et de Monsieur Gayssot, on aborde vraiment cette question. J'aimerais bien que l'on ne reste pas à un stade où on se fait plaisir en disant des choses, mais sans évaluer vraiment leurs effets. Je rappelle ce qu'a dit Monsieur Lecou au sujet de la variation des températures, et je parle sous son contrôle. Si on ne fait rien, ou une politique au fil de l'eau, cela amène une augmentation de température de 5 ou 6°. C'est ce qu'on a connu depuis la dernière glaciation. C'est un changement de civilisation totale. La seule différence, c'est que là, on le connaîtrait en un siècle, alors qu'avant, on l'a connu en 20 millions d'années. C'est un scénario intenable. On dit que le facteur 4 est ce qui permettrait de limiter à + 2 degrés la hausse des températures, c'est-à-dire trois fois plus que le siècle dernier. D'après les études faites à ce jour, et notamment d'après la prospective du Conseil général des Ponts et Chaussées, en additionnant ce que l'on peut faire en progrès technologique, on est plutôt à une division de 2,5 d'ici à 2050. Monsieur Gayssot a beaucoup parlé de report modal du voyageur. Je

l'en remercie parce que c'est la première fois qu'on en parle. Dans les réunions précédentes, on parlait surtout de report modal fret.

Mais la question pour les élus que vous êtes, est : en matière d'aménagement du territoire, au sens propre (urbanisme, localisation des activités), peut-on franchir le pas supplémentaire du manque entre 2,5 et 4 ? C'est à peu près comme cela que se pose problème pour vous.

### **Philippe MARZOLF**

Par exemple, à propos de la question de la cantine du lycée de Lodève. Que peuvent faire les élus aux questions d'aménagement du territoire ?

### **Robert LECOUC**

Ce sont justement deux camions qui se percutent dans le tunnel de Fourvière. Un transporte des tomates qui viennent de Hollande, et qui les livrent dans le sud de la France. L'autre transporte des tomates espagnoles à livrer en Hollande. La collision de ces deux véhicules fait que l'autoroute est bouchée. Il est vrai qu'on est dans des situations totalement aberrantes. Incontestablement, oui, la cantine de Lodève doit retrouver une capacité à fabriquer des repas sur place. Il le faut. Je dois dire que nous devons être exemplaires car les pays émergents, comme la Chine ou comme l'Inde, ne sont pas prêts à sacrifier leur croissance économique aujourd'hui, qui est une nécessité par rapport à leurs besoins, si l'Europe, si la France, n'arrivent pas à donner l'exemple. Comme l'effet de serre se retrouve partout, il faut agir. Il faut que maintenant, dans nos démarches de développement des modes de transport, nous intégrions cette notion.

### **Jean-Pierre MOURE**

Il faut éviter de focaliser sur un élément qui n'est pas essentiel. Pour la comparaison, un camion qui livre des repas dans un collège de Lodève, n'a rien à voir avec les déplacements de 130 000 voyageurs. Je crois qu'il ne faut pas non plus se tromper de cible. On a aussi des Chinois quelque part. J'imagine que cette croissance, exponentielle et dangereuse, est importante. Mais à un moment, ne serait-ce que par rapport à leur propre économie, ils voient bien aussi la nécessité de produire des éléments qui ne sont pas du tout polluants. C'est une des conditions de leur propre survie. Ce débat sur l'écologie, sur l'environnement est important. L'important, c'est la manière dont les gens l'intègrent. On peut dire toujours tout et rien. L'important c'est la pratique nouvelle des gens.

### **Philippe MARZOLF**

Tout à fait. C'est là-dessus que nous sommes en train de travailler.

### **Jean-Pierre MOURE**

Ce sont les plans de développement qui font que les gens utilisent les transports en commun, le rail, etc. C'est donner l'occasion de pouvoir le faire de manière très naturelle.

**Robert CLAVIJO, Comité de Béziers du Mouvement national de lutte pour l'environnement**

La voie ferrée qui, à travers le Massif central, relie Béziers et Paris, a elle aussi vocation à être un axe de communication entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Si cette vocation se réalise, elle pourrait à la fois délester l'engorgement des voies, contribuer au report modal de la route vers le rail, à la fois pour le fret et passager, et troisièmement contribuer à un aménagement équilibré du territoire en revitalisant des régions dévitalisées du Massif central. Tout cela est si évident que les efforts de rénovation et leurs financements avaient fait l'objet d'une convention cadre, entre les trois Régions concernées, le Réseau Ferré de France et l'Etat dans le cadre du contrat de plan 2000/2006.

Dans ces conditions, comment expliquer que : premièrement, ces travaux qui devraient être réalisés, ne sont même pas commencés ; deuxièmement, au lieu d'investir dans le rail, on ait préféré financer l'autoroute concurrente A75 ; troisièmement, cette voie ne figure même plus dans la carte des travaux à réaliser, rendue publique par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire ? Autrement dit, comment expliquer une contradiction entre les discours et les actes ?

**Jean-Claude GAYSSOT**

Moi aussi, j'ai envie d'applaudir. Je suis directement concerné. Il se trouve que les décisions de mettre... que ce soit conclu dans un contrat de plan, ont été prises sous ma responsabilité. Il se trouve que la première décision prise (*inaudible*). Je rappelle qu'il y avait surtout une double logique, la première était les moyens financiers. La première décision prise, immédiatement, a été d'abandonner l'objectif et les travaux, y compris ne pas respecter les engagements. C'étaient 100 millions de francs qui avaient été contractualisés. Comme moi j'avais encouragé... Parce que, en quelque sorte, RFF anticipe les travaux, RFF a commencé les travaux. Avec le président Gallois le président de RFF, j'ai même inauguré les travaux. Après une étude que nous avons faite, on peut multiplier par 7 après modernisation, sur cette ligne le trafic marchandises et voyageurs, même avec les contraintes particulières qui avaient été intégrées. La décision a donc été prise de ne pas faire. Aujourd'hui, nous en sommes là. C'est-à-dire que des travaux ont été commencés, par RFF. Maintenant, RFF nous dit que le gouvernement a décidé de ne pas faire ; l'argent que l'on a mis, est en quelque sorte une avance sur les autres travaux comme l'on devait faire. Je ne dis pas que maintenant, c'est tout à fait cela. On a un directeur qui est un peu plus sympa. Je dis un peu plus sympa, parce que l'on vient de décider, quand même, près de 500 000 euros, de supprimer le ralentissement sur plusieurs kilomètres. C'est pour la clarté des choses.

Mais la vérité, c'est qu'aujourd'hui, où nous sommes en train de négocier à nouveau un contrat de plan, nous Région, nous avons toujours l'argent à disposition, prêt à être utilisé pour cette modernisation. Mais nous ne pourrions pas l'utiliser tant que le gouvernement a décidé de ne pas faire. La réaction du ministre Gilles de Robien, était de dire qu'à la place de l'autoroute, on fera la RN88. Non pas qu'il n'y ait rien à faire sur la RN88. On revient à une problématique de l'aménagement du territoire. L'argent prévu au contrat de plan, dans un souci à la fois de bel équilibre et d'effet de serre, d'environnement, on était prêt à le mettre. C'est pour cela que la question des logiques est importante. Je suis d'accord avec Monsieur Lecou quand il dit qu'il faut regarder l'essentiel.

Ceci étant, franchement aujourd'hui, je crois que nous sommes confrontés à un problème de mobilité et de développement durable, non seulement par rapport à la congestion physique, non seulement par rapport au prix du pétrole... Et vous ne ferez pas voler un avion sans kérosène. Par

contre, vous pouvez faire fonctionner le transport terrestre avec autre chose que du pétrole. Il faut aussi penser à cela. Nous sommes confrontés à ce problème par rapport aux changements climatiques. Si on ne fait pas maintenant...

**Philippe MARZOLF**

Excusez-moi de vous couper. On a un transporteur dans la salle. Il serait intéressant de voir sa réaction par rapport à cette ligne européenne.

**Jean-Claude BRUNIER**

Je suis transporteur routier. Je fais du transport combiné rail-route. Je vous apporterai donc la réponse marchandises, mais pas la réponse voyageurs. Je crois qu'il ne faut pas oublier quelque chose dans notre monde moderne. Il faut être performant. Il faut qu'un train ait des capacités importantes. Aujourd'hui, la capacité est de 750 mètres, 1 400 tonnes, pour faire simple. Nous essayons tout simplement de développer des trains de 1 000 mètres faisant 1 800 tonnes. Ce n'est pas par Béziers qu'il faut passer. Je suis désolé. Ce sera par la grande voie. Là, on fera un report de la route sur le rail compétitif sans besoin d'être subventionné. Je crois qu'il ne faut pas rêver. Il faut voir les choses en face. En tant que professionnel, voilà le message et le témoignage que je peux vous apporter.

**Philippe MARZOLF**

Par contre, au niveau voyageurs, cela peut être intéressant.

**Georges FANDOS, mouvement écologiste**

Je pense que ce genre de réunion est très intéressant. Mais il faut sortir de la tarte à la crème où on dit tout et son contraire. Je crois qu'il est grand temps de rétablir une véritable volonté de politique d'aménagement du territoire, cohérente avec les enjeux planétaires. Il est vrai qu'à l'heure actuelle, on assiste à des décisions qui vont dans le sens du déménagement du territoire. Alors que l'autoroute A9 est saturée, on installe des complexes, des locaux commerciaux qui vont drainer une population au niveau régional, qui va venir contribuer à saturer l'autoroute autour de Montpellier. Cette volonté d'expansion montpelliéraine est une politique de déménagement du territoire, de congestion des transports. Elle s'oppose donc à une vision de développement durable. Un autre exemple est celui de la privatisation des autoroutes. Il est évident que dans la mesure où on se prive de moyens importants mis en place pour financer le transport combiné, et que l'on privatise ces autoroutes, on se prive d'une manne financière très importante qui aurait permis d'accepter des fonds très importants.

**Philippe MARZOLF**

Que proposez-vous ?

**Georges FANDOS**

Il faudrait rompre avec la logique de la concentration urbaine, rompre avec la logique de déménagement du territoire. La DATAR n'a plus les moyens. Le Commissariat au plan n'existe plus. Actuellement, nous sommes dans une dynamique de développement non durable. Je crois qu'on ne peut pas continuer à avoir un discours complètement contradictoire. On est dans un discours schizophrénique. Il faut qu'il y ait des priorités. Aujourd'hui, les priorités sont de dire qu'on ne va pas doubler l'autoroute A9 à hauteur de Montpellier parce que l'on va encore encourager le transport routier. La priorité est le ferroutage, le merroulage. On ne peut pas faire tout et son contraire. Il faut fixer des priorités. Et le jour où la classe politique donnera une priorité claire, elle sera crédible. Aujourd'hui, à droite comme à gauche, du développement durable, on fait un dogme.

**Philippe MARZOLF**

C'est la question du débat. Est-ce que le ferroutage, le merroulage permettront d'éviter de nouvelles infrastructures ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Je ne vais pas essayer de trop vouloir répondre à cette intervention, mais je voudrais cerner les choses. Il est clair que la route reste dominante. Elle est dominante actuellement, par ses 85 % de transport de marchandises. Par conséquent, il faut limiter les émissions de gaz à effet de serre. Pour cela, il faut s'intéresser d'une part aux poids lourds, et d'autre part aux véhicules particuliers. En ce qui concerne les poids lourds, la solution est le report modal quand c'est possible. Qu'est-ce que cela représente ? Les poids lourds représentent 20 % de circulation. Ce sont 50 % des émissions. Par conséquent, c'est important. Si on arrive à reporter toute la croissance attendue, c'est-à-dire 40 %... 40 % de 15 000 poids lourds, cela fait 6 000 poids lourds par jour. C'est énorme. Si on a deux services d'autoroute ferroviaire, cela représente 1 500 poids lourds par jour au maximum. Ce sera donc énorme. Si on en met une partie sur la mer et sur le fluvio-maritime, on peut avoir un peu moins de 6 000. Vous voyez que c'est déjà considérable.

Il reste les véhicules légers. Là aussi, il faut faire feu de tout bois. La meilleure formule est de commencer par réduire les consommations. J'ai récemment lu que la Commission parlementaire a proposé de faire une TVA modulée en fonction des émissions. Nous, nous l'avons appelée taxe carbone. Cela revient au même. C'est une taxe qui consiste à pénaliser les véhicules qui émettent le plus de gaz à effet de serre, donc ceux qui consomment le plus. Une autre formule, valable pour tout le monde, est la limitation de vitesse à 110 km/heure sur les autoroutes. Rien qu'en baissant de 130 à 110, on économise probablement 20 %. Encore faut-il le décider, et il faut que ce soit accepté.

**Philippe MARZOLF**

C'est un changement de comportement.

**Jean-Didier BLANCHET**

Cela fait partie des changements de comportement. Mais ce qu'il faut, c'est faire avec la route. On ne va pas renverser du jour au lendemain les 85 % des transports routiers en... Il n'y a pas de miracle. Il faut donc que ce soit la route qui émette moins de gaz à effet de serre.

**Philippe MARZOLF**

Je crois que l'intervention de Monsieur était de dire qu'il faut mettre les politiques en cohérence.

**François DEBANS**

Je voulais juste intervenir pour résumer le problème tel qu'il se pose. En effet, j'ai le sentiment, comme disait Monsieur Fandos, qu'on est un peu dans un discours schizophrénique. La question de fond est de savoir si, oui ou non, on intègre le discours général qui consiste à essayer désespérément de trouver un bon type de transport, un bon type d'échanges. Il faut d'abord partir de l'hypothèse que l'on peut radicalement réduire tous les transports, tous les échanges, en particulier aussi les échanges internationaux. Je veux dire que l'on ne peut pas d'un côté s'amuser à dire « oui nous voulons réduire l'effet de serre », et finalement accepter une logique qui aboutit à la multiplication. C'est-à-dire que chaque année, on sait qu'on va vers une fuite sans fond qui consiste à ce que les marchandises que l'on crée vont de plus en plus vite, et font de plus en plus de fois le tour de la terre. Est-ce logique avec la volonté de développement durable ? Si on est contre, il faut dire oui, on va réduire l'ensemble des échanges, l'ensemble des transports internationaux. Et finalement, on est contre la mondialisation qui en est un des éléments, et contre le libre-échange qui en est le pilier essentiel.

**Philippe MARZOLF**

Vous êtes plutôt pour la sixième famille qui est le changement de comportement avec la démondialisation.

**Jean-Didier BLANCHET**

Il ne faut pas nécessairement modifier les échanges économiques pour autant. Il faut avoir une gouvernance mondiale qui décide conjointement (à Kyoto, on n'a pas atteint l'unanimité, mais peut-être que cela viendra quand les gens auront pris conscience du changement climatique) de taxer les émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas pour cela qu'il faut jeter le bébé avec l'eau du bain, et dire qu'il ne faut plus d'échanges économiques.

**Philippe MARZOLF**

Une réaction avant de passer à la deuxième table ronde ?

**Jean-Claude GAYSSOT**

Je pense que l'on vient d'entendre un discours qui est schizophrénique. Le déplacement est-il un facteur négatif ?

**De la salle**

Oui !

**Jean-Claude GAYSSOT**

Voilà. C'est ce que vous répondez. Moi je pense que ce discours est contraire avec le progrès de la civilisation. Je pense que les échanges et la possibilité de se déplacer, de la rencontre, de connaître, y compris la capacité pour certains pays de se développer, n'est pas une chose négative. Par contre, il y a des déplacements contraints, des déplacements liés au système, au libre-échange. On fait déplacer des marchandises qui partent se faire étiqueter à un endroit, qui reviennent, et qui passent par ailleurs. Sûrement, il faut s'attaquer à cela. Sûrement. Mais cette vision unilatérale qui consiste à dire que l'on a ce qu'il faut, que le déplacement de l'échange et la possibilité de mobilité sont en soit quelque chose de pervers et de négatif, franchement, je pense que ce n'est pas la bonne manière, y compris de s'attaquer au libre-échange, y compris de s'attaquer au libéralisme. Si la solution était là, elle existerait. Cela a existé. Il y a eu la croissance zéro comme perspective. Après tout, nous avons ce qu'il faut. Organisons, autour de ce que nous avons, un bon environnement, mais pas de manière globalisante en disant « oui au transport » parce que c'est toujours bien, ou en disant « non au transport » parce que c'est toujours mal. Honnêtement, je pense que politiquement, on a mieux à faire au point de vue de la lutte pour d'autres formes de production énergétique. Il y a à faire, y compris au niveau du charbon. Utiliser le charbon est sûrement une chose à faire. Simplement, je crois qu'il faut s'attaquer qualitativement aux problèmes.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Lecou, juste pour conclure.

**Robert LECOUC**

Le rapport de la Commission est sur le site Internet. Il ne faut pas tomber dans des excès. Aujourd'hui, l'homme a besoin de bouger. C'est comme cela. Des échanges se font, et pas simplement matériels. Par contre je voudrais dire une chose. Si à Kyoto, les Américains n'ont pas signé, n'imaginons pas que c'est la position des Etats-Unis. C'est la position de l'administration Bush. Vous avez des villes, vous avez des régions qui travaillent par exemple à des autoroutes à hydrogène. Actuellement, en matière de recherche, ils sont très en pointe. Les Etats-Unis vont réagir dans très peu de temps, car l'effet de serre est une préoccupation. Je suis d'accord qu'il ne faut pas agiter l'effet de serre. Mais aujourd'hui, on doit réagir sans tomber dans la schizophrénie. Allons-y vite car les effets, eux, sont longs à se mettre en marche. Incontestablement, le carbone aura du mal à disparaître. Il y a des technologies. Je ne voudrais pas affoler, mais simplement, il y a un vrai problème. Il faut le traiter raisonnablement. Mais on doit intégrer maintenant ce phénomène dans les infrastructures de transport.

Merci Messieurs. Je vous propose de passer à la deuxième table ronde.

## **Comment concilier les attentes des acteurs économiques de l'environnement et de la population ?**

**Anne DEVAILLY**

Pour cette table ronde, je propose de donner la parole à Monsieur Jean-Louis Delmas pour la plate-forme multimodale qui a été mise en place à Perpignan ; à Monsieur Jean-Claude Brunier, transporteur. Ensuite, interviendront Monsieur Claude Mulero, Président du Parc naturel régional de la Narbonnaise, et Monsieur François Degans, qui a été Président de la Commission d'aménagement du territoire au Conseil régional de Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998.

Tout de suite, Monsieur Delmas va nous expliquer comment s'est mise en place cette plate-forme sur Perpignan, qui essaie de combiner l'ensemble des modes de transport possibles.

### **Point de vue des acteurs économiques, des représentants du monde du tourisme, de l'environnement ou des usagers**

**Jean-Louis DELMAS, Syndicat Mixte de la Plate-forme Pyrénées-Méditerranée**

Bonsoir. Je voudrais présenter mon point de vue, et celui du territoire que j'ai l'honneur de représenter. J'ai l'honneur de diriger les services du Syndicat mixte de la plate-forme Pyrénées-Méditerranée. C'est un établissement public qui a été créé au début de l'année. Il regroupe la Communauté d'agglomérations Perpignan et le Conseil Général des Pyrénées-Orientales. Cet établissement public gère et coordonne l'action de différents sites : Saint-Charles, le terminal ferroviaire de Cerbère, le terminal portuaire de Port-Vendres, Le Boulou, l'aéroport de Perpignan et le site logistique situé à Rivesaltes. L'ensemble de ces sites traite 10 millions de tonnes, dont près de 5 millions de trafic ferroviaire. Cela démontre, s'il en était besoin, l'importance de la multimodalité. Nous gérons un certain nombre d'équipements terminaux, nous en mettons en place et nous renforçons ce qui existe. Pourquoi ? Parce que la qualité des performances et les interfaces sont ce qui concourt à l'intermodalité et à son développement. Le positionnement stratégique de notre pôle logistique est surtout basé sur (*inaudible*) venant ou à destination de la péninsule ibérique qui transporte les flux ferroviaires vers l'Europe, principalement l'Europe du Nord, considérant qu'au-delà de Paris, et même à Paris, nous sommes dans l'Europe du Nord. Pour vous donner une idée du volume qui passe sur le versant de la chaîne des Pyrénées, le trafic terrestre passant à travers la chaîne des Pyrénées est de l'ordre de 100 millions de tonnes, dont 60 % sur la façade méditerranéenne et 40 % sur la façade atlantique. C'est donc beaucoup trop. Ferroviaire et routier, ce sont des trafics de l'ordre de 60 millions de tonnes sur cette partie du territoire des Pyrénées-Orientales.

Nous avons quelques projets, tous liés à l'intermodalité. Bien sûr, nous développons l'interface portuaire. Nous doublons la capacité opérationnelle des trafics du terminal routier de Port-Vendres. Nous avons deux chantiers. L'un est situé au Boulou. L'autre est situé à Saint-Charles International. Sur le Boulou, nous avons un projet d'autoroute ferroviaire. Nous allons passer à une expérimentation grandeur nature. Et nous sommes engagés dans une opération de doublement de la

capacité opérationnelle du chantier de Perpignan Saint-Charles pour porter cette capacité nominale de 1 à 2 millions de tonnes.

Une précision, en Europe, les flux dominants sont des flux Nord-Sud. Effectivement, nous sommes placés sur les flux Nord-Sud, au croisement d'interfaces de la péninsule ibérique et de l'Europe du Nord. C'est pour cela que les volumes sont relativement importants. Nous, nous avons la particularité de traiter les hydrocarbures (en vrac, liquide et solide) et les marchandises à forte valeur ajoutée.

### **Anne DEVAILLY**

Je vous remercie. Je donne la parole à Jean-Claude Brunier.

### **Jean-Claude BRUNIER, TAB**

Je vais tout simplement vous présenter ma société, mon métier. Je suis transporteur routier. Je vais d'abord vous présenter mon entreprise, et ensuite la technique du transport. Ensuite, sur les figures imposées que l'on m'a indiquées, j'aborderai les réponses du transport combiné rail-route aux attentes des acteurs, à savoir les acteurs économiques, de l'environnement et de la population.

TAB est une entreprise routière, appliquant la technique combiné rail-route. Nous faisons le transport en longue distance. Pour cela, nous utilisons la technique du transport combiné rail-route. Aujourd'hui, nous sommes le leader national dans cette technique. Notre chiffre d'affaires s'élève à 33 millions d'euros. Nous employons 160 personnes. Tous les jours, nous mettons 200 caisses mobiles sur les trains. Nous proposons deux services à nos clients : des complets et des lots en flux tendu (c'est-à-dire le service de base), et la distribution sans rupture de charge (c'est-à-dire un service plus fin). Pour cela, nous avons deux outils : des grandes caisses mobiles qui correspondent à un semi-remorque, c'est-à-dire des boîtes faisant 13,60 mètres de long, et des caisses mobiles de 7,825 mètres qui vont sur des camions. Nous opérons les marchandises que nous transportons, certaines marchandises dont nous avons besoin tous les jours, c'est-à-dire la distribution, l'agroalimentaire, l'électroménager, etc.

Le siège de l'entreprise est à côté de Montpellier. Nous sommes aussi implantés à Saint-Thibéry, au croisement de l'A9 et l'A75, en région parisienne. Nous avons des activités en PACA, Languedoc-Roussillon, Catalogne espagnole, Midi-Pyrénées, Aquitaine ; vers les régions du Nord, Bretagne, Loire-Atlantique, Normandie, région parisienne, Picardie, Nord-Pas-de-Calais, la Belgique et une partie des Pays-Bas.

#### La technique du transport combiné rail-route

L'unité de transport de cette technique est la caisse mobile qui n'est autre qu'un conteneur terrestre qui permet de changer de mode, de passer du routier au ferroviaire sans rupture de charge. La caisse mobile est le fruit de 70 ans d'expérience dans la technique du transport combiné. Elle permet la meilleure productivité. La tare embarquée sur le ferroviaire est minimale. Les caisses mobiles sont embarquées sur les trains de nuit spécialisés qui auront une capacité d'environ 50 unités. La caractéristique de ces trains est : 750 mètres de long, 1 400 tonnes.

Les trains du transport combiné rail-route circulent sur des grands axes et entre des zones éloignées d'au moins 600 kilomètres, où les échanges de marchandises seront suffisants pour remplir les trains. 50 unités dans chaque sens représentent 100 unités par jour.

Voilà la photo d'un transfert d'une caisse mobile. Voilà la caisse mobile sur sa partie routière. Voilà la présentation du plan de transport combiné rail-route. Le chargement se fait dans l'entrepôt du chargeur, au début de la chaîne, avec un camion remorque ou semi-remorque. On va sur un terminal en fin de journée (départ entre 19 heures et 20 heures). Sur ce terminal, le transfert va être effectué du camion sur le wagon, les wagons formant un train complet. L'arrivée se fait le lendemain matin (jour B) à partir de 6 heures. Le conducteur routier (qui a dormi chez lui) attend la caisse que l'on transfère sur le camion. Ce genre de service existe entre par exemple Paris et Perpignan.

Ce système apporte les avantages de la route : service, souplesse, proximité, service porte-à-porte qui est très important ; et les avantages du rail : puissance, fiabilité, sécurité, économie et protection de l'environnement.

La réponse du transport combiné rail-route aux attentes des acteurs est d'abord économique. Le transport combiné rail-route peut, grâce à la fiabilité intrinsèque du ferroviaire, atteindre une qualité de service supérieur à 95 %. C'est encore le handicap majeur du système ferroviaire qui n'a pas su répondre à la demande du marché pour atteindre les 95 %. Il vrai que ces dernières années, la route ayant fait d'énormes progrès en qualité, a pris des parts de marché au ferroviaire qui lui, malheureusement, n'a pas eu ce gain de qualité. Lorsque les trains sont correctement remplis, ils ont des prix de revient nettement inférieurs à ceux de la route. Le système ferroviaire combiné est un système de charge fixe. Quand le train est optimisé, la rentabilité est beaucoup plus importante. De plus, la mise en place de trains longs de 1 000 mètres, au lieu de 750 mètres, permettra de gagner de 20 à 25 % de productivité. Je vous laisse apprécier dans une économie où la concurrence est très vive, où la mondialisation exacerbe la concurrence. Il est bien évident que si on peut avoir un gain de productivité de cet ordre, on va l'avoir sur le report modal. Le report modal est largement appelé des vœux des transporteurs routiers qui font du transport routier longue distance.

La réponse pour l'environnement : il faut savoir qu'un transport combiné rail-route, par exemple entre Sète et Paris, économise environ 800 kilos de CO<sub>2</sub> par voyage. Sur un train quotidien entre Paris et Sète, nous pourrions économiser ainsi 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Le report modal de la route sur le rail permettrait aussi une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui n'est pas saturée, quoiqu'il faille faire des aménagements importants.

La réponse pour la population est une plus grande sécurité du ferroviaire par rapport à la route, donc moins d'accidents ; et un désengorgement des routes et des autoroutes, donc une circulation plus facile. A cela, je mets un bémol. Rappelez-vous que les camions ne représentent que 20 % de la circulation, 80 % étant les véhicules particuliers.

Cette technique est, à mon avis, une réponse très complète, très opérationnelle au problème d'environnement, d'aménagement. Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention.

**Anne DEVAILLY**

Je vous propose de garder vos questions pour la suite. Je donne la parole à Monsieur Mulero.

**Claude MULERO, Président du Parc naturel régional de la Narbonnaise**

Merci beaucoup. A la lecture du document que j'ai reçu, on parle effectivement du coût du futur du pétrole. A aucun moment, dans les prospectives à 2050, on envisage la disparition totale du produit. Cela pose quand même une interrogation. Il y a quand même un questionnement puisque l'on ne parle que de ce type d'énergie. Je crois que là-dessus, il a quand même une réflexion à avoir.

La problématique du transport se pose à l'échelle du territoire plus réduit, à l'échelle du Parc régional. Le territoire du Parc naturel régional de la Narbonnaise a été labellisé en 2004. Ce territoire est aussi reconnu au niveau international. Il se situe aux portes de Narbonne et va jusqu'à la commune de Leucate, soit environ 100 000 hectares.

Evidemment, les enjeux sont importants. La problématique des transports se pose sur ce territoire. L'histoire le justifie. Cela a toujours été un site de passage, puisqu'il est sur le tracé de la Via Domitia. Aujourd'hui, il y a la nationale 9 qui globalement, est assez bien intégrée dans le paysage. A certains, elle rappelle des souvenirs puisque dans les années soixante-quinze, il y avait des bouchons. Cette nationale 9 est certainement à requalifier afin de l'intégrer dans le paysage. La voie ferrée offre la particularité d'être située dans un site de (*inaudible*). On voit là aussi les limites qu'il peut y avoir en termes d'usage et de précaution qu'il y a à voir sur des sites remarquables. Il y a des zones Natura 2000.

Il y a également un port – on en a parlé tout à l'heure – le port de Sète. Heureusement, que le maire de Port-la-Nouvelle n'est pas ici. Il clamerait haut et fort sa qualité de port qui, aujourd'hui, a deux activités principales. L'une est le transport d'hydrocarbures. L'autre est le transport des céréales. Une autre activité a été développée. C'est le lien entre le port de Port-la-Nouvelle et le canal du Midi.

Le constat que l'on peut faire sur ce territoire, c'est qu'effectivement, on a beaucoup de trafic dans une période très courte. Les périodes de pointe se situent entre le 14 juillet et le 15 août, au moment du transfert de population. Le reste de l'année, il n'y a pas de problème majeur de circulation. Narbonne est un carrefour important. On oublie la richesse et de la qualité de son paysage. Cette image de carrefour efface la qualité de l'image environnementale du territoire. Les enjeux sont majeurs en fonction des choix qui vont être faits. Effectivement, ce sont 10 ans de travail, de sensibilisation, d'implication de la population pour qu'ils mesurent la richesse et la qualité de l'environnement. Le risque actuellement est de réaliser des infrastructures qui peuvent être très (*inaudible*) dans un paysage. Si on se projette dans un futur assez lointain, on imagine bien que la fréquence des transports va diminuer et que l'on va peut-être passer à d'autres choses.

Sur ce territoire, plusieurs solutions ont été envisagées. Il me semble indispensable de réaliser la ligne à grande vitesse. On peut effectivement arrêter une voie à grande vitesse aux portes de Perpignan et la reprendre à Montpellier, et voir un peu les blocages et les coûts que cela va générer. Il me semble aberrant que l'on n'ait pas eu cette idée. Cette ligne à grande vitesse pourrait être intégrée dans le paysage, sans remettre en cause les labels obtenus. Si effectivement cette ligne était créée, on pourrait imaginer donner de la puissance à la voie ferrée existante qui, à une époque, desservait les stations littorales. On pourrait peut-être rouvrir la gare de Gruissan-Ville-Nouvelle qui desservait la station de Gruissan, continuer à desservir Port-la-Nouvelle. Il faudrait développer le ferroutage et éviter ce que l'on peut voir et qui dépasse l'entendement. Actuellement, on voit des camions espagnols qui traversent le territoire, qui ne s'arrêtent pas du tout en France et qui vont vers l'Europe du Nord. *A contrario*, des camions traversent toute la France et vont directement en Espagne.

La nationale 9, quant à elle, est suffisante en termes d'infrastructures. Mais elle mérite d'être intégrée au paysage. Il n'y a rien de pire que de traverser rapidement un territoire et de passer à côté de la richesse qu'il peut présenter.

Il faudrait aussi réfléchir au développement du transport par mer. L'activité portuaire de Port-la-Nouvelle n'est que sur deux activités. Cela pourrait être aussi un relais entre Barcelone et Sète. Il y a des pistes à trouver sur cette voie.

Ensuite, il faudrait adopter une méthodologie, une méthode de réflexion. On a pu le faire. On l'a fait dans le cadre de la problématique liée à l'éolien, pour réaliser une charte de développement de l'énergie éolienne. Autour d'une table, on a réuni tous les acteurs économiques, politiques, associatifs. On a réfléchi à la problématique de ce développement. On pourrait imaginer avoir la même réflexion. En tout cas, c'est aussi un problème de communiquer et de sensibiliser la population sur l'impact et les problématiques que rencontre ce territoire.

L'intérêt de ce débat est significatif. Il faudrait que les décisions ne soient pas prises auparavant. Effectivement, il y aurait un sentiment de frustration. Le désengorgement ne peut venir que par la réalisation de la ligne à grande vitesse.

### **François DEGANS, Ecologiste indépendant, président de la Commission Aménagement du territoire du Conseil régional du Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998**

Le thème du débat d'aujourd'hui est en même temps la question qui se pose à nous, c'est-à-dire quelles sont les solutions qui permettent et qui favorisent un développement durable ?

Evidemment, la première question est : y a-t-il d'abord un développement durable souhaité ? Et y a-t-il des transports qui correspondent à peu près ce type de développement ? La première question suppose un choix. Elle suppose un choix entre deux types de développement. La région Languedoc-Roussillon en est le témoin privilégié. Ce choix est le choix entre un développement vers des concentrations de plus en plus importantes. Malheureusement, c'est celui que nous connaissons. A ce moment-là, on s'aperçoit que les politiques suivies ne sont pas autre chose que des politiques d'accompagnement de ce processus de concentration. Elles se contentent de l'aménager, de l'adoucir dans certains cas. Dans tous les cas, il s'agit simplement de suivre l'évolution spontanée, provoquée par la force économique en place.

L'autre type de développement est un développement volontariste, un aménagement du territoire volontariste, c'est-à-dire une volonté de déconcentrer les activités et les hommes sur le territoire. Evidemment, la question est de savoir si cela est possible. Un certain nombre de gens répondent « oui, c'est possible ». D'autres, je le sais, baissent déjà les bras avant d'avoir commencé à essayer. D'ailleurs, malheureusement, ils sont assez majoritaires dans le milieu politique.

La première question concernant le type de transport et le type de transport ferroviaire par la même, si on est pour le développement durable et pour la déconcentration, est : y a-t-il pour autant un type de transport qui favorise le développement durable ? Y a-t-il un type de transport qui favorise un développement durable déconcentré ? La première réponse est oui, il y a un type de transport qui est favorable au développement durable. Nous l'avons déjà dit tout à l'heure dans la salle. Mais je crois qu'il faut préciser une chose. Quand on parle de type de transport qui descende, il ne s'agit pas de faire de la métaphysique. Il ne s'agit pas de dire qu'on est pour ou contre. Il ne s'agit pas de dire qu'on est pour ou contre les transports. Il s'agit simplement de dire : à l'heure actuelle, en 2006, oui ou non, les transports contribuent-ils à être économiquement productifs ? Quand je constate que sur

la planète entière, les transports augmentent toujours beaucoup plus que la production, n'est-ce pas la définition du fait que c'est une activité qui est de moins en moins productive ? D'ailleurs, je signale que c'est pareil pour le marketing et la publicité. On est dans un monde où l'on a dépassé les seuils où les transports, les échanges, le marketing, la publicité étaient encore positifs et productifs. Actuellement, on a dépassé. Maintenant, il faut donc en tirer les conclusions. Il faut revenir au point optimal. On oubliait cela en économie. On a oublié qu'en économie, l'optimum n'est pas le maximum. C'est une vieille histoire. Pour un économiste, l'équilibre est l'optimum. L'équilibre n'est pas le maximum. La volonté de toujours continuer à rechercher le maximum est une illusion.

A l'heure actuelle, il faut préférer la réduction globale des échanges. Il faut être favorable à une réduction de l'ensemble des transports et des échanges. De ce fait, on résout le problème de la relation ferroviaire/routier si on fait payer systématiquement beaucoup plus cher l'énergie, les transports, les échanges. Là dedans, on peut faire augmenter un peu moins le ferroviaire que le routier, et faire en sorte que le prix relatif du ferroviaire soit beaucoup plus bas que le prix relatif du routier.

Nous nous posons la question de savoir si un type de développement est nécessité par cette volonté d'aménagement du territoire. Actuellement, on se trouve devant un choix entre deux types de développement du ferroviaire. L'un est fixé sur la concurrence. Il faut faire des performances. Il faut aller de plus en plus vite, et faire aller de plus en plus vite quelques habitants des grandes villes d'un point à un autre de la France. L'autre conception du ferroviaire est le système ferroviaire qui est fait pour rendre possible à chaque individu, à chaque usager, la possibilité de se transporter d'un point à un autre. L'objectif de cette vision ferroviaire est de mailler le territoire pour rendre possible cette capacité. Augmenter le maillage du territoire opposé à augmenter les performances. Il s'agit donc de maximiser tout simplement la capacité de ce système à transporter des gens de n'importe quel point à n'importe quel autre point. Dans l'autre, il s'agit de faire aller toujours plus vite quelques usagers d'un endroit à un autre. De ce fait, on voit les conséquences qui ont été tirées puisqu'on a choisi la concurrence à l'avion au lieu de faire de la concurrence à l'auto, qui était la vocation du ferroviaire.

Cette volonté de donner la préférence à la concurrence a donné lieu au tout TGV, et donc à l'abandon d'un certain nombre de lignes qui étaient absolument nécessaires. Ce système de mailler était possible. Pourquoi était-il possible ? Pourquoi l'a-t-on abandonné ? On a dit que le TGV était le seul progrès technique qui existait. C'est absolument faux. Il y a d'autres techniques...

### **Philippe MARZOLF**

9 minutes déjà. Il faudrait conclure.

### **François DEGANS**

Simplement en termes de prix, on pouvait très bien pour 1 kilomètre de ligne TGV avoir 10 kilomètres de ligne rénovée, qui permet de faire entre 160 à 250 kilomètres/heure, mais qui ne pourrait peut-être pas aboutir au 300 et encore moins aux 550 kilomètres/heure pour lesquels les lignes TGV ont été faites. Je signale qu'un article du *Monde* disait « comment se fait-il que l'on n'arrive pas à vendre de TGV ? » On n'arrive pas à les vendre parce que tout simplement on a choisi une technique...

**Philippe MARZOLF**

Maintenant, on a le TGV. Il faut donc mailler le territoire.

**François DEGANS**

Pour mailler le territoire, il faut plutôt utiliser 10 kilomètres de lignes modernisées qu'1 kilomètre de ligne TGV supplémentaire.

**Philippe MARZOLF**

Alors, vous êtes contre la ligne Perpignan/Montpellier...

**François DEGANS**

On ne peut donc pas échapper au TGV.

**Philippe MARZOLF**

Il faut une deuxième ligne.

**François DEGANS**

Par contre, on peut y échapper sur l'autre littoral, c'est-à-dire le littoral provençal. Et là, une grande ligne transversale et pendularisée, serait beaucoup plus efficace et 10 fois moins chère. A côté de cela, le pendulaire...

**Philippe MARZOLF**

Le pendulaire et la région PACA ne sont pas le thème de ce débat. Pouvez-vous conclure sur votre proposition de maillage du territoire ?

**François DEGANS**

Le maillage du territoire, ce serait aussi donné la priorité aux petites lignes.

**Philippe MARZOLF**

Je suis désolé de vous couper. On dépasse le temps imparti. Y a-t-il des questions dans la salle ?

## Echange avec le public

### **Daniel GAGNIER**

Ma question s'adresse à Jean-Claude Brunier. Lors d'un précédent départ, vous avez dit que dans le cadre de l'autoroute ferroviaire, vous arriviez à 35 unités de caisses mobiles. Par contre, en transport combiné rail-route, si je me souviens bien, vous aviez dit 50. Dans la perspective de l'évolution technologique prévisible des investissements de travaux inéluctables de l'achat de matériel, notamment de wagons surbaissés, comment voyez-vous l'évolution de ces deux modes ?

### **Jean-Claude BRUNIER**

Je pense que ce sont des techniques très différentes. Personnellement, je suis partisan de la caisse mobile beaucoup plus productive, beaucoup plus efficace. Mais elle demande une spécialisation du matériel. L'avantage de l'autoroute ferroviaire est que n'importe quel matériel routier peut embarquer sur un wagon. Il est beaucoup plus cher et beaucoup moins productif. Mais il peut séduire certains. L'avenir nous dira quel sera le bon système ou si les systèmes sont complémentaires.

### **Jean-Pierre LAFON**

A l'échelle mondiale, comme à l'échelle locale, nous sommes passés d'une logique de services rendus à la logique de recherche commerciale. L'exemple typique est le TGV. Si vous voulez remplir un TGV, c'est ce que la SNCF recherche au maximum, vous prenez un billet six mois à l'avance et vous ne payez pratiquement rien. Je suis bien placé, pour des raisons professionnelles, pour savoir que si vous prenez un TGV quand il vous le faut, vous prenez en pleine figure un tarif excessif. On est donc passé de la nécessité de se rendre service à la nécessité de remplir un moyen qui sert à une entreprise commerciale. Je comprends très bien ces entreprises de transport qui cherchent à optimiser, dans le transport ferroviaire, le rendement de leur entreprise. C'est logique. Au niveau de la planète, et au niveau même de la France, la rentabilité est (*inaudible*). L'aviation n'est pas comptée dans l'émission des gaz à effet de serre. En plus de cela, le protocole de Kyoto est largement dépassé puisqu'au moment où il a été signé, il indiquait ce qu'il aurait fallu faire pour qu'à échéance de 2030, on arrive, en commençant tout de suite, à diviser par quatre l'émission de CO<sub>2</sub>.

Enfin, un petit calcul très simple, et je termine là-dessus. Si vous réduisez la vitesse des véhicules de 130 à 110 kilomètres/heure sur autoroute, et (*inaudible*), cela signifie que vous passez sur trois voies, 3 900 véhicules à l'heure. Si vous voulez augmenter chaque année de 2 ou 3 %, il faut une quatrième voie, une cinquième voie, une sixième voie. C'est ce que nous voyons aux Etats-Unis par exemple.

### **Philippe MARZOLF**

La solution de réduction de la vitesse vous semble-t-elle intéressante ?

**Jean-Pierre LAFON**

Non. Je dis qu'il faut faire un choix entre la limitation de vitesse et le nombre de véhicules que l'on veut faire passer.

**Jean-Didier BLANCHET**

Le raisonnement n'est pas exact. Les études montrent que la vitesse optimum sur l'autoroute de tous les véhicules est 90 kilomètres/heure. Ce n'est ni 130, ni 110. C'est 90.

**Philippe MARZOLF**

Pourquoi ?

**Jean-Didier BLANCHET**

C'est une question de distance entre les véhicules. Le débit n'est pas proportionnel à la pièce.

**Michel BADRE**

Pour les élus qui se sont exprimés en dernier, concernant l'aménagement du territoire, avez-vous, ou est-ce que quelqu'un, à une vision prospective sur l'évolution du tourisme dans le Languedoc-Roussillon ?

**Robert LECOUC**

Aujourd'hui, je n'ai pas de chiffres précis. Au fur et à mesure de l'ouverture de certains pays, il y a des touristes qui aujourd'hui vont ailleurs, Tunisie, Maroc ou plus loin.

**Philippe MARZOLF**

Plus loin ?

**Claude MULERO**

Oui. Qui vont plus loin. Aujourd'hui, le prix des avions est suffisamment attractif pour les séduire et ils se rendent sur d'autres destinations.

**Robert HORNUNG, ASF**

J'ai une précision à apporter. ASF participe au ferroutage. Elle envisage de passer les premiers trains d'ici début 2007 entre Le Boulou et le Luxembourg. J'ai aussi une question. Je regrette que Monsieur Gayssot soit parti parce qu'elle s'adressait à lui. Je voulais savoir ce qu'il pensait de l'avis défavorable sur l'A9.

**Philippe MARZOLF**

Quelqu'un veut répondre à cette question ? Non. Désolé. Par contre, posez votre question par écrit, et nous la transmettrons.

**Hubert BORG, professionnel de la montagne**

J'habite dans les Cévennes. Je suis venu ce soir pour vous dire que tout le monde est d'accord pour dire que l'arc latin va se développer. Bien sûr, il manque le TGV pour relier Montpellier à Barcelone. Concernant le développement du territoire, je voulais dire qu'il ne faut pas aussi oublier les campagnes qui sont en train de se désertifier considérablement. Il est certain qu'il va y avoir une (*inaudible*) Montpellier, Nîmes, Béziers, etc. et que la population est censée aller vers ces grandes villes. Mais quand on voit l'état des routes sur le département de l'Hérault, quand on voit le peu de transport collectif pour arriver de la montagne vers la plaine, il ne faudrait pas que les technocrates et les élus oublient aussi les derniers indiens qui vivent dans la montagne. Ma question va à destination du représentant de l'État. Ici, on est un peu comme en Corse, avec la violence en moins. Il y a des batailles de politique politicienne qui s'amplifient. Il faut que l'Etat garde une marge de manœuvre pour justement éviter toute dérive qui empêcherait le développement de petites communes qui sont à l'écart des grands axes routiers et ferroviaires. Je vous demande de ne pas nous oublier. Nous ne sommes pas beaucoup. Nous ne disons pas grand-chose. Mais nous existons. Les gens des villes sont bien contents de venir s'oxygéner dans nos montagnes.

**Philippe MARZOLF**

Que proposez-vous ? Demandez-vous quelque chose ?

**Hubert BORG**

Moi, je suis pour le réseau ferroviaire même si au bout de chaîne il y a une centrale nucléaire. Je suis quand même pour le ferroviaire. Autrefois, il y avait le petit train de Palavas. Il y avait le train qui allait sur Bédarieux. Je suis pour un train ou un tramway qui irait jusqu'à Lodève, ou à Millau pourquoi pas, pour les transports collectifs. Ce serait peut-être plus judicieux que de développer les routes en sachant que bien entendu, les véhicules ont une durée de vie à court terme.

**Philippe MARZOLF**

Le transfert modal peut se faire pour les passagers.

**Jean-Didier BLANCHET**

Je suis très content que vous ayez pu participer à ce débat. Votre position est intéressante. Il est évident qu'il faut que cette campagne soit desservie. Le chemin de fer est-il le meilleur moyen ? Je ne suis pas complètement sûr. Les autocars, avec un bon service bien huilé, ce n'est pas mal non plus. Mais, de toute façon, cela incombe à la Région, au département et plus à l'Etat. Mais, cela ne dispense pas tout de même, que vous puissiez exposer votre demande.

**Philippe MARZOLF**

C'est bien l'Etat qui commande sur la politique des transports. Il y a donc bien une responsabilité de l'Etat.

**Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**

J'ai tenu à participer à la réunion de ce soir car j'ai souvent entendu parler des problèmes de transport dans le Languedoc-Roussillon, avec notamment la fermeture de lignes secondaires, et également le projet de la ligne à grande vitesse appelée à relier l'Espagne à l'Italie, à travers le Languedoc et la Provence-Côte d'Azur. Evidemment, je souhaite que l'Etat inverse les priorités, c'est-à-dire qu'il revienne au mode ferroviaire qui est beaucoup plus respectueux de l'environnement. Bien évidemment, je souhaiterais que certains projets à l'étude dans la région du Languedoc-Roussillon soient accélérés. Je pense en particulier à la future ligne grande vitesse. Monsieur le ministre des Transports a annoncé, dans son allocution à Avignon, l'ouverture d'un débat public concernant la future LGV Nîmes/Perpignan en 2008. C'est une étape qui n'est peut-être pas innocente parce qu'elle se situe juste après l'élection présidentielle.

D'autre part, on assiste actuellement à un redéploiement des populations qui se sont regroupées dans des villes, et qui cherchent maintenant un meilleur cadre de vie en retournant à la campagne. C'est là où je veux en venir à la question des lignes secondaires. Evidemment, je souhaiterais que les villes de Sommières, de Lodève ou de Mazamet soient à nouveau desservies par le chemin de fer.

Je voudrais poser une question à l'intervenant qui représente une entreprise de transport combiné. J'ai écouté son exposé avec beaucoup d'attention. Je trouve que le transport combiné est une des solutions d'avenir pour le transport des marchandises. J'aimerais savoir si vous envisagez de développer votre activité en région PACA parce que malheureusement, on constate un important trafic poids lourd sur l'autoroute A8, et notamment sur l'autoroute de contournement de Nice. Je pense qu'il serait peut-être intéressant que vous vous implantiez dans la région. Je vous remercie de m'avoir écouté.

**Jean-Claude BRUNIER**

Merci pour vos indications qui nous sont précieuses. Mais c'est fait. Nous comptons nous implanter dans la région PACA. Nous avons lancé un opérateur privé qui s'appelle T3M. Nous avons même un train, un train quotidien entre la région parisienne et Marseille. Tous les soirs, 55 caisses mobiles descendent, et 55 caisses mobiles qui montent. J'aurais préféré le faire dans la région Languedoc-Roussillon, mais nul n'est prophète en son pays.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Ménard pensait surtout à la ligne qui allait ensuite vers l'Italie.

**Jean-Claude BRUNIER**

Il y a un réel problème sur cette portion. Des études sont en cours. Il a été démontré que les gabarits ferroviaires sont très difficiles, et que la ligne aussi est excessivement saturée.

**Jean-Paul VOLLE**

Il faut faire très attention lorsque l'on parle du souci de déconcentrer. Je suis désolé. Il est question de choix culturel, de choix davantage économique. Pour les petites communes du Languedoc, cela représente 396 000 habitants. Sur ces petites communes, on a gagné 20 000 personnes entre 1990 et 1999. Pour ces communes, la solution pour ce qui est des transports, est la route. Ne commençons pas parler du fer, des investissements et de tout ce que cela peut représenter, les coûts de fonctionnement et des trains vides. Par contre, c'est autour de la notion de pays et de centres secondaires qui, eux, peuvent être les animateurs de ces espaces, que peut se concevoir un principe d'action et de modalité de transport. Nous sommes dans une région qui peut servir de modèle. Justement, elle mixe des choses totalement différentes : la ligne à grande vitesse, le grand système transeuropéen, en même temps le maillage indispensable qu'il faut repenser en Languedoc à partir des villes moyennes. La dernière carte que je vous ai présentée, sous-entendait repenser à un maillage du territoire régional à partir des villes moyennes, à partir des petites villes. Là, on peut certainement faire preuve de modernité dans le choix du mode de déplacement.

**Jean-Claude BERARD, MNLE 30**

Le Languedoc-Roussillon est un grand amphithéâtre. Nous sommes dans la ceinture du soleil, c'est-à-dire qu'avec ce problème de l'attractivité, il y a le problème culturel, culturel. Il y a aussi un côté festif. Dans la prospective, il faut bien prendre ces choses en compte. Nous sommes quand même les premiers pour le tourisme. Je dois dire également qu'il y a des problèmes de l'intermodalité, du maillage, avec le rail, le fluvial, le maritime. C'est quelque chose de très important qui est à prendre en compte pour le Languedoc-Roussillon. Je dois dire également qu'à l'heure actuelle, il y a un problème de santé publique, c'est-à-dire qu'on mesure les morts avec les problèmes de pollution. Je souhaite que les élus, et tout le monde, prennent ce problème en compte.

La proposition est un réseau fibre optique de communication. Je souhaite que la région soit à la pointe de ce réseau. Cela permettrait de communiquer, sans se déplacer, de Barcelone, Bruxelles, Londres.

Je voudrais également souligner le rôle des services publics. On oublie cela par rapport à ce que l'on a dit par rapport aux échanges. A mon avis, on va trop dans ce côté commercial. Il faudrait repenser le côté service public. Je pense que l'Etat a un très grand rôle à jouer.

**Philippe MARZOLF**

Juste une précision. La semaine prochaine, le 25 avril, nous sommes à Montpellier sur ces questions d'environnement, avec les enjeux locaux et les liens avec la santé.

**Sandrine MARECHAL, Confédération des écologistes indépendants**

Je voulais répondre à Monsieur Volle. La localisation des habitants, n'est pas volontaire. Pourquoi choisiraient-ils de se localiser en ville et non pas la campagne ? Ce serait la raison pour laquelle il y a la concentration actuelle que l'on connaît sur la région. J'aimerais que l'on fasse la liste de tous les avantages actuels qui sont donnés systématiquement, si on compare l'investissement par habitant, pour un habitant, le nombre d'investissements entre l'Etat, les collectivités locales. Et si on compare une ville à un petit village, systématiquement, une prime est donnée à la concentration.

C'est une prime, non seulement en termes de dotations d'équipement, de dotations de fonctionnements qui sont plus élevés... Il y a une prime à l'agglomération par rapport à une communauté de communes en milieu rural. Si à cela, on ajoute le choix du transport ferré, par exemple, qui est en radial à partir de Paris où il faut passer par Paris en partant de Montpellier pour aller à Clermont-Ferrand... C'est de la concentration organisée ! Le réseau ferré a été refait pour le TGV, de la même façon, alors qu'on avait l'occasion de faire un réseau remanié avec des transversales. Nous fabriquons de la concentration tous les jours, et vous les élus en particulier.

Je voudrais ajouter que l'aménagement du territoire... Un sondage de l'IFOP montre que 40 % des habitants préféreraient habiter dans une commune rurale, 20 % préféreraient habiter dans une petite ville. En dernier lieu, ils préféreraient habiter dans une petite ville de la région parisienne. Posez la question aux habitants avant de parler en leur nom. Si on se localise en banlieue, c'est pour l'emploi. Tout est fait pour que l'emploi se localise dans les villes.

### **Jean-Paul VOLLE**

J'ai l'avantage de connaître aussi bien avec la campagne. Déterminer sur l'emploi, c'est une démagogie monstrueuse. Il y a quand même quelque chose que vous oubliez dans tout cela. Vous parlez de chiffres qui vous permettent de dire que l'on donne plus à ceci, plus à cela. Vous mélangez les arguments en termes de concentration. Moi je veux bien. Mais si vous mettez un investissement coûteux dans la campagne, et que vous le laissez vide, qu'en faites-vous ? Qui paie le fonctionnement ? C'est un peu trop facile. Quant à l'emploi aujourd'hui, les emplois peuvent se déconcentrer sur des principes de localisation qui ne sont pas systématiquement des principes d'hyperconcentration. On sait aussi, quand on a lancé l'expérience de télétravail, que le résultat économique de la chose reste quand même très, très, très léger. Je suis bien d'accord que l'on peut penser comme vous. Moi, je préférerais dire que la campagne représente quelque chose qu'il faut savoir parfaitement gérer et aménager, et non pas d'un retour au rural. C'est tout à fait différent dans mon esprit.

### **Jean-Didier BLANCHET**

Madame pose le problème de l'équité. C'est un problème difficile à prendre en compte. C'est un vrai sujet.

### **Sandrine MARECHAL**

Il y aurait tellement de choses à dire, notamment sur les problèmes de la concentration. Aucune étude n'a été faite depuis 20 ou 30 ans sur les coûts de la concentration urbaine. Là encore, je compare les coûts par habitant. C'est-à-dire que chaque fois qu'une ville passe un seuil de population, il y a une étude. Effectivement, elle a existé dans les années soixante-dix. Après, nous n'en avons plus fait. Cette étude montrait que par palier d'habitants, on voyait que les coûts de gestion urbaine augmentaient plus proportionnellement au nombre d'habitants. Cela veut dire que l'on n'a pas intérêt à voir les villes augmenter de manière exponentielle, comme on le voit actuellement. Au contraire, l'intérêt est de lutter contre la trop grande concentration, de favoriser les localisations d'entreprise de manière diffuse sur les territoires. C'est ce qu'il faut favoriser. En plus, cela répond à une demande démocratique.

**Philippe MARZOLF**

Par contre, j'ai lu dans un document que l'étalement urbain favorisait le besoin d'évaselement.

**Sandrine MARECHAL**

La réponse est plus au fait de se localiser proche des grandes villes, mais que c'est de plus en plus cher. On va donc de plus en plus loin pour aller chercher un nouveau cadre de vie qui correspond à un (*inaudible*) avec la nature, et suffisamment d'espace. Et s'il y avait une délocalisation, une déconcentration sur l'ensemble du territoire, tout un réseau de petites et moyennes villes reprendrait place. Il n'y aurait pas forcément besoin d'étendre indéfiniment les villes. Ces petites villes et de nombreux villages ont perdu des habitants. C'est une autre conception du territoire.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de clôturer là-dessus. Vous étiez 100 personnes ce soir. Merci à tous. Bonne soirée.

# **INDEX**

*Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe du nom suivant.*

CNOD..... 11