

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien 3<sup>ème</sup> réunion territoriale

*Sète, le 8 juin 2006*

<b>Introduction - Rappel des règles et des modalités du débat public</b>	<b>2</b>
Philippe MARZOLF	2
Président de la Commission particulière du débat public	2
I. Le débat public, la CNDP	2
II. Les questions du débat public : une problématique générale	2
III. Les moyens de participation	3
<b>1<sup>ère</sup> partie : Les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées</b>	<b>4</b>
I. Le bilan issu de la 1 <sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP	4
II. Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public	8
III. Echanges avec le public	10
<b>2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?</b>	<b>23</b>
I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP	23
II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné	24
III. Propositions des acteurs du territoire	29

## Introduction

# Rappel des règles et des modalités du débat public

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

Mesdames messieurs, bonsoir, je suis le Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce soir, je suis accompagné de deux commissaires : Anne Devailly et Philippe Bovy. Nous allons découper cette soirée en deux parties. Dans la première partie, comme le débat public a commencé depuis le 27 mars, nous allons vous présenter les enseignements que la Commission a tirés des premières réunions. Ensuite, nous entendrons les positions de l'Etat sur les mesures. Enfin, il y aura un échange sur l'acceptabilité de toutes ces mesures.

### **I. Le débat public, la CNDP**

Le débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est l'Etat qui est commanditaire du débat public puisque c'est une co-saisine ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et du ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Ces deux ministères ont saisi la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante de l'Etat et des acteurs chargée par la loi du 27 février 2002 d'informer et de faire participer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire. Quand la CNDP décide d'organiser un débat public, elle crée une Commission particulière, avec un Président et six membres. Ces membres sont, bien sûr, engagés à travers un code éthique et déontologique. Il y a deux éléments très importants. Le premier est l'indépendance. Nous sommes indépendants en tant qu'organisme et en tant que personne de l'Etat et de tous les acteurs. Le deuxième est la neutralité. Nous n'avons pas d'avis à donner sur les mesures. C'est vous, public, qui donnez votre avis, sur les différentes mesures. Nous avons un rôle de facilitateur et de mémoire du débat public. Tout ce qui est dit est enregistré et donne lieu à un verbatim. Nous ferons un compte-rendu deux mois après la fin du débat qui finit fin juillet.

### **II. Les questions du débat public : une problématique générale**

Le débat public porte sur une problématique générale, et non sur des projets d'infrastructures. Trois questions sont posées au débat public :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental ? Est-ce que cela convient ? Est-ce que vous êtes gênés quand vous vous déplacez ?
- Quelles sont les orientations souhaitables qu'il faudrait mettre en place pour une politique des transports soutenable ou durable en respectant les trois piliers du développement durable (économie, environnement, social), mais également les projets de territoire ?
- Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures, qui vont vous être présentées tout à l'heure.

### **III. Les moyens de participation**

Ce sont les réunions publiques, même si ce soir, malheureusement, vous n'êtes pas très nombreux. Merci en tout cas à tous ceux qui sont venus. Pour l'instant, nous avons organisé une douzaine de réunions publiques. 2 000 personnes sont venues pour participer, s'informer et s'exprimer.

Il y a un système de questions/réponses. Vous posez des questions sur Internet, par courrier ou directement dans les réunions. Vous posez une question par écrit, vous recevrez une réponse par écrit.

Il y a également un forum sur Internet pour échanger entre internautes.

Toute personne concernée peut faire une contribution écrite, que nous rendons publique, que nous analysons, que nous prendrons en compte dans notre compte-rendu. Certaines contributions écrites sont transformées en cahiers d'acteurs de 4 pages. Vous les avez vus à l'entrée. Il y en a déjà 8 qui sont sortis de différents organismes dont un de l'atelier citoyen. Cet atelier citoyen était composé de 16 personnes qui ont été formées et qui ont délibéré sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Une trentaine de réunions publiques seront organisées tout au long du débat : une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement, dix réunions thématiques sur les grands enjeux du débat (offre et demande de transport, transport et développement des territoires, enjeux globaux d'environnement, enjeux locaux d'environnement, mobilité des personnes, mobilité des marchandises, réunion de synthèse des réunions thématiques), trois auditions publiques et quinze réunions territoriales dans les 3 régions : Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon.

## **1<sup>ère</sup> partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

### **I. Le bilan issu de la 1<sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP**

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

Nous avons découpé les constats et les demandes sur cinq thèmes :

- des transports pour aménager le territoire ;
- des impacts environnementaux préoccupants ;
- une priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs ;
- les infrastructures routières ;
- vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

Je passe tout de suite la parole à Anne Devailly pour le premier thème.

**Anne DEVAILLY, CPDP**

#### **1. Des transports pour aménager le territoire**

##### *a. Constats*

Les transports liés à l'aménagement du territoire ont permis de dégager deux constats.

Premier constat, les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées, comme le tunnel sous Fourvière à Lyon ou le démantèlement de la voie ferrée sur le sillon alpin.

Deuxième constat, de nombreux territoires dépendent très fortement de la voiture particulière et plus généralement des transports routiers.

Constat suivant, qui est la conséquence du deuxième, les transports doivent aider à structurer et si possible desservir l'ensemble du territoire et ne pas se limiter aux grands flux des principaux corridors. Cela veut dire qu'il faut lier la planification territoriale et les systèmes de transport (coordination entre autorités organisatrices de transport et SCOT). Ensuite, les collectivités territoriales et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer. Certains pensent que la directive territoriale d'aménagement serait le cadre adapté à l'organisation de cette confrontation et de ce rapprochement entre le transport et le territoire.

##### *b. Demandes*

En PACA, la première demande est de soutenir la compétitivité du port de Marseille, la deuxième est la réalisation de la LGV PACA et la troisième est la réalisation du tunnel sous le Montgenèvre pour les voyageurs et le fret.

En Rhône-Alpes, il y a à la fois des demandes et des refus. Les demandes sont le contournement ferroviaire de Lyon par l'Est et l'utilisation de la ligne ferrée de la rive droite du Rhône pour les

TER. En revanche, il y a refus de l'agrandissement de l'A7 et une demande que les trafics excédentaires sur l'A7 soient reportés sur les axes alternatifs.

En Languedoc-Roussillon, tous les acteurs soulignent l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. Il y a encore des divergences sur le doublement de l'A9 au droit de Montpellier. Pour l'instant, il n'y a pas de demande d'autoroute des piémonts.

## 2. Des impacts environnementaux préoccupants

### a. Constats

#### Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a une prise de conscience, du fait des exposés de certains experts, qui est marquée par deux enjeux globaux :

- les risques de réchauffement climatique : on risque d'avoir une augmentation de la température moyenne sur le globe de 2 à 6 degrés d'ici une centaine d'années suivant ce que l'on fait pour essayer de réduire les émissions de gaz à effet de serre (essentiellement le CO<sub>2</sub>) ;
- La cherté à venir du pétrole due au pic de production : certains experts annoncent un pic de production maximum par rapport à la consommation vers les années 2015, 2020.

Il y a également de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier et parfois ferroviaire :

- Au niveau de la santé : la pollution par les transports est un facteur de risque aggravant, les études épidémiologiques estiment ses conséquences à 18 000 morts par an, soit 3 fois plus que les morts sur la route ;
- Au niveau du bruit : on constate que des normes existent, qu'elles sont appliquées par les différents opérateurs, mais ces normes ne correspondent pas toujours au vécu des populations, au ressenti du bruit, au ressenti psychologique et pas seulement mesurable par les appareils ;
- Au niveau de la sécurité : la cohabitation voitures légères et poids lourds est accidentogène ; il y a beaucoup plus de risques d'accidents graves dus aux poids lourds et il y a un risque également pour le transport des matières dangereuses (aussi en ferroviaire), il faut savoir qu'au droit de Valence, il y a 600 camions/jour de matières dangereuses qui circulent sur l'A7 ;
- Au niveau des risques naturels (inondations par exemple), des paysages, de la biodiversité : il y a souvent des attentes qui ne sont pas toujours satisfaites.

### b. Demandes

Les demandes, c'est plutôt faciliter le changement des comportements, en offrant des alternatives crédibles et pratiques à la route.

C'est aussi se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules : là, il faut des investissements soutenus dans les nouvelles technologies beaucoup plus économes en énergie et moins polluantes.

Il y a également des demandes d'amélioration, de requalification des infrastructures existantes qui sont aux normes anciennes et il y a surtout des demandes de mutualisation des protections sonores, principalement en cas de cumul des infrastructures.

Il y a également la demande d'essayer d'améliorer la sécurité sur autoroute et pourquoi pas en limitant la vitesse en cas de nécessité.

Je vais passer maintenant la parole à Philippe Bovy pour le thème sur le report modal.

### **3. Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs**

#### **Philippe BOVY, DPDP**

##### *a. Constats*

#### **Les voyageurs**

Toutes les réunions ont montré que le problème de la congestion routière et autoroutière est surtout ressenti autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances. Les périodes de vacances sont de plus en plus longues et de plus en plus variées dans nos sociétés de loisirs.

Les transports collectifs, qui sont très développés dans les villes, sont trop peu développés entre les villes et ne couvrent pas suffisamment le territoire.

Les modes non routiers sont capables d'attirer/absorber une partie seulement de la croissance future.

#### **Les marchandises**

Il y a une prépondérance du transport routier de marchandises à cause de l'attractivité des performances de ce transport et une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire. C'est un transport qui n'est pas suffisamment fiable.

Il y a une sous-utilisation du mode fluvial. Le Rhône est, depuis l'époque romaine et même avant, une voie de communication naturelle très puissante en Europe, mais cette voie de communication n'est pas assez utilisée par les marchandises. Il y a aussi des possibilités d'éviter que des flux aillent de Barcelone à Gênes par l'autoroute : une liaison maritime directe serait possible.

On estime, les experts vous le diront, que les modes ferroviaires et fluviaux, à condition de vouloir les développer, sont capables d'absorber la totalité de la croissance des marchandises sur les 15 à 20 prochaines années.

##### *b. Demandes*

Il ne faut pas laisser le marché décider seul des choix modaux. Il faut absolument que les modes de transport les plus économes et les moins polluants aient plus de chances que les autres. Donc, il faut mettre en place des mesures d'incitation et de réglementation sur le marché des transports.

Il faut développer les reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique.

Il faut améliorer fortement la qualité, la fiabilité, les fréquences et le cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre de substantiels transferts modaux.

Il faut prélever davantage sur la route pour financer les autres modes. La RPLP suisse finance à travers les taxes sur les poids lourds la construction des grands tunnels ferroviaires pour inciter le passage des marchandises de la route sur le ferroviaire. La taxe carbone, les péages urbains, il y a toute une série de mesures à mettre en place dans ce corridor d'intérêt national et européen, de telle façon que ces mesures puissent bénéficier aux transports collectifs locaux.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. La parole est à nouveau à Anne Devailly pour les infrastructures routières.

### **Anne DEVAILLY, DPDP**

#### **4. Les infrastructures routières**

##### *a. Constats*

Le premier constat, c'est une crainte que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d'air en trafic et ne joue contre le report modal. En gros, si l'on élargit les tuyaux, on risque d'augmenter le débit et donc de jouer contre le report modal.

Le deuxième constat, c'est une inquiétude exprimée par les acteurs économiques que la congestion croissante soit un frein à l'économie et à l'emploi. En fonction des lieux, cette crainte s'exprime pour l'avenir plus ou moins rapproché ou déjà pour le présent.

Le troisième constat porte sur l'A75 dans le Centre de la France, l'A51 Grenoble-Sisteron ou l'A79 autoroute du Piémont. Ce constat montre qu'il y a une perception tout à fait différente des nouvelles infrastructures. Pour les uns, elles sont vues comme des solutions de désenclavement du territoire et pour les autres comme des itinéraires de délestage.

Enfin, le quatrième constat tient à l'interrogation sur la cohérence politique à agrandir les tuyaux d'un côté et à prendre en compte les enjeux globaux du réchauffement climatique et du pic pétrolier de l'autre.

##### *b. Demandes*

Face à ces constats, des demandes ont été exprimées.

La première demande vise à gérer et améliorer le réseau routier existant pour prendre en compte différents usages sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargés, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier en périodes de fortes charges).

La deuxième demande est spécifique aux élus de l'Ardèche qui souhaiteraient la construction d'une nouvelle infrastructure pour desservir leur territoire.

Enfin, il y a une forte demande de certains élus pour une mise à 2x2 voies de la RN 88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations et de simples barreaux routiers et autoroutiers.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Pour finir sur les enseignements de la première partie du débat, il y a eu quelques questions sur : vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?

#### **5. Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?**

Il y a des souhaits de relocalisation des activités pour avoir des circuits de distribution plus courts et demandant moins de transport, un développement de l'habitat plus densifié, mieux relié aux transports en commun.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse. On ne pourra pas toujours se déplacer aussi vite et aussi facilement qu'on l'a fait jusqu'à présent.

Et puis il y a un appel au changement des comportements, au-delà des biocarburants et des nouvelles motorisations qui sont insuffisantes d'après les experts pour atteindre le facteur 4. Le facteur 4, c'est l'engagement de la France de diviser ses émissions de gaz à effet de serre, de CO<sub>2</sub>, par 4 d'ici 2050. Là, il y a des débats sur :

- Faut-il une évolution ? Une mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur. Le consommateur veut des produits les moins chers possibles, le plus rapidement possible, et cela a des impacts sur les transports. Le citoyen, lui, demande, moins de transport. Donc, on travaille sur la réduction des transports inutiles. On a eu plusieurs exemples dans le débat public : les crevettes sont pêchées au Danemark, décortiquées au Maroc et consommées au Danemark.
- Ou alors une rupture ? Certains prônent une rupture, un changement de modèle économique, la décroissance soutenable.

Voilà pour l'instant les différents enseignements que la Commission a tirés de la première partie du débat. Je vous propose maintenant d'écouter pendant dix minutes l'Etat sur ses attentes pour la deuxième partie du débat et sur le bilan qu'il tire de la première partie.

## **II. Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public**

### **Michel BADRE, ministre de l'Ecologie et du Développement durable**

Au cours de toutes ces réunions thématiques, on a entendu la même chose que les membres de la CPDP. Cela vient d'être résumé, donc je n'y reviendrai pas. Je vais plutôt dire à quel stade on en est de la façon dont on posait le problème au début et dont on a l'impression qu'il se pose maintenant.



## 1. Le débat public

Tout au départ, lorsque l'Etat a saisi la Commission du débat public, c'était pour régler deux questions qui étaient liées : Quel type de mobilité faut-il assurer dans cet axe Lyon-Perpignan dans l'avenir ? Pour quelles activités ? Quel aménagement du territoire ? Et en préservant quel cadre de vie ? Pour cela, dans le dossier support que nous avons préparé et qui se trouve à l'entrée de la salle, on avait réuni beaucoup d'éléments sur les études existantes et on avait dit qu'il y avait un double problème. Le premier est une augmentation, ralentie par rapport au passé, mais cependant importante des déplacements et des transports, avec un chiffre que nous avons annoncé de + 40 % à l'échéance de 20 ans. Le chiffre a fait l'objet de controverses. On nous a dit : « mais le fait de l'écrire, cela veut dire que vous êtes d'accord et que vous ne voulez rien faire pour le limiter ». On dit simplement que ne pas le dire serait se mettre la tête dans le sable face à une évolution que tous les experts annoncent. Le Conseil économique et social Rhône-Alpes le confirme en faisant référence à des études extérieures. Le deuxième problème est, dans le même temps, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 30 %. On se trouve donc face à deux contraintes à lever :

- une aggravation de la congestion routière ;
- un impact environnemental qui est contradictoire avec l'orientation de division par 4 d'ici à 2050 des émissions de gaz à effet de serre.

## 2. Quelles orientations pour l'avenir ?

Nous avons retenu du débat public que les orientations pouvaient se regrouper autour de trois grands thèmes qui correspondent à des regroupements des mesures que l'Etat, dans le dossier support, avait présentées :

- le report de la route vers les autres modes ; pour cela, certaines conditions doivent être remplies : des améliorations des services non routiers (fer, maritime, fluvial), mais également des incitations à quitter le mode routier ;
- les infrastructures routières, qui correspondent à de nouveaux besoins, mais qui présentent également des limites sur lesquelles nous reviendrons ;
- la mobilité soutenable, qui elle-même se décline en deux composantes, d'une part les progrès technologiques et d'autre part les actions sur la demande de mobilité.

### a. *Le report modal*

Sur le report modal, qu'a-t-on entendu de plus que ce qui figurait dans le dossier ? On a d'abord entendu que c'était une orientation très consensuelle. On n'a entendu personne dire qu'il ne fallait pas faire le report modal.

En revanche, on a entendu des évaluations un peu plus précises sur ce que l'on pouvait en attendre. D'après les experts qui se sont exprimés sans être contredits, on peut espérer, dans des hypothèses favorables, reporter sur les modes non routiers la totalité de l'accroissement du trafic marchandises et une faible partie de l'accroissement des trafics voyageurs. En termes d'impacts, le report modal a des impacts qui sont positifs, mais qui sont limités tant sur la mobilité que sur l'environnement.

### *b. Les infrastructures routières*

Premier constat, c'est un sujet controversé. On a entendu à la fois des demandes de requalification de l'existant notamment vis-à-vis des nuisances de proximité (nuisances sonores ou nuisances de qualité de l'air). Il y a des besoins nouveaux qui ont été exprimés qui correspondent aux problèmes de la congestion évoqués tout à l'heure et qui correspondent également à la nécessité de desservir de nouveaux territoires qui sont désavantagés du fait de leur situation (Ardèche). Et puis, les oppositions assez vives qui se sont exprimées ici ou là ont confirmé que l'on était en face d'un sujet qui provoquait des impacts de sens contraire, positifs sur la mobilité, mais négatifs sur l'environnement, et qu'il y avait donc des arbitrages un peu délicats à faire.

### *c. La mobilité soutenable*

La première composante est celle du progrès technologique. Les progrès sur les carburants et sur les véhicules, toutes choses égales par ailleurs, ont un impact pratiquement nul sur la mobilité mais peuvent permettre de diviser par 2 ou 2,5, dans des conditions favorables (et en particulier s'il y a des politiques collectives de normalisation assez efficaces et énergiques), les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Diviser par 2,5, ce n'est pas diviser par 4. C'est bien cela qui conduit à dire que, pour répondre à la hauteur voulue au besoin de sortie du ciseau qui était dans le dossier, on est obligé d'aller chercher dans les autres actions possibles : les actions sur la demande de mobilité. Là, on touche à des choses très diverses : les transports urbains, la fiscalité, l'urbanisme, l'organisation des échanges commerciaux, etc. Il faut que ces actions aient un impact relativement élevé si l'on veut arriver à être « dans les clous » des orientations affichées par le gouvernement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Je rappelle que les transports représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre. S'ils ne font que diviser par 2 leurs émissions, les autres secteurs se retrouveront avec des objectifs pratiquement inatteignables.

## **3. Les questions posées au public**

Jusqu'où faut-il aller dans les trois orientations qui ont été présentées, à savoir le report de la route vers les autres modes, la requalification et le développement des infrastructures routières, les mesures de développement soutenable, pour sortir du « ciseau » entre, d'une part, des besoins de mobilité croissants et d'autre part la nécessité de réduire dans une proportion suffisante les contraintes identifiées ? Voilà ce que l'on peut dire à ce stade sur l'état du débat.

## **III. Echanges avec le public**

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Vous avez peut-être reçu beaucoup d'informations, mais il était important de voir un peu ce qui s'est dit depuis le 27 mars.

Nous vous proposons maintenant une trentaine de minutes d'échanges sur ces enseignements et sur les trois grandes orientations : mobilité soutenable, report modal et requalification/développement des infrastructures.

Quand vous prenez la parole, n'oubliez pas de vous présenter. Quelqu'un prend les réunions en sténo, pour faire ensuite un verbatim de tout ce que vous avez dit.

**Gaston ROMART, Retraité à Sète**

Bonjour. Je suis ici pour savoir comment on compte développer les infrastructures autour de la ville de Sète et en général sur l'arc languedocien.

J'ai assisté à la réunion à Marseille le 17 mai, où j'ai beaucoup entendu parler du développement du port de Marseille. Alors, je m'interroge aujourd'hui. Si l'on veut faire passer les marchandises venant d'Espagne par la mer et non plus par l'autoroute, il faudra bien qu'elles atterrissent quelque part, c'est-à-dire soit à Sète soit à Marseille. J'aimerais savoir aujourd'hui ce que l'on a prévu dans ce cadre. Comment compte-t-on développer le port de Sète ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Hier, nous étions à Perpignan. Il y avait des Espagnols. On les a déjà vus plusieurs fois. Eux cherchent à avoir des collaborations avec le port de Sète. Qui veut répondre ?

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Sur le dossier des autoroutes de la mer, il y a un accord entre les gouvernements français et espagnols pour développer les autoroutes de la mer sur l'Atlantique et sur la Méditerranée. Actuellement, un appel d'offres est en cours de préparation pour créer des autoroutes de la mer sur le secteur Atlantique. Il est prévu que cet appel d'offres sera lancé à la fin de l'année en vue d'un démarrage soit en 2007 soit en 2008. Donc, on fait cette expérience sur le côté Atlantique et ensuite on fera la même chose sur la Méditerranée. Cela n'empêche pas le port de Sète de se préparer le cas échéant à cet appel d'offres. Pour le reste, je laisserai à Monsieur Valère, le Directeur régional de l'Équipement, le soin de répondre sur les investissements du port.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

Je ne vais pas vous répondre immédiatement. Dans la deuxième partie du débat, il est prévu une présentation des enjeux locaux, et je pense que l'on ne peut pas parler des enjeux locaux sans parler du port. Il y aura également une intervention d'un représentant de la Région qui va aussi vous parler du port. Donc, je vous propose d'attendre la deuxième partie du débat.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres réactions par rapport aux enseignements ou aux orientations ?

**Bernard DELBOS, Urbaniste**

J'ai une question de béotien. Avant, les contrats de plan géraient les infrastructures routières. Qu'en est-il aujourd'hui ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Blanchet, vous voulez répondre ?

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Je donne la parole à Monsieur Auverlot, de la Direction générale des routes.

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Bonjour, merci beaucoup. Je vais essayer de répondre à cette question qui est assez simple finalement. Il a été décidé par le gouvernement que les actuels contrats de plan Etat-Région se termineraient à la fin de l'année. Les prochains plans Etat-régions ne devraient pas comporter de volet routier. Cela n'empêche pas qu'il faille quand même réfléchir à un certain nombre d'aménagements routiers dans les départements ou dans les différentes régions. L'idée de l'Etat est donc de préparer des projets d'itinéraires sur les routes restant à l'intérieur du réseau routier national. Vous savez qu'il y a eu une décentralisation, que le réseau routier national actuellement comporte environ 12 000 kilomètres de routes nationales et 8 000 à 10 000 kilomètres d'autoroutes. L'idée est donc de préparer des projets d'itinéraires sur les routes nationales pour avoir une vision de ce que doivent être ces routes dans une vingtaine d'années. Ces projets seront naturellement discutés et concertés avec les différentes collectivités territoriales. L'idée ensuite est de chercher à réaliser ces itinéraires dans un planning déterminé en fonction des financements qui seront apportés par les uns ou par les autres.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On peut peut-être compléter sur la coordination avec les routes départementales.

**Bernard DELBOS, Urbaniste**

Effectivement, la décentralisation se manifeste aussi. A l'heure actuelle, au-delà des déclassements, la notion d'itinéraire se perd un peu. Je suis très content d'entendre que la notion d'itinéraire va être remise au goût du jour et que les arbitrages seront vus avec tous les acteurs.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

Je voudrais prolonger ce qui a été dit par Monsieur Auverlot. Sur le plan routier, les routes vont sortir du contrat de plan. Néanmoins, du fait de la décentralisation, l'essentiel des infrastructures routières, ce sont quand même les conseils généraux et les départements qui vont les gérer. Il restera un certain nombre d'infrastructures à l'Etat (entre 11 000 et 12 000 kilomètres), c'est-à-dire à l'échelle de la France pas grand-chose, couvrant les plus grands itinéraires. Quand cet itinéraire permet de desservir un pays, il est possible que les collectivités locales, les départements, les régions, souhaitent que l'on avance plus vite et fassent des contrats avec l'Etat pour accélérer les

réalisations. Mais ce ne sera plus le cas général de la contractualisation. La contractualisation sera volontaire. Il faudra qu'elle soit réclamée par les deux parties. Donc, je pense qu'il y aura un minimum de continuité quand il y a des enjeux forts sur les itinéraires sur lesquels tout le monde est d'accord, mais il n'y a plus d'obligation. Ceci dit, vous avez posé la question sur les infrastructures. Les infrastructures, ce n'est pas seulement les routes, c'est aussi les voies navigables, les ports, les aéroports. Les autres infrastructures peuvent continuer, dans une certaine mesure, à figurer dans les contrats de projets qui sont la nouvelle génération de contractualisation entre l'Etat, les Régions, les collectivités. Ceci dit, l'Etat ne mettra pas dans les contrats de projet des sommes extrêmement élevées destinées à faire face à la totalité des projets. Il faudra donc partir sur quelque chose d'assez sélectif. Je pense que l'Etat partira en contractualisation sur des grands enjeux seulement. L'esprit même de la décentralisation, c'est que les enjeux régionaux et locaux soient traités par les collectivités locales au niveau local et non pas par l'Etat. Voilà ce que l'on peut dire sur la contractualisation, mais on ne va pas rentrer dans une rupture du dialogue entre Etat et collectivités.

### **Jean-Luc CLAVERIC, conseiller municipal**

L'Etat avait signé il y a six ans avec la Région un contrat prévoyant le doublement de la RN300 et l'accès de l'autoroute au port de Sète. Ce contrat ne sera pas respecté puisque la route vient d'être transférée au département. Je me demande quelle confiance on peut avoir dans la parole de l'Etat puisqu'il ne respecte pas ses engagements.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une question de confiance.

### **Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

Je vais essayer de vous répondre simplement. Effectivement, la mise à 2x2 voies de la RN300 figure dans le volet routier du contrat de plan Etat-Région. A la suite des discussions qu'il y a eu au parlement sur la décentralisation, les parlementaires ont exigé la neutralité financière de la décentralisation pour qu'il n'y ait pas de transfert de charges. Comment faire quand on décentralise les routes et notamment celles qui sont dans un contrat de plan et qui ne sont pas encore finies au mois de décembre 2006 tout en respectant la neutralité financière ? La règle qui a été écrite dans la loi par le parlement est la suivante. Le volet routier du contrat de plan sera intégralement respecté à l'euro près. Il faut savoir qu'un contrat de plan est un engagement financier. Donc l'Etat mettra dans le contrat Etat-Région volet routier de Languedoc-Roussillon exactement la somme qui figure dans le contrat initial qui sera donc respecté à 100 %. Mais ce n'est pas la peine de se cacher des réalités. La mise en place des financements de l'Etat n'a pas suivi le rythme qui aurait permis de faire 100 % au 31 décembre 2006. Donc les 100 % viendront, mais ils viendront probablement à la fin de l'année 2008. Alors qu'allons-nous faire concernant la RN300 et sa mise à 2x2 voies ? D'abord, la déclaration d'utilité publique de la mise à 2x2 voies de la RN300 a été publiée au Journal Officiel au mois de mai dernier. Deuxièmement, la RN300 a été effectivement décentralisée et c'est désormais un projet départemental. Comment l'Etat va respecter son engagement ? De manière extrêmement simple. C'est le Conseil général de l'Hérault qui va faire la mise à 2x2 voies de la RN300 et la somme que l'Etat devait mettre pour les travaux sera donnée au département comme une subvention. Je pense donc que, dans un délai raisonnable (je ne veux pas m'engager au nom du Président du Conseil général, mais je pense que le Conseil général a bien l'intention de ne

pas retarder ce projet), le projet va se faire. L'Etat va subventionner. La parole de l'Etat sera respectée à 100 % sur la RN300.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous pourriez peut-être juste rappeler les taux de réalisation des contrats de plan en règle générale.

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Compte tenu des crédits qui ont été rajoutés fin 2005 et début 2006 pour les contrats de plan, dans le volet routier du contrat de plan, nous devrions atteindre un taux d'avancement de plus de 82 % en autorisations d'engagement à la fin de l'année et pour les autres modes de transport, on devrait atteindre un chiffre entre 75 et 80 % en autorisations d'engagement à la fin de l'année.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Donc ce qui n'a pas pu être engagé à la fin du contrat de plan est reporté à plus tard.

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

La loi de décentralisation prévoit effectivement que l'on aille au bout du volet financier des contrats de plan pour le volet routier.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pas pour les autres domaines ?

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Pour le volet ferroviaire et pour le volet fluvial, on arrête le contrat de plan à la fin de l'année et on part sur une nouvelle génération de contrat de plan que l'on appelle contrat de projets à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pourquoi cette différenciation entre le routier où l'on va jusqu'au bout des engagements et les autres modes ?

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Je crois que, très clairement dans la loi, il est écrit que l'on va au bout des actuels contrats de plan pour le volet routier et le gouvernement a voulu probablement rediscuter de l'ensemble des autres projets dans les transports non routiers.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

C'est ce que j'expliquais précédemment. C'est l'effet de la décentralisation. Chaque fois qu'un contrat de plan se termine (cela a été le cas pour tous les contrats de plan précédents), on ferme le contrat de plan et, s'il est inachevé, il reste inachevé à 80 et quelques pourcents et on discute du contrat suivant en sachant qu'il y a des choses qui restent à faire. Il y a eu des débuts de contrats qui reprenaient ce qui n'avait pas été fait au contrat précédent. C'est la même règle du jeu que pour les précédents contrats. Le système routier est un système par exception. Simplement, à cause de la décentralisation, pour ne pas déséquilibrer les finances entre Etat et collectivités locales, on va à 100 %.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres réactions ?

**Jean-Luc CLAVERIC, conseiller municipal**

Je voudrais rappeler qu'un nombre très important de véhicules passent sur cette route RN300. On parle de 20 000 véhicules. Je trouve ce chiffre effarant.

Deuxièmement, je pense que le nouveau transport par mer exige une nouvelle conception des bateaux qui transportent les marchandises ainsi qu'une nouvelle conception du chargement/déchargement. Le système actuel de chargement/déchargement du port de Sète n'est peut-être pas adapté aux futurs transports qui peuvent exister à partir de Sète vers l'Espagne ou vers le Maghreb.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quelle est la question ?

**Jean-Luc CLAVERIC, conseiller municipal**

Est-il prévu de faire des études sur les bateaux et sur le système de transport puisque c'est une nouvelle conception qu'il faut avoir ? Deuxièmement, c'est le problème de la circulation des véhicules à l'entrée de Sète, du fait que la route ne fait pas 2x2 voies.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense qu'ils vous ont répondu à propos de la route. Par contre, sur les bateaux, Eric Brassart, l'ancien directeur du port de Marseille pourra vous répondre.

**Eric BRASSART, directeur général adjoint des services de la Région Languedoc-Roussillon, ancien directeur du port de Marseille**

La question est donc de savoir si la technologie des bateaux va permettre de développer les trafics à Sète.

**Jean-Luc CLAVERIC, conseiller municipal**

Les bateaux actuels sont faits pour un certain type de transport. Là, cela va être un transport unique de camions, de semi-remorques...

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

De conteneurs.

**Jean-Luc CLAVERIC, conseiller municipal**

Ou de conteneurs. Donc, je pense qu'il faut réfléchir à une nouvelle conception des bateaux.

**Eric BRASSART, directeur général adjoint des services de la Région Languedoc-Roussillon, ancien directeur du port de Marseille**

Les constructeurs et les armateurs réfléchissent à ce sujet. Il y a de plus en plus de bateaux mixtes, parce que c'est l'évolution du marché européen. C'est normal, puisque les bateaux sont de plus en plus chers. Il faut aussi que socialement il y ait des équipages qui soient traités dignement, ce qui n'est pas toujours le cas. Dans ces conditions, l'immobilisation des bateaux est tellement coûteuse qu'il faut les remplir de plus en plus, d'où la mixité. C'est ce que vous trouvez aussi sur les ferries. Vous avez de plus en plus de ferries mixtes. Donc ce que vous souhaitez, c'est déjà avancé. Ce n'est pas très spectaculaire parce qu'on le voit encore assez peu.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci d'avoir répondu au pied levé.

**Eric BRASSART, directeur général adjoint des services de la Région Languedoc-Roussillon, ancien directeur du port de Marseille**

Il y a aussi M. JORDANEAU qui est vice-président du Conseil régional délégué aux ports.



**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous n'hésiterons pas à le solliciter. D'autres réactions ?

**Alain GIRARDET**

Les transports ont toujours un impact sur l'économie. Le devenir économique de la Région passe-t-il par le fait d'être uniquement un corridor de transport ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense que le vice-président de la région délégué aux ports va pouvoir vous répondre, mais il n'a peut-être pas écouté la question.

**Alain GIRARDET**

Le devenir économique de la Région passe-t-il par le fait d'être uniquement un corridor de transport ?

**M. JORDANEAU, Vice-président du Conseil régional délégué aux ports**

Je peux répondre à deux titres, en tant que vice-président et surtout en tant qu'écologiste.

**Alain GIRARDET**

Est-ce que la Région peut vivre en étant un corridor de transport ? Est-ce une activité économique rentable ?

**M. JORDANEAU, Vice-président du Conseil régional délégué aux ports**

Il faudrait aller au-delà. On vous répondra plus complètement dans la deuxième partie, puisqu'il est prévu une intervention de la région.

**Alain GIRARDET**

Vous répondrez donc après.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous allons donc aborder la 2<sup>ème</sup> partie tout de suite. Pour l'instant, ce que l'on a entendu, c'est que le couloir de passage, cela apporte de l'activité économique, mais ce n'est pas vraiment ce qui fait le développement économique d'une région. Monsieur Blanchet, vous voulez rajouter quelque chose ?

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Le fait qu'un camion emprunte une autoroute traversant la région n'apporte pas grand-chose. Ce qui crée la richesse, c'est la logistique. A partir du moment où il y a des zones où l'on fait du transport, on fait de la valeur ajoutée sur un certain nombre de transformations des produits.

**Eric BRASSART, directeur général adjoint des services de la Région Languedoc-Roussillon, ancien directeur du port de Marseille**

On est dans une phase de mondialisation très difficile, parce que d'un côté, on voit des emplois industriels qui partent dans les pays à bas coût de main d'œuvre, mais d'un autre côté, une partie de ces emplois revient en Europe par le biais de la logistique. Dans les pays où la main d'œuvre est très peu formée, où elle travaille à la chaîne, en Chine, au Vietnam, en Inde, on a un système où ils n'arrivent pas à faire une qualité suffisante pour la mise au point finale du produit. Et donc, ils envoient en Europe des produits qui ne sont pas complètement finis, qui ne sont pas complètement mis au point. Du coup, cela relocalise en Europe, et donc près des ports, des emplois industriels. Quand une usine ferme, ce qui est délocalisé, c'est la production de base, mais la mise au point finale du produit est relocalisée en Europe dans les zones portuaires. C'est l'un des immenses succès de Rotterdam, d'Anvers et de Barcelone qui ont su mettre en valeur leurs zones logistiques. Ce sont des zones où les conteneurs arrivent, les produits sont sortis et habillés voire reconditionnés avant d'être expédiés dans un pays européen ou un pays du Maghreb. Par exemple, la climatisation de Mitsubishi est délocalisée en Chine, arrive à Marseille en vrac et est retraitée dans les entrepôts du port de Marseille (la logistique, c'est de l'industrie en fait) pour faire d'une part des climatiseurs qui vont en Europe et d'autre part tous les climatiseurs qui vont en Algérie. En définitive, si la logistique est conçue comme quelque chose où l'on essaye d'attirer la valeur ajoutée parce qu'il y a en Europe et en France singulièrement un savoir-faire qui permet de ramener en quelque sorte les emplois où l'on apporte de la valeur, à ce moment-là, cela crée des emplois et des emplois bien adaptés à la formation des jeunes Français. Si par contre, on ne sait pas faire cela... et c'est vrai que pour l'instant cela n'a pas été un gros succès partout dans le Sud de la France, cela commence seulement autour du port de Marseille et, comparativement à ce qui se passe à Barcelone, à Rotterdam ou à Anvers, on n'est pas bon. Donc, il y a un enjeu à ne pas rater. Ici, on est dans un port. Un port, du point de vue de l'emploi, ce n'est pas très efficace si l'on n'est pas capable d'avoir à côté ces zones logistiques qui permettent d'y apporter de la valeur ajoutée et donc de créer des emplois.

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

A l'échelle européenne, l'exemple du marché St Charles à Perpignan est à cet égard intéressant. C'est un marché de primeurs avec les emplois qui vont avec. C'est de la véritable logistique puisqu'il y a des échanges de marchandises et il y a de la valeur ajoutée.

**N. CHAUVETI, Directeur régional de l'Équipement**

On peut avoir l'impression que l'autoroute est un couloir, mais c'est une impression. L'essentiel du trafic sur autoroute se fait à courte distance. Il y a des flux de transit, mais ce n'est pas la majorité du trafic. Il faut savoir que l'autoroute sert d'abord au territoire traversé et ensuite aux territoires

qui sont à tous les bouts de l'autoroute. La distance moyenne de transport de marchandises en routier est de 150 kilomètres.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Sur l'autoroute vers l'Espagne, s'il y a 10 à 15 % de camions français, c'est le grand maximum.

**N. CHAUVETI**

Non, les camions immatriculés en France représentent en moyenne sur la région Languedoc-Roussillon 50 % (chiffres 2005).

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Je vous propose de passer à la deuxième partie sur les mesures et les groupes de mesures. Avant cela, monsieur voulait intervenir.

**Pierre de BOUTRAY, Directeur SEA-Invest à Sète**

Je m'étonne que le projet de mise en place de la voie grande vitesse entre Nîmes et la frontière espagnole semble prendre toujours plus de retard. Et puis, on parle beaucoup de relier la ville de Sète et son port à l'A75 par une voie directe. Je voudrais savoir où en sont ces projets dont on parle régulièrement mais que l'on ne voit plus avancer.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous voulez répondre tout de suite ?

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

D'abord, vous avez posé une question sur la voie ferrée. Il y a quelqu'un de RFF ici qui me corrigera si je dis une erreur. Sur le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, les travaux ont été déclarés d'utilité publique. C'est un projet très cher et le problème du financement est un problème qui a fait l'objet d'une décision politique consistant à dire que le financement ne se ferait pas sur fonds budgétaires de l'Etat sinon les rythmes que l'Etat pourrait dégager repousseraient le projet trop loin dans la durée. Donc, on va faire appel à un système de financement qui s'appelle le partenariat public-privé qui permet à des investisseurs privés de participer à l'investissement. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas une partie publique dans l'investissement, mais cela permet de dégager plus vite plus d'argent et de réaliser plus rapidement. Moyennant quoi, une fois que l'infrastructure est réalisée, le prix de location de l'infrastructure permet de rembourser les investisseurs, de les faire rentrer dans leurs frais et de leur servir des bénéfices. Ce système va se mettre en place après la décision politique. Actuellement, RFF est chargé de préparer le cahier des charges de l'appel d'offres au partenariat financier. Cet appel d'offres est prévu pour le début de l'automne prochain. Après, on jugera les offres. Et puis, je l'espère, si les offres sont intéressantes pour tout le monde, on pourra démarrer dans les délais les plus rapides possibles. Il faut être

conscient, quand on parle de ces problèmes d'aménagement du territoire, que l'on met en œuvre des sommes absolument énormes et que, dans une période où l'argent est rare notamment pour l'Etat, où il y a des tas d'utilisations possibles, la capacité à dégager des sommes fabuleuses dans des délais très courts n'est pas aussi simple que cela à réaliser.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur a également parlé de la partie Montpellier-Perpignan.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Equipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Equipement de l'Hérault**

Sur cette partie, la décision a été prise de lancer un cycle d'études, qui doit déboucher très en amont par rapport au stade où en est Nîmes-Montpellier. Pour la ligne Montpellier-Perpignan, on est beaucoup moins avancé, on en est au stade des décisions de principe. Il y a déjà eu des esquisses d'études dans le passé, il y a eu des tracés envisagés qui ont même fait l'objet de protections en termes d'urbanisme pour que des projets ne rendent pas impossible dans le futur une ligne, mais aucune décision officielle n'a été prise. Aujourd'hui, pour avoir une décision officielle sur un projet de cette ampleur, il faut faire un débat public : c'est la loi.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il faut saisir la CNDP qui, elle, décide s'il faut oui ou non un débat public.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Equipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Equipement de l'Hérault**

Pour pouvoir saisir la CNDP sur l'opportunité de faire un débat public, il faut avoir un dossier conséquent et ce dossier conséquent, on ne l'a pas aujourd'hui, d'autant que, pour expliquer clairement les choses, les premières esquisses sur la LGV ont été faites en supposant que c'était une ligne pour les voyageurs uniquement, donc une ligne apte à s'adapter au relief. Or on parle aujourd'hui de ligne mixte voyageurs/marchandises. Le poids d'un train de marchandises n'a rien à voir avec celui d'un train de voyageurs. Par conséquent, les pentes que peut gravir un train de marchandises sont beaucoup plus faibles que celles que peut gravir un TGV. Si on change le profil en long, la capacité à faire les pentes, il faut traverser les Corbières et on ne peut pas les traverser de la même manière. Cela veut dire qu'une ligne mixte, ce n'est pas le même tracé que celui qui a été étudié dans le passé pour une ligne voyageurs uniquement. On a tout de même des études techniques qui méritent d'être faites de manière approfondie. On se lance sur des projets de plusieurs milliards d'euros. Cela mérite de regarder de près ce que l'on fait et comment on le fait. Cette étude doit déboucher sur un débat public éventuel, si la CNDP le décide. Il y a eu un engagement politique du gouvernement sur la date du débat : c'est dans le deuxième semestre 2008 qu'il devrait pouvoir se tenir. Si le débat est positif, on rentrera dans la procédure enquête publique, déclaration d'utilité publique, passage en Conseil d'Etat. On a trois à quatre ans encore de procédures. Après la déclaration d'utilité publique, on tombera sur les acquisitions foncières, les questions de financements et les travaux viendront après. Donc la procédure est longue.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quel est le délai éventuel ?

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

12 à 15 ans. Tout dépend de ce que l'on trouve dans les débats. Vous savez, on ne fait pas les débats pendant les périodes électorales. Donc les années 2007 et 2008 seront neutralisées sur des débats publics parce qu'on ne peut pas tout faire à la fois. La démocratie a son rythme. Donc, il faut s'inscrire dans le rythme de la démocratie. Partant de là, il y a des durées de concertation, de débat, d'enquête dont on ne peut pas garantir aujourd'hui en 2006 qu'elles se termineront tel mois de 2011, de 2012 ou de 2015.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y avait une deuxième partie sur la liaison Sète-A75.

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

J'ai déjà répondu sur la mise à 2x2 voies de la RN300. Pour l'instant, il n'y a pas de projet arrêté et ayant fait l'objet d'une décision sur une liaison entre Sète et A75. Cela fait partie des choses dont on peut débattre, mais il n'y a pas de décision prise pour une réalisation de ce type de projet pour l'instant.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une dernière question.

**Un intervenant**

La ligne prévue de Nîmes à Perpignan circulera-t-elle à 300 ou 350 kilomètres/h ?

**Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Équipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault**

Tout n'est pas déterminé avant que l'on ait commencé les études. Des questions se posent sur la mixité de la ligne et donc sur la vitesse de pointe sur la ligne, mais il est bien évident que, lorsqu'on étudie des lignes nouvelles, on les étudie sur la base des technologies les plus avancées. Donc, on partira sur les vitesses les plus élevées qui soient compatibles soit avec un projet ligne voyageurs soit avec un projet ligne mixte.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. On va passer à la deuxième partie de la réunion sur l'acceptabilité des mesures et des groupes de mesures.

## **2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?**

### **I. Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP**

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les 45 mesures que l'Etat a mises au débat ont été regroupées en trois grands groupes de mesures qui vont vous être présentées.

D'abord, il y a des réalités incontournables. La vallée du Rhône plus l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et le plus chargé d'Europe.

Deuxième élément, il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations supérieure à la moyenne nationale et une croissance des emplois. Ce sont des régions très attractives. En plus, la vocation touristique de ces régions entraîne des surcharges de 60 à 80 % en période estivale.

Il y a des contradictions à dépasser. Il y a eu dans le débat des avis divergents sur les prévisions de trafic dans les 20 ans. Une partie du public conteste l'hypothèse qui figure dans le dossier support d'une croissance du trafic de 40 % dans les 20 ans en disant qu'il y aura rupture à cause des enjeux dont on a parlé tout à l'heure : le réchauffement climatique et surtout la cherté du pétrole.

Il y a une volonté de report que l'on a tous entendue, mais pour l'instant, on a entendu surtout stigmatiser les camions (ce sont les camions qui doivent aller sur le fer). Pour les voyageurs, pour l'instant, on n'a pas senti vraiment que c'était aussi une priorité. Pour l'instant, on n'a pas eu ou assez peu d'acceptabilité de ces fameux changements de comportements. Comment prendre moins sa voiture ? Dans les 3 régions, on n'a pas entendu énormément de propositions sur ce thème.

Donc, trois grandes orientations : développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires, des reports modaux volontaristes voyageurs et marchandises et amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures.

Maintenant, il va falloir parler de l'acceptabilité des différentes mesures pour aider l'Etat à bâtir sa politique des transports. Pour cela, on a besoin d'identifier les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire, à court terme, à moyen terme et à long terme. Il faudra également veiller à la cohérence des différentes mesures en fonction des projets d'aménagement du territoire, à la coordination entre les acteurs, à l'identification des sources de financement durables. Je vais laisser Monsieur Blanchet présenter, en fonction de ces trois grandes orientations, les différentes mesures proposées par l'Etat.

## **II. Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné**

### **Jean-Didier BLANCHET, ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Bonsoir, nous allons avec Monsieur Valère faire un duo. Je vais vous présenter les mesures qui figurent dans le dossier support que vous avez pu trouver à l'entrée et Monsieur Valère prendra ensuite la parole pour évoquer les enjeux propres à la région aussi bien en matière de transport que d'environnement.

Je reviens d'abord rapidement sur les hypothèses de départ : la congestion que tout le monde ressent, notamment le week-end et en période de vacances, les problèmes de sécurité routière qui sont accentués en cas de fort trafic, y compris pour le personnel travaillant sur les autoroutes (en rappelant tout de même qu'une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale), la croissance de la mobilité avec ce chiffre de croissance de 40 % en 20 ans qui est ralentie par rapport à la période antérieure, mais qui est quand même réelle, une croissance des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 30 % d'ici vingt ans, ce qui est incompatible avec l'objectif de division par 4 de ces émissions d'ici 2050, le pic de pétrole avec des controverses sur la date à laquelle ce pic sera atteint.

Les trois orientations qui sont retenues et qui ont été évoquées à plusieurs reprises depuis le début de cette séance sont l'action sur la demande pour essayer d'avoir une mobilité soutenable, le report modal aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs, l'optimisation des infrastructures routières existantes, la requalification (protection contre les nuisances sonores notamment) et/ou la création d'infrastructures routières supplémentaires.

#### **1. La mobilité soutenable**

Je commence par la mobilité soutenable en énumérant ce qui relève de cette orientation dans l'ensemble des mesures.

Il y a d'abord le progrès technologique avec les deux premières mesures qui concernent le développement des biocarburants, de biomasse dans des délais relativement courts ou dans le plus long terme de l'hydrogène.

Les véhicules propres, c'est tout ce qui concerne les véhicules hybrides. On a entendu parler récemment des propositions faites par le groupe PSA de proposer d'ici 2010 des véhicules hybrides qui soient capables de réduire par 2 les consommations, jusqu'à 3,5 litres/100 kilomètres. Ce sont des véhicules qui fonctionnent avec un moteur thermique mais qui ont aussi des batteries leur permettant de fonctionner à l'électricité, notamment pour circuler en ville, et qui sont rechargées la nuit par l'électricité nucléaire.

D'autres mesures concernent l'incitation au covoiturage avec des parkings et des gares de péage pour favoriser ce type de regroupement.

Il y a aussi ce qui concerne les mesures incitatives réglementaires ou fiscales. Si on taxe les véhicules au titre du carbone, on limite probablement la mobilité, de même avec les quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> ou la réduction des vitesses. Quant on réduit de 130 à 110 kilomètres/h la vitesse sur les autoroutes, on économise 20 % de carburant donc 20 % d'émissions.



Autres éléments, la priorité aux transports en commun en ville, l'étalement des migrations touristiques, la réservation d'accès aux autoroutes, l'auto-partage (c'est-à-dire la mise en commun de voitures), l'aménagement du territoire différent et l'urbanisme différent qui rapproche les logements des emplois et qui reconcentre dans les villes les logements, enfin l'essor du télétravail et le changement des systèmes de production/consommation. Si on modifie par des incitations fiscales ou réglementaires les flux logistiques, on peut limiter les transports.

## 2. Le report modal

S'agissant des marchandises, il s'agit de mieux répartir les flux vers les modes les moins agressifs pour l'environnement et de prendre des mesures d'investissement et de gestion/exploitation pour mieux utiliser l'existant. Tout ceci pourrait permettre d'absorber la croissance prévue d'ici 2020 à condition de faire tout ce qui est nécessaire pour y arriver. Pour donner des ordres de grandeur, il y a actuellement ici 14 000 poids lourds par jour qui passent sur l'autoroute. Une croissance de 40 %, cela fait 5 600 poids lourds par jour. Ces 5 600 devraient pouvoir être transférés sur les modes non routiers (fer, mer, fleuve). Pour attirer les marchandises vers les modes non routiers, il faut mieux exploiter les infrastructures existantes, traiter les marchandises à l'aide de conteneurs (c'est le cas au port de Marseille et cela fonctionne très bien puisqu'on est parti de 0 il y a 4 ans et aujourd'hui on est à 50 000 tonnes par an), relier le bassin du Rhône et la Saône au Nord en créant un canal via la Moselle.

Je passe au point suivant : il faut améliorer le ferroviaire par une meilleure gestion et exploitation des infrastructures. C'est tout ce qui concerne les recherches sur le cadencement. Il y a aussi des progrès technologiques à faire sur le fer comme sur les autres modes. Il faut intensifier l'offre pour proposer un meilleur service et renoncer à sa voiture. Il faut aussi que le fret ferroviaire soit performant. C'est un point difficile parce que, d'abord, il n'est pas rentable et la SNCF a une obligation européenne de rentabiliser son fret ferroviaire. La SNCF doit également améliorer son service. Actuellement, on lui reproche, du fait des mouvements sociaux, de ne pas être au rendez-vous en termes de fiabilité. Il faut aussi faire confiance au transport combiné pour améliorer la performance du rail. Il y a aussi la mise en place d'autoroutes ferroviaires, avec la mise en œuvre d'une expérimentation en 2007 sur le Luxembourg-Perpignan, avec un service par jour pour commencer (une autoroute ferroviaire, c'est au moins dix services par jour). Et puis, il y a les infrastructures : les franchissements alpins et pyrénéens, la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. A ce sujet, je voudrais rajouter quelque chose par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure. Ce qui est prévu au titre du CIADT, c'est-à-dire qui sera réalisé d'ici 2020, c'est de faire sauter les goulets d'étranglements que sont le changement d'écartement des voies à la frontière espagnole, le contournement de Nîmes-Montpellier et le contournement de Lyon. Une fois que tout cela sera fait, on aura une voie nord-sud qui permettra le développement du fret ferroviaire sur cet axe, sans que la LGV Perpignan-Montpellier ait besoin d'être faite, car la ligne actuelle permet de supporter ce trafic supplémentaire.

Toujours au titre du report modal, il y a, indépendamment de l'attractivité des modes fluviaux, ferroviaires et maritimes, à essayer de dissuader l'utilisation de la route. Pour cela, il y a des mesures réglementaires et fiscales. Le péage poids lourd consiste, à l'instar des Suisses avec la RPLP, à étendre les péages sur les autoroutes à l'ensemble des autoroutes urbaines et des routes nationales. J'ai déjà parlé de la taxe carbone et des quotas d'émissions. Les certificats verts sont une autre forme de quota d'émission. Enfin, pour les voyageurs, il y a le péage urbain pour limiter l'usage de la voiture en ville tout en favorisant l'usage des transports en commun dans les villes.

### 3. Les infrastructures routières

Les mesures qui concernent l'optimisation des infrastructures routières concernent la régulation des vitesses, l'interdiction de doubler des poids lourds (la cohabitation entre les poids lourds et les véhicules particuliers est un problème, par conséquent, dans certains cas, l'interdiction de doubler des poids lourds améliore la capacité de l'autoroute), la régulation des accès à l'autoroute à certaines heures ou à certaines périodes de la semaine, la modulation des péages en fonction de l'heure de la journée, une meilleure information aux usagers et les projets d'infrastructures proprement dits (l'élargissement sur place de l'A7 et de l'A9 avec une opposition très nette de la Drôme à tout élargissement de l'A7 et avec des problèmes aussi sur l'A9 au droit de Montpellier, mais on peut avoir des projets plus modestes et élargir à 4 voies, de 3 à 4 c'est plus facile). Autre projet alternatif, l'autoroute des piémonts cévenols de Valence à Narbonne à travers l'Ardèche et le Piémont cévenol est réclamée par l'Ardèche. Enfin l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9 peut être intéressant.

Tout cela pour éclairer le gouvernement sur la conception du système de transport actuel et l'acceptabilité de toutes ces mesures. C'est le but de ce débat que de vous interroger là-dessus de manière à ce que l'Etat puisse définir une politique pour cet axe entre Lyon et Perpignan qui soit à la fois concertée avec les collectivités, qui réduise les contraintes que l'on a identifiées (congestion et émissions des gaz à effet de serre) et qui soit en phase avec les attentes des citoyens.

Sur ces propos généraux, je donne la parole à Monsieur Valère qui va vous parler des problèmes spécifiques à cette région.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Pour 10 minutes maximum.

#### **Gérard VALERE, Directeur Régional de l'Equipement de Languedoc-Roussillon et Directeur Départemental de l'Equipement de l'Hérault**

D'abord, une petite précision : je cumule deux fonctions, celle de directeur régional et de directeur départemental et je m'exprime ici en tant que directeur département de l'Equipement. J'ai préparé avec la DDE quelques diapos sur les enjeux locaux et l'articulation entre ces enjeux et le débat auquel vous êtes invité.

#### **Cadre de vie, démographie et économie**

Je commencerai par les enjeux qui se déclinent dans l'ensemble de Languedoc-Roussillon : un cadre de vie remarquable dans l'ensemble de la région, une démographie extrêmement dynamique puisque Languedoc-Roussillon est la première région par le taux de croissance de sa population et une économie tertiaire développée (services à la personne et tourisme), ce qui est une autre façon de dire que le secteur agricole et industriel est assez peu développé.

Concernant les enjeux plus locaux, ceux du bassin de Thau, au niveau du cadre de vie, on ne peut pas ne pas citer l'importance de l'étang de Thau, les enjeux comme la préservation des lidos, le secteur du massif de la Gardiole. Concernant la démographie, dans le secteur de Sète et du bassin de Thau, elle est aussi à la hausse. Nous sommes dans un secteur où les difficultés dans le domaine de l'emploi sont importantes et où les problèmes de revenus, de paupérisation d'une partie notable

de la population méritent d'être pris en compte. C'est un enjeu fort dans ce secteur. Enfin, concernant l'économie, nous sommes dans un secteur qui n'est pas complètement dans la moyenne régionale. On ne peut pas ne pas parler du port et des activités industrielles qui l'accompagnent. Il y a dans le bassin de Thau la conchyliculture qui mérite quand même d'être prise en compte parce que c'est un enjeu fort à la fois d'activité, mais aussi vis-à-vis du rayonnement de cette région. Comment ne parler de la viticulture ? Et enfin, du tourisme et du thermalisme dans le secteur du bassin de Thau.

### **Les enjeux de transport**

Concernant les enjeux d'aménagement, je vais aller très vite. Cette carte montre à la fois la condensation dans un espace très réduit de routes, d'autoroutes, de voies ferrées et de projets de développement notamment la LGV. Simultanément, c'est le couloir privilégié de l'accès à la mer pour le tourisme, c'est aussi le secteur où viennent s'installer les personnes qui viennent au titre de la démographie qui augmente au sud de la France.

Les enjeux locaux de transport dans ce secteur, c'est d'abord les ports de Sète (le port de plaisance, le port de pêche et le port de commerce), avec des enjeux importants pour l'avenir sur ce port, mais d'autres en parleront mieux que moi. Je crois que l'on ne peut pas faire l'économie d'une rationalisation de l'organisation spatiale des ports à Sète, développer de nouvelles ambitions commerciales et puis valoriser si on le peut le lien avec la navigation fluviale.

Les dessertes routières et ferroviaires du port sont d'ores et déjà un enjeu et restent un enjeu d'avenir. Cela nous concerne dans le débat.

Enfin, en termes d'enjeux locaux dans le champ des transports, on ne peut pas ne pas parler du développement des transports collectifs en milieu urbain et en interurbain au niveau d'une métropole plus large, qu'il s'agisse des TER, éventuellement de tram-train. Il y a matière à réflexion et à débat pour l'avenir à court et moyen terme.

### **Les enjeux d'environnement**

Je vais passer plus rapidement une série de diapositives sur les enjeux d'environnement dans ce secteur. Nous les avons mises au point avec la DIREN. Il s'agit d'enjeux qui ont été vus sur l'ensemble de Languedoc-Roussillon, du moins du littoral de Languedoc-Roussillon.

On ne peut pas ne pas citer en Languedoc-Roussillon les enjeux de risques naturels et de prise en compte de ces risques à la fois pour l'urbanisme mais aussi pour les infrastructures de transport. Les ressources naturelles : on est dans une région qui a toute une série de sites naturels et bâtis remarquables. Vis-à-vis des transports, comme on a cumulé sur un espace restreint de ressources de qualité et d'ambitions de développement d'infrastructures, il y a forcément conflit. Cadre de vie et transport : même type de débat. Vous avez un certain nombre de flashes qui sont faits sur des sites particuliers : le massif de la Gardiole, l'étang de Thau, les sites de l'arrière-pays. Vous voyez le trait en bleu qui marque toutes les nuisances qui vont autour des infrastructures de déplacement routières ou ferroviaires. Les problèmes de pollution : nos axes de transport sont des sources de pollution potentielles et ne manquent pas de poser des problèmes de cohabitation avec les sites naturels qui ont des fragilités et en tout cas qui nécessitent si on travaille sur les infrastructures de prendre des précautions particulièrement développées pour assurer la cohabitation quand elle est possible entre infrastructures et environnement. Biodiversité, infrastructures de transport : on retrouve au travers de cette carte des synthèses que l'on a déjà vues puisque les zones les plus riches en matière de biodiversité sont des zones qui sont déjà sensibles à d'autres titres (étang de

Thau, autres étangs, arrière-pays). Il me semble quand même, en parlant des enjeux locaux sur ce territoire, que l'on ne peut pas ne pas dire que le principal enjeu ici est la qualité des eaux de l'étang de Thau dont la préservation est une nécessité vitale, vitale pour la conchyliculture, vitale pour le tourisme, vitale pour le thermalisme et vitale pour la préservation du patrimoine naturel. C'est certainement au cœur de toutes les réflexions d'urbanisme comme le SCOT qui est en cours de démarrage. Mieux assurer la qualité de l'eau suppose un certain nombre d'efforts qui ne seront pas faciles. C'est celui de l'assainissement qui nécessite des investissements importants et des efforts dans la durée. C'est celui de la maîtrise de l'urbanisation et quand on est soumis à la pression du foncier et d'une démographie en hausse, c'est un enjeu difficile.

### **Articulation entre les enjeux locaux et le débat public**

Enfin, je voulais parler rapidement de l'articulation entre tous ces enjeux et le débat vallée du Rhône arc languedocien. Il y a de manière manifeste une interpénétration étroite entre les enjeux locaux d'aménagement du territoire, de prise en compte de l'environnement et de développement des transports et notre débat sur vallée du Rhône arc languedocien. D'abord, on a parlé de report modal qui est une ambition forte partagée par beaucoup d'acteurs. Eh bien dans le report modal, il y a forcément une partie report sur le maritime, une partie report sur le fluvial et Sète est, de façon manifeste, au cœur des possibilités éventuelles de report modal. Mais quand on veut faire du report modal dans un port, il faut le desservir. Si l'on veut faire du report modal, il faut développer des infrastructures pour que le port soit mieux desservi, mieux raccordé. Quand on développe un port et qu'on le raccorde correctement, on provoque inévitablement du développement économique et du trafic induit et il ne faut pas penser que le trafic induit viendra seulement sur les infrastructures sympathiques qui polluent le moins. Et donc, le développement économique est lui-même source d'avantages et d'inconvénients. Enfin, je crois qu'il y a des enjeux dont il faut débattre pour l'avenir. Ils ont été plus ou moins évoqués dans les questions de la première partie : la localisation des infrastructures nouvelles, à la fois vis-à-vis des problèmes de transport et vis-à-vis des problèmes d'environnement (même si la LGV paraît souhaitable pour beaucoup, il faudra aussi parler de ses impacts). Et puis, il faut parler du dispositif d'échanges avec les infrastructures routières et autoroutières et avec les infrastructures ferroviaires. Si l'on dessert le port, si l'on fait une ligne mixte à grande vitesse, comment fait-on la liaison ligne mixte et port ?

Je voudrais enfin parler des mesures qu'a présentées Jean-Didier Blanchet. Il y a 44 mesures qui sont soumises au débat. Je voudrais d'abord dire que les arbitrages entre environnement et transport dont on a largement parlé, il serait angélique de penser que ces arbitrages se limitent aux grandes infrastructures à longue distance, c'est-à-dire les autoroutes et la voie ferrée à longue distance. La vérité, c'est que la majorité des déplacements, en nombre de personnes multiplié par les kilomètres, ne sont pas dans l'interurbain. Donc, si l'on veut faire de gros progrès pour les émissions de gaz à effet de serre, on ne peut pas se limiter à l'autoroute languedocienne et à la voie ferrée du couloir VRAL. Il faut travailler sur le milieu urbain, sinon on ratera l'objectif.

Sur les 44 mesures, 4 concernent les infrastructures routières et autoroutières à longue distance, 12 concernent le report modal, 28 sont des mesures d'ordre général. C'est notre vie de tous les jours qui est en question. Comment va-t-on se déplacer en ville ? Va-t-on continuer à se déplacer en voiture ? Comment on articule cela avec d'autres modes de transport en milieu urbain ? Quelle qualité souhaitons-nous pour nos déplacements ? Quelle qualité souhaitons-nous pour notre environnement ? Il n'y a pas plus de qualité sans que l'on en paye le prix. Il ne faut pas être angélique. Comment allons-nous payer le prix d'une qualité supplémentaire ? Va-t-on accepter de limiter la qualité donc une certaine congestion ? Sommes-nous prêts, pour avoir une qualité supérieure, à accepter une hausse des prix des véhicules, des carburants, des taxes, des transports et

donc des consommations courantes ? Sommes-nous prêts à accepter plus de collectif ? Plus de déplacement en transport en commun c'est plus de dépenses collectives, donc c'est plus d'impôt et moins de revenu individuel. Jusqu'à quel point sommes-nous prêts à accepter des restrictions sur la liberté de se déplacer ? Merci de m'avoir prêté attention.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Je vais demander tout de suite aux intervenants de monter sur scène.

## **III. Propositions des acteurs du territoire**

### **Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

#### **Transports**

En matière de transports, l'institution régionale est d'abord connue par sa compétence en matière de TER. Nous cofinançons à parité avec l'Etat les investissements routiers nationaux. Nous cofinançons les projets fluviaux sur le canal du Rhône à Sète et sur le canal du Midi. Nous cofinançons les projets portuaires sur Sète, Port la Nouvelle et Port-Vendres. Nous cofinançons les chantiers intermodaux notamment le chantier de St Charles et le chantier de Sète. Nous sommes présents également sur le cofinancement des projets aéroportuaires. Nous sommes en attente de futures compétences d'autorités portuaires et aéroportuaires.

#### **Economie**

Le développement économique est l'une des principales compétences de la région. En lien avec les transports, nous avons fait de l'animation et du développement de la filière logistique un des axes de travail du SRDE. La région a pris une position très en avance sur la création de zones d'activités à vocation régionale. La région paraît à ce titre l'institution la plus à même de conduire les politiques d'intermodalité des transports.

#### **Décentralisation des ports/candidature régionale**

Deux ports d'intérêt national, Sète et Port la Nouvelle, sont transférables. Au 1<sup>er</sup> janvier 2007, nous espérons que la région sera l'autorité portuaire (décision du préfet le 15 juin, soit dans quelques jours).

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est la méthode Coué

### **Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

Notre candidature est basée sur la nécessité d'avoir une autorité lisible, simple et facilement reconnaissable par les décideurs du monde maritime que sont les armateurs qui sont des vrais décideurs des trafics et de la création des emplois derrière.

Le niveau régional est un niveau pertinent de cohérence économique. Seule la Région est capable d'intervenir au niveau intermodal et de l'hinterland proche du Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées. Pour créer du développement régional à partir des outils portuaires et du transport maritime. C'est ce qu'a dit Eric Brassart tout à l'heure.

### **Le développement de la logistique en région**

Je ne reviens pas sur la démonstration qui a été faite par Eric Brassart. Les filières logistiques ont été les principales sources de créations d'emplois en Europe ces dix dernières années. En terme d'actions, pour mener à bien ce projet qui est à la fois un projet de développement de mode de transport et un projet de développement économique autour de la logistique, il nous faut investir sur les ports et les outils d'intermodalité, mettre à disposition des zones d'activités logistiques proches des ports, développer nos entreprises de logistique (les accompagner en termes de formations, de promotions, d'actions collectives et d'animations de la filière).

### **Perspectives de développement des ports**

Il nous semble que Port-Vendres bénéficie de niches à forte valeur ajoutée financière (fruits et légumes) et intéressantes en termes d'emplois. Le développement de cette niche va conduire petit à petit à l'arrivée de conteneurs. Cela va nécessiter de développer des liens (notamment transport) et des synergies avec le marché St Charles et la future plateforme intermodale de Rivesaltes.

Port la Nouvelle est un petit port qui est handicapé par ses conditions d'accessibilité nautique (profondeur limitée). Cependant, il est très bien géré et il présente des potentiels commerciaux intéressants en matière de céréales et de trafic vrac autour des céréales. Là-dessus, on pense qu'il y a des choses à faire, notamment avec le bassin d'activité toulousain. Le développement du roro est une activité potentielle également.

Le port de Sète est celui qui présente aujourd'hui le plus de potentialités en termes d'espace et en termes d'accessibilité. Il est aujourd'hui mal valorisé du fait de l'histoire. Ce port peut effectivement constituer des alternatives possibles pour les armateurs aux ports de Fos et de Barcelone. Nous envisageons le développement du conteneur à hauteur de 300 000 à 600 000 conteneurs par an. Pour les vrac liquides, un million de tonnes nous paraît réaliste. Pour le roro en cabotage méditerranée, nous tablons sur un objectif de 1 million de tonnes vers le Proche-Orient et de 1 million de tonnes vers le Maroc. Quant au trafic passagers, l'objectif de 300 000 passagers risque d'être atteint dès 2006, 2007 et il y a un potentiel de croisiéristes qui est au même niveau.

Pour éviter les risques de concurrence, nous envisageons un certain nombre de moyens communs aux trois ports en termes de coordination commerciale, de moyens marketing et de benchmarking, nous comptons créer une marque « ports du Sud de France » et mettre en place une gouvernance de cette structure associant élus et professionnels au niveau régional et local.

Les logiques intermodales maritimes et ferroviaires sont présentes sur ces 3 ports.

Le fluvial en complément du maritime est l'un des atouts du port de Sète et permet de réfléchir à des liens liant Sète à Barcelone. On commence à réfléchir à ces questions-là.

Au niveau routier, il faudra améliorer rapidement la RN 300 d'accès à Sète à l'autoroute A9 ainsi que la liaison entre Port-Vendres et le marché St Charles.

C'est aussi le développement d'offres de cabotage maritime. On a commencé à réfléchir à des liaisons de cabotage maritime. Des études ont été menées pour la faisabilité d'une ligne entre Sète et Valence : elles ont montré leurs limites en termes de rentabilité économique mais on peut imaginer ce genre de ligne avec le Maroc ou encore avec l'Italie. Des opportunités peuvent apparaître également avec le Moyen-Orient et le Nord-Ouest européen.

Par rapport au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, la région veut valoriser durablement le fait qu'elle est un couloir de passage. Pour cela, elle veut tirer partie de ses infrastructures de passage en organisant la logistique aux points actuels de rupture de modes. Elle veut inscrire les solutions transports dans une logique de développement durable, en favorisant les modes maritimes, fluviaux et ferroviaires pour les transports de moyennes et longues distances. Le mode fluvial et le mode ferroviaire nous paraissent des atouts de la région importants. Pourquoi ne pas essayer de les intégrer systématiquement dans nos solutions intermodales ?

Enfin, le projet de future ligne LGV Nîmes-Perpignan s'inscrira dans une étape ultérieure, au-delà de la mise en place d'un système intermodal dans toutes ses compétences économiques et de transports. Nous sommes conscients que ce projet ne sortira pas à court terme. Il nous laisse le temps de développer les logiques que je vous ai présentées tout à l'heure. C'est effectivement à moyen et long termes la principale solution pour répondre à la croissance de trafic de marchandises.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. On a entendu, dans d'autres réunions la problématique de la coordination entre les différentes DTA et également tout ce qui est transport collectif entre les différentes villes. Il n'y a pas forcément d'interconnexions dans les transports interurbains. Il manque un coordinateur. Est-ce la région pourrait jouer ce rôle ? Est-ce que le Languedoc-Roussillon y pense ?

#### **Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

Aujourd'hui, on n'a pas travaillé de façon systématique sur cette question. Il est clair que, dans les opportunités que peut présenter le port de Sète, notamment par rapport à l'agglomération de Montpellier, cette question est présente. Donc, dans les coordinations que l'on fera et dans la gouvernance qu'il y a autour du port de Sète, la question de répondre à la logique de l'agglomération de Montpellier est une question à laquelle nous apporterons des réponses.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Très bien. Je propose de donner la parole au deuxième intervenant : Jacques Marchand, de l'Union maritime, qui va nous parler du port, mais peut-être de manière un peu différente.

#### **Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Je suis Jacques Marchand. Je représente l'Union maritime qui est une association qui réunit les opérateurs du port de Sète. Nous représentons 32 à 34 entreprises et nous avons à peu près la totalité des intervenants du port de Sète. Mon propos sera très opérationnel : il portera sur les attentes ou les propositions des opérateurs portuaires. Nous sommes des gens basement intéressés

par l'aspect économique. Ce que nous avons entendu est très intéressant et je vais essayer de ramener ces éléments à l'économie du port de Sète.

Je crois qu'il faut passer quelques chiffres. Le port de Sète, c'est 3 836 000 tonnes en 2005. Sur ces 3 836 000 tonnes, 3 258 000 sont à l'import et 577 000 sont à l'export. Donc, il y a un très gros déséquilibre, et ceci induit déjà certains types de transports. Je me suis permis de faire une énumération un peu fastidieuse des produits transportés parce que les produits vont influencer sur le mode de transport (routier, fluvial ou maritime). Sur les 3 836 000 tonnes, 1 586 000 tonnes sont des vrac liquides. Sur le port de Sète, nous avons trois activités principales : les hydrocarbures pour 1 242 000 tonnes dont la totalité repart en transport routier, l'activité traditionnelle à hauteur de 143 000 tonnes de vins (que ce soit en import ou en export, c'est quasiment tout en routier), les huiles pour 135 000 tonnes (le trafic est pérenne grâce à l'implantation de l'usine du groupe Cébol). Sur les vrac secs, nous avons une diversité de produits : 1 765 000 sur les 3,8 millions (environ 50 %), 622 000 tonnes de charbon et 146 000 tonnes de pétrole de coke (25 % du trafic). Nous avons du ciment (200 000 tonnes), des engrais en vrac (118 000 tonnes), du tourteau (309 000 tonnes), des céréales (150 000 tonnes exclusivement à l'exportation). Ensuite, nous avons en marchandises diverses le bois, une activité traditionnelle du port de Sète. Il y a 65 000 tonnes en engrais et en sachet. Nous avons 116 000 tonnes en pâte à papier et 69 000 tonnes en marchandises conteneurisées. Ensuite, nous avons une activité passagers, avec ce que disait M. Seyes, c'est-à-dire 248 000 passagers sur l'année 2005. Ce que je veux vous apporter, c'est que les professionnels, en fonction des secteurs d'activités, vont être concernés par les modes de transport. Je vais vous donner une indication par mode de transport. Sur les marchandises entrées et sorties (les 3 836 000 tonnes), 25 % ont été traitées par le fer, 9 % par le fluvial et 66 % par la route. 66 % de 3 836 000 tonnes, cela représente environ 100 000 camions par jour. Sur 220 jours ouvrables, on détermine rapidement une moyenne journalière.

Les sujets préoccupants pour les professionnels aujourd'hui, c'est au niveau de la route le doublement de la RN300. Il est certain que, à cause des 12 kilomètres qui nous séparent de l'autoroute, nous sommes sensibles et inquiets par rapport à l'allongement des délais. Nous venons de comprendre que nous y serons fin 2008. Le débat autour du doublement de l'A9 nous intéresse aussi et la connexion avec l'A7 dont on s'est fait l'écho tout à l'heure. Je dois dire qu'au niveau de la route, l'Union maritime portuaire de Sète participe aussi à la filière logistique de Languedoc-Roussillon. Au niveau de la route, le souci, c'est une capacité fluide de transport et l'absence de congestion comme le disait M. Valère. Quel est le taux de congestion que l'on voudrait ? On le voudrait le plus bas possible. Pour revenir sur la discussion de tout à l'heure, on considère les périodes normales de transport routier et les périodes avec difficultés. Quand on cumule ces périodes, on se rend compte que certaines périodes de l'année entraînent 30, 40, 50 % de périodes de congestion. Donc, je me souviens d'un débat que j'ai eu à Sète avec le représentant des Autoroutes du Sud de la France. Le débat était : comment réguler le trafic ? Moi je me pose la question : comment fait ASF pour ne pas perdre d'argent dans les périodes de congestion ? Et nous opérateurs, comment faisons-nous pendant ces périodes de congestion ?

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Quelles solutions aviez-vous trouvées ?

### **Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Il n'y a pas de solution.



**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On parle de dédoublement de l'A9.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Le souhait est le dédoublement de l'A9 dans le cadre de l'activité. C'est ce que demande l'association au niveau régional. Mais on est conscient qu'il n'y a pas de solution. Il y a des solutions qui seront l'accès limité pour les camions, la mise en place de parkings et ainsi de suite. Moi, je suis beaucoup plus inquiet de la perspective continue d'accroissement du trafic qui, à mon avis, n'est pas gérable avec nos moyens de transport. J'ai fait un petit calcul avec mes collègues tout à l'heure. Vous dites 14 000 camions aujourd'hui sur l'autoroute journalièrement. 40 % de plus dans 20 ans, cela représente 5600 camions de plus journalièrement. Un camion fait 15 mètres linéaires. 5 600 camions de plus par jour de 15 mètres chacun, cela fait 84 000 mètres linéaires de camions. Pourquoi je dis en mètres linéaires ? Parce qu'en alternative, vous avez le transport maritime. Pour le transport maritime, on parle en mètres linéaires. Un navire fait 2000 mètres linéaires pour simplifier. Cela veut dire qu'il faudra 42 navires journalièrement dans les ports pour accepter l'augmentation de trafic. On va très vite dans des dimensionnements très importants des infrastructures nécessaires pour absorber la croissance de trafic.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Dans le report modal, il y avait aussi le ferroviaire.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Oui, je le sais bien et je pense qu'il faut être basique et il faut aller sur les unités les plus basses : le camion, le temps de trajet et ainsi de suite. Je vais essayer d'aller plus vite.

En voie fluviale, nous souhaiterions le développement d'un transport fluvial entre Sète et la vallée du Rhône sans contrainte. Il y a deux points qui sont bien connus et sur lesquels nous aimerions que soient axées certaines améliorations : la suppression du goulet d'étranglement de Palavas-Carnon et la meilleure régulation des croisements sur l'axe Beaucaire-Sète nous permettrait de faire du passage en (*inaudible*) emporté à 1200 tonnes utiles de façon régulière entre 800 à 1000 tonnes de camions.

J'en viens au fer. Sur les 25 % de marchandises qui sont transportés par fer au départ de Sète, il s'agit essentiellement de pondéreux. Les difficultés aujourd'hui sont l'obtention de créneaux et le cadencement en accord avec la demande clientèle. On a beaucoup de mal à discuter. J'ajouterai un point qui est lié à la politique de SNCF fret ces derniers temps. Cela a été la difficulté des relations commerciales dans les trafics de marchandises. Sur des marchandises vrac, on a eu des propositions de hausse de tarification de traction qui ont été très importantes. Je considère que le coût du transport ferroviaire, c'est deux éléments : le coût de traction et le coût de mise à disposition du matériel. On s'est retrouvé sur certaines marchandises avec des propositions de hausse de traction de 60 %.

Pour ce qui du trafic de passagers, notre souci ira vers la prise en compte du flux que cela peut générer aux extrémités du port. Nous sommes à 248 000 passagers en 2005. Si l'on considère que

l'on peut monter à 300 000, 400 000 ou 500 000, on sait qu'un véhicule transporte à peu près trois passagers. Il est très facile de faire le décompte. Cela entraînera x centaines de véhicules par jour aux extrémités portuaires. Donc, il est important que le plan d'urbanisme ou le plan de liaison entre le port de Sète et l'A9 prenne en compte le souci d'augmenter les trafics passagers.

Enfin, je viens sur le dernier point qui est important, c'est la notion de cabotage. Alors, on distingue le très court et le court. Le très court, c'est le cabotage d'un point à l'autre de la région, le transport d'éléments de masse. Il y a beaucoup de produits qui sont transportés dans des quantités importantes tous les jours. Que peut-on faire dans la démarche qui nous intéresse pour arriver à transférer ce trafic sur des moyens de transport fluvial ou maritime (mise en place de petites lignes très courtes, mais avec une maîtrise du cadencement et du coût). Pour ceci, il nous faut des quais et des zones de stockages en zone portuaire. Enfin, j'en viens au cabotage roro, avec les petites relations entre pays. Notre souci, c'est l'importance des investissements portuaires structurants : nous y sommes très favorables, dans le sens où il faut une politique de structure. Comme il y a eu une politique structurante sur les routes et les autoroutes, il nous faut une politique structurante pour le port de Sète. Je mettrai en avant deux choses : les linéaires de quais, les postes spécialisés et les zones de stockage. Est-ce que l'on pourra évoquer un jour l'aménagement du bassin Est du port ? Ce serait une zone très bien située à l'entrée du port et en connexion directe avec la RN300.

Enfin, je crois qu'il y a une quasi homogénéité des intervenants, on est soucieux d'une acquisition foncière pour valoriser les possibilités au port de Sète. On se rend compte qu'avec la compétition avec le développement urbain, les intervenants individuels ne sont pas capables de développer l'achat à moyen terme ou à long terme de zones spécialisées pour faire des zones logistiques. Pour répondre au monsieur de tout à l'heure qui disait « qu'est-ce qu'apporte le transport ? », le transport apporte une valorisation du produit comme l'expliquait Monsieur Brassart, mais il permet de massifier certains transports, et si on massifie, on supprime les petites unités de transport. Au lieu de faire x camions, on va faire une liaison avec x éléments de transport qui seront soit ferroviaires, soit fluviaux, soit maritimes.

Je voudrais juste finir avec un petit point. Nous participons, que ce soit l'Union maritime ou la Chambre de commerce ou les professionnels, nous voulons participer à une réflexion qui se fait au niveau national sur le cabotage maritime, les autoroutes de la mer. Il existe à Paris un bureau de promotion du transport maritime de courte distance. Cela s'appelle le *shortsea*. Bien sûr, tout le monde y participe un peu. On y participe, mais pas de façon suffisante et pas de façon suffisamment dynamique. Néanmoins, le bureau de promotion du transport maritime tire la sonnette d'alarme parce que deux éléments se passent au niveau de l'Europe aujourd'hui. Le budget des réseaux transeuropéens de transport pourrait passer de 20 milliards d'euros à 6,5 milliards d'euros et les projets (*inaudible*) dans lesquels sont tous les grands projets de transport passeraient de 30 à 13 milliards d'euros. Nous, ce qui nous intéresse dans les transports de cabotage maritime, c'est le budget Marco Polo européen qui vise à décongestionner les axes terrestres en promouvant l'intermodalité. Ce budget était initialement doté de 740 millions d'euros sera finalement doté de 400 millions d'euros.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

La baisse des budgets est très importante. J'aurais deux questions. Les relations avec Barcelone : je disais tout à l'heure que le port de Barcelone cherchait des complémentarités avec le port de Sète.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Un débat doit être mis en place avec les personnes en charge du développement du port de Sète qui sont à la CCI et aux services du Conseil régional. Les entreprises aujourd'hui présentes à Sète ont des tailles très importantes, importantes ou locales. On n'a pas la taille du port de Barcelone ou de certains intervenants du port de Barcelone.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a des contacts ?

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Au niveau de l'entreprise quotidienne, on ne les a pas. Les contacts sont faits au niveau des organismes de gestion ou au niveau des autorités tutélaires du port. On espère que la future structure de gestion permettra aux représentants des professions maritimes d'être plus associés et de faire mieux passer le message au niveau des opérateurs eux-mêmes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Y a-t-il des réactions sur ces questions de maritime, de port ?

**Bernard DELBOS, Urbaniste**

La CCI est sous convention jusqu'en 2008 avec le port. Comment cela va se passer entre 2007 et 2008 ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Rapidement, car il s'agit d'une question très locale.

**Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

La CCI par la loi voit sa concession prolongée d'un an, donc jusqu'à la fin 2007. Pendant cette année, la région devra décider du renouvellement ou de la remise en concurrence de cette concession. Voilà la règle telle qu'elle a été fixée dans les textes.

**Alain GIRARDET**

Avant de se lancer à tout-va dans la logistique, il faudrait dire que la logistique est la principale contributrice de valeur ajoutée.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Tout le monde fait de la logistique. La logistique, c'est la méthode pour amener au meilleur prix, au meilleur endroit et dans les meilleures conditions un produit. A chaque fois que l'on fait un échange entre une zone de production et une zone de consommation, on fait de la logistique. Le mot « zone logistique » sert de produit pédagogique pour fédérer les bonnes volontés, pour avoir des dynamismes dans des zones données si je peux me permettre cette image. Le transport a une justification économique. Il existe, il a un coût, il fait passer un produit d'un endroit à un autre avec une valorisation. Si vous avez juste le produit qui passe, comme vous le disiez, il n'y a aucune raison d'arrêter le produit, vous n'en profiterez pas. Pour valoriser, pour massifier, pour avoir un coût environnemental plus bas, on essaye de profiter de la rupture de charge.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Badré, vous voulez rajouter quelque chose ?

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Après avoir entendu les deux interventions, ainsi que d'ailleurs la plupart des interventions qui sont venus de la salle, j'ai une inquiétude. Vous avez beaucoup parlé d'investissements (routiers, ferroviaires ou fluvio-maritimes), d'adaptation à l'augmentation de la mobilité, mais vous n'avez absolument pas évoqué ce que l'on a baptisé tout à l'heure la mobilité durable. Cela m'intéresserait d'entendre ce que vous en pensez, sachant que, si personne n'en dit rien nulle part, dans aucune de nos réunions territoriales, il faut savoir que l'on est mal parti, que notre problématique de ciseau ne sera pas résolue et que cette problématique est grave.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a déjà entendu beaucoup de choses sur le covoiturage, l'aménagement du territoire, etc. Vous généralisez sur d'autres réunions. Pour ce soir. La taxe carbone par exemple, est-ce que taxer plus la route pour faire plus de report modal est quelque chose d'acceptable pour vous ?

**Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

Oui. L'une des conclusions de l'analyse d'une ligne de cabotage entre Valence et Sète était de dire que, tant que le système routier n'est pas plus pénalisé, on aura un mal fou à équilibrer économiquement ce type de prestation. Effectivement, il va falloir que l'on trouve des moyens pour rendre compétitif le cabotage maritime par rapport au trafic routier. Nous nous étions par exemple rapprochés d'ASF sur les questions d'inconvénients pour eux de gestion de tous ces poids lourds. Il y a un certain nombre de partenaires qui sont intéressés par cela. L'une des conclusions, c'est : comment contraindre un peu plus le routier pour favoriser le report sur le maritime ? Aujourd'hui, on n'a pas tout à fait les outils pour répondre à cette question. On est en attente d'éléments qui échappent aux collectivités locales.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

La question est : est-ce que ce serait acceptable par les territoires ? Est-ce que ce serait bénéfique pour les territoires ? L'idée a été émise aussi d'affecter cette taxe ou cette redevance au développement des transports collectifs.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Je voudrais revenir sur ce vous disiez tout à l'heure. Aujourd'hui, il y a un volume 100 à transporter et dans 20 ans il y aura un volume 140. Mon sentiment, c'est que les tonnes transportées de 100 à 140 ne vont pas prendre un moyen de transport plus cher parce que nous sommes saturés sur un réseau. Ce que je veux dire, c'est qu'une tonne transportée dans l'économie, qu'elle soit la première ou la cent-quarantième, il faut qu'elle ait le même prix. J'espère que je suis clair dans ce que je dis.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Si elle met plus de temps, elle coûtera plus cher.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Si on a 40 % des tonnes qui sont plus chères, il y aura un déséquilibre économique.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ce sera les 140.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Pourquoi aujourd'hui on ne bascule pas vers un transport alternatif à la route ? Parce qu'aujourd'hui on n'a pas trop les moyens de basculer les tonnes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est ce que tout le monde cherche à faire.

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Si demain, vous avez un moyen de transport maritime moins cher que la route, vous aurez des marchandises qui basculeront de la route vers le maritime.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous pensez, en tant qu'opérateur, que si la route est plus taxée et si les autres modes...

**Jacques MARCHAND, Union Maritime**

Je pense que, dans ces conditions, un volume plus important que la stricte croissance de 100 à 140 pourra basculer de la route vers le maritime.

**Laurent GIRARDET**

Comment faire coexister une volonté de redéveloppement économique du port de Sète avec la préservation de l'environnement et l'attractivité touristique de la région et d'une majeure partie de l'arc languedocien ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

M. Brassart, le spécialiste des ports, vous pouvez répondre ?

**Eric BRASSART, directeur général adjoint des services de la Région Languedoc-Roussillon, ancien directeur du port de Marseille**

Je ne suis pas spécialiste des ports, même si j'ai une petite expérience portuaire.

C'est une vraie question, c'est une question terrible même et qui n'est pas bien résolue dans beaucoup de villes portuaires. Il y a 40 ans, la réponse consistait à sortir les ports des villes et à les reconstruire ailleurs. C'est le cas pour Fos à Marseille qui a été reconstruit au milieu des grenouilles, des flamants roses, etc. Et puis ensuite, le problème c'est que, quand il y a un port, il y a les travailleurs, il y a des gens qui travaillent sur le port mais également dans la logistique, etc. Tout cela fait des habitants en plus et, à ce moment-là, les habitants réclament d'être protégés des nuisances. Donc, c'est un problème qui n'a pas de solution du type de celle d'il y a 40 ans, c'est-à-dire la solution qui consistait à mettre les ports là où il n'y a pas de ville, parce que, assez rapidement, une ville pousse là où il y a un port.

Par conséquent, il faut que les ports réussissent à avoir une politique écologique. Au port de Marseille, on a été le seul grand port d'Europe à avoir le label Eco-port qui nous a été décerné il y a une petite année. Je ne suis plus au port de Marseille puisqu'on m'en a sorti il y a six mois, mais à l'époque, j'étais encore directeur. Il n'y a que 5 ports en Europe qui sont labellisés Eco-port et le seul port majeur est celui de Marseille. Ce label n'est pas « bidon », cela suppose un travail constant sur tous les sujets et une approche tout à fait différente. Je veux dire par là que, dans les ports d'Europe, tout est géré en mettant la technique en avant, que ce soit les modalités de transport, les quais, et non la question du service au client. Le résultat, c'est qu'on fait la technique et qu'après on s'aperçoit que ce que l'on a fait n'est pas tout à fait ce qu'il fallait faire pour servir les clients et, à partir là, les questions d'environnement viennent. Donc, il faut inverser la mécanique. C'est ce que l'on a eu l'occasion de faire au port de Marseille il y a 8 ans et qui a donné les résultats que je commentais.

Cela veut dire qu'il faut une parfaite coordination avec la ville. Si le port et la ville ne travaillent pas ensemble, cela ne marche pas. Au port de Marseille, dans la partie Marseille, il n'y a plus à de nombreux endroits de frontières entre le port et la ville. On a fait des opérations urbaines à cheval sur la limite entre le port et la ville. Certaines sont en cours de construction, d'autres vont être construites comme Les Terrasses du Port qui sont uniques au monde et qui permettront

effectivement à la ville d'être en interaction avec le port, comme on fait pour les grandes gares modernes actuellement (le centre commercial rentre dans la gare, la gare va sur la place, etc.). Ce n'est possible que si la ville et le port se parlent. Cela me permet de répondre à Monsieur Marchand. La gestion du port, si tant est que le préfet confirme par écrit dans 8 jours ce qu'il nous a annoncé oralement, c'est-à-dire que le port échoue à la région, la gestion du port ne peut se faire qu'en parfait partenariat avec d'une part les professionnels et d'autre part les forces vives de la ville, c'est-à-dire bien sûr les élus et leurs services mais aussi le monde associatif qui a son mot à dire sur un certain nombre de sujets. La meilleure façon d'anticiper, c'est d'associer tous ceux qui ont une compétence en matière d'environnement en amont. Sur un port, si on met le commercial en avant et en même temps l'environnement, on essaye de comprendre ce qui se passe. Je vais vous donner un exemple.

Traditionnellement, sur un certain nombre de ports européens, on s'imagine qu'une zone logistique doit être bord à quais et puis on s'aperçoit, lorsqu'on regarde le port que ce n'est pas vrai. On peut très bien la mettre à 5 voire 20 kilomètres. La question qui se pose, c'est : est-ce que, bord à quais, on met en place un système de transbordement sur des modes massifiés, c'est-à-dire sur le fer, sur la voie d'eau, qui fonctionne efficacement ? A ce moment-là, on peut se permettre d'avoir des zones logistiques un peu plus loin. C'est finalement ce qui se passe à l'arrière de Fos avec la zone de St Martin de Crau par exemple. Je prends celle-là, mais il y en a d'autres, qui sont des zones qui vivent à trois quarts sur le port de Fos en étant à 30 kilomètres de Fos. Pourquoi ? Parce que le port de Marseille –Fos a été le seul à avoir une politique de massification de ses modes ferrés et fluviaux. Le conteneur est passé en 4 ans de 0 à 50 000. Le fer, c'est actuellement encore un conteneur sur 4 ou sur 5 qui part du quai par le fer. Par comparaison, au Havre, c'est un conteneur sur 20. Vous voyez la différence. A Rotterdam, vous avez actuellement 3 conteneurs qui arrivent, 1 qui part dans les terres par le fleuve, 1 qui part dans les terres par le fer et 1 seul qui part par la route. Donc on a une marge de progrès énorme. Tout cela pour dire que c'est parfaitement possible, il faut que les gens se parlent. Ma foi, j'ai regardé la configuration du port de Sète et de la ville, lorsque nous serons aux affaires officiellement, nous allons lancer tout un tas de concertations avec l'ensemble des parties prenantes. Pour l'instant, nous n'avons rien, donc nous n'avons pas de raison de nous exprimer en dehors de ce que je fais là à titre purement citoyen. Mais dans 15 jours, nous serons aux affaires officiellement. Alors on lancera des concertations parce que nous serons naturellement en charge de le faire.

Nous sommes actuellement en cours de discussions avec l'Etat sur le contrat de projets (ce qui va remplacer le contrat de plan). Dans ce contrat de projet, nous insistons pour que soit pris en compte un programme spécifique sur le canal du Rhône à Sète. Pour faire très bien ce qui est demandé par les professionnels, il faut compter 100 millions d'euros, ce n'est pas rien. Pour faire à peu près, il faut compter une trentaine de millions d'euros. C'est pour nous une priorité et nous allons essayer de faire en sorte que ce soit quelque chose de faisable en quelques années. Tout dépendra de ce qui sera contractualisable avec l'Etat.

Deuxièmement, nous allons rapidement intervenir sur le chantier de transport combiné. Il y a actuellement un chantier CMC qui est passé avec Matrans qui est sous-exploité. Il y a un certain nombre de possibilités de connexions avec notamment la région toulousaine. Au demeurant, nous avons subventionné des grues de ce chantier CMC qui sont parties à Toulouse, ce qui fait que le port de Sète est déjà présent à Toulouse sans que cela se sache. Nous devons transformer cela, cela ne doit pas être du bénévolat de la part de Sète, cela doit être transformé de la part du port de Sète en façon d'organiser une véritable base arrière en région Midi-Pyrénées qui est une grosse région de chargement et cela pourra être fait par le rail. Actuellement, les conteneurs qui partent de Toulouse vont à 80 % à Fos par la route. Notre objectif, c'est de faire en sorte qu'ils aillent à Sète

par le fer. Vous voyez donc que la région est déterminée, dès qu'elle sera aux affaires officiellement, à lancer des modes alternatifs de transport qui permettent d'assurer aux chargeurs et aux armateurs la régularité et la fiabilité de leur passage par Sète et à la population du Languedoc-Roussillon la certitude que l'on va développer le port en diminuant le nombre de camions sur les autoroutes.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci, la parole est à Madame au fond.

### **Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède**

Je représente le comité de défense de la Céreirède. Pour les Sétois qui ne connaissent pas, c'est un quartier de la commune de Lattes, au sud de Montpellier. Les quelques réflexions que je vais faire et les quelques questions que je vais poser, je les prépare depuis le début de ce débat public. Je voudrais vous parler des encombrements d'autoroute. J'ai bien regardé la circulation entre Nîmes et Montpellier. L'autoroute arrive presque à saturation à quels moments ? Aux moments de pointe, c'est-à-dire entre 8 heures et 9 heures du matin et le soir aux heures de sortie des bureaux, parce qu'il y a énormément de gens qui n'habitent pas à Montpellier et qui travaillent à Montpellier. Pourquoi pendant ce laps de temps (2 heures par jour), on n'arrêterait pas la circulation des poids lourds ? Cela permettrait aux chauffeurs de se reposer, de respecter leur réglementation (les règles de durée de conduite ne sont pas toujours respectées), et cela dégagerait l'autoroute pour permettre aux gens qui travaillent à Montpellier d'en sortir ou d'y entrer sans avoir ce gros embouteillage. Ce serait déjà un premier dégagement, qui ne coûterait absolument rien et qui peut dès demain être mis en place. Il ne serait pas besoin de commission, d'arbitrage, de nouvelle loi, cela pourrait être fait très vite et en fin de compte, ne dites pas que de retarder d'une heure le transport des poids lourds gênerait pour les produits qui peuvent être dangereux, qui peuvent être périmés, parce qu'il y a des camions frigorifiques pour les produits qui le nécessitent et les autres peuvent très bien attendre une heure même en plein soleil. La circulation même des produits alimentaires, parce qu'elle serait un peu retardée, ne serait pas nocive aux populations. Je vous signale à titre anecdotique que les fouilles archéologiques ont trouvé dans le nord du Morvan des quantités astronomiques de coquilles d'huîtres qui dataient de l'époque romaine et les Romains n'avaient pas, que je sache, des autoroutes pour arriver des régions côtières jusque là. Les gens ne mourraient pas d'intoxication, donc même les produits alimentaires peuvent supporter certains délais. Alors je vous demande pourquoi ne pas arrêter 2 heures par jour la circulation ? Déjà, le secteur entre Nîmes et Montpellier serait dégagé. C'est ma première question.

La deuxième question, vous avez parlé d'attirer les populations. Les populations sont attirées dans le Languedoc par son aspect touristique, par sa façon de vivre. Et vous dites en même temps que la population va augmenter. Cela veut dire que le littoral sera encore plus bétonné, cela veut dire que l'arrière-pays sera, lui aussi, morcelé, mité comme disent les spécialistes. A ce moment-là, littoral bétonné et arrière-pays mité, où sera le tourisme ? Les gens ne viendront plus. Je ne me rappelle plus qui est la personne qui a dessiné les cartes de tourisme, mais vous avez montré trois points. Or je vous signale que, dans La Gardiole, il n'y a pas beaucoup de gens qui s'y promènent. Les points que vous avez choisis pour le tourisme sont des points très restreints et pas spécialement les plus fréquentés. Par contre, tout l'arrière-pays est très fréquenté. Les petites églises se trouvent à l'intérieur des terres. Il faut réfléchir à cela. Il ne faut pas attirer absolument la population. Si vous attirez la population, ce ne sera qu'une gigantesque conurbation avec de gigantesques problèmes de



circulation. Alors, je vous pose la question : est-ce que vous ne pouvez pas revoir vos positions sur cette arrivée de population ?

Ensuite, il faudrait, dans un débat public, avant d'aller plus loin, évoquer quand même l'étude écologique, parce que le problème de la circulation est lié à l'écologie. Evidemment, le problème n'est pas le même pour Sète puisque Sète n'est pas dans la même condition que le reste du secteur. Tout le secteur Sud de Montpellier est une zone inondable. Or les remblais empêchent la circulation de l'eau qui se fait nord-sud. Il y a un gros problème, et jamais il n'a été évoqué.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y avait des flèches d'écoulement des eaux sur les cartes.

**Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède**

Oui d'accord, mais enfin, ce n'est pas présenté de façon primordiale alors qu'il est important de connaître la climatologie d'un pays pour faire des infrastructures. Le merroutage par exemple est une excellente chose et, dans le secteur, nous approuvons absolument ce genre de décision, mais pour la circulation fluviale, sur le canal du Rhône du Sud, il y a un autre problème. Dans toute la traversée des étangs qui sont au sud de Montpellier, il y a des problèmes d'inondation et des canaux aménagés avec des digues un peu plus importantes vont gêner l'écoulement des eaux pendant les inondations.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a trois questions. Qui veut répondre ? Est-il possible d'arrêter les poids lourds aux heures de pointe ?

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Bonjour ou plutôt re-bonjour. Je vais vous répondre sur la question sur la question des autoroutes. Vous posez finalement la question de la congestion sur autoroute : comment peut-on faire pour l'éviter ? Votre proposition est intéressante et mérite d'être étudiée. Quelles sont les mesures que l'on a pour retarder la saturation, le ralentissement à partir d'un certain seuil de trafic ? La première est, je crois, celle qui a été le plus plébiscitée dans ce débat jusqu'à aujourd'hui, c'est de chercher à limiter la vitesse à partir du moment où un certain nombre de voitures entre sur l'autoroute, donc de réduire la vitesse de 130 à 110 kilomètres/h pour tout le monde ou même à 90 kilomètres/h pour avoir un meilleur dispositif. Faut-il ensuite, et c'est la question que vous posez, pénaliser particulièrement les poids lourds ? Les poids lourds aujourd'hui représentent à peu près 12 % des véhicules. En période de pointe, je suppose qu'ils doivent représenter 5 ou 6 %. Cela veut dire que ce ne sont pas les poids lourds qui sont les plus responsables de l'encombrement en période de pointe. Donc, quel est l'autre système permettant de garder la fluidité sur l'autoroute ? Il est simple. C'est l'une des mesures que l'on propose au débat : c'est de limiter les accès, c'est-à-dire qu'à partir d'un certain nombre de véhicules sur l'autoroute, vous interdisez aux véhicules suivants d'entrer sur l'autoroute. Si les Montpelliérains qui veulent aller sur Nîmes et les Nîmois qui veulent aller sur Montpellier ne peuvent pas prendre l'autoroute à un certain nombre de moments dans la

journee, ils seront incités à se reporter sur les autres modes. Est-ce que ce type de mesure serait acceptable par la population ? C'est une vraie question.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je pense que la question de Madame était dans l'autre sens : laisser les gens aller de Nîmes à Montpellier et arrêter les camions avant Nîmes.

**Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède**

J'invite ce monsieur à venir à 8 heures du matin à la sortie de l'autoroute Sud et vous verrez si ce sont les voitures légères ou les poids lourds qui encombrent. Quitter l'autoroute à ce niveau-là, c'est tous les matins risquer sa vie parce que les voitures sont en sandwich entre les poids lourds qui, eux, continuent à se doubler allègrement sans voir qu'il y a une sortie et que les gens doivent dégager. Essayez donc, cela ne coûte rien. Essayez donc une heure, immobilisez les poids lourds et vous verrez que la circulation des voitures légères sera plus fluide, ce n'est pas difficile d'essayer. Vous pouvez faire un exercice grandeur nature.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce possible juridiquement ? Pour le moment, les camions sont interdits de circulation les dimanches et les jours de fête, sauf pour les produits périssables.

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Interdire la circulation des poids lourds sur les zones les plus congestionnées va fortement gêner la circulation des poids lourds et elle ne me semble économiquement pas viable. Par contre, interdire le déplacement des poids lourds ou les cantonner sur une seule file à un certain nombre de moments est faisable. Il y a une mesure plus forte, c'est l'interdiction d'accès à l'autoroute, mais à vous de nous dire si vous êtes d'accord ou si vous n'êtes pas d'accord.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Madame dit qu'il est difficile de prendre les sorties d'autoroute parce qu'il y a déjà beaucoup de camions. Si on oblige les camions à rester sur une seule file, ce sera encore pire. Il faudrait peut-être enfin faire respecter les distances de sécurité entre les véhicules. Il n'y a pas de mesure là-dessus ? Quand je prends cette autoroute, je constate que les distances de sécurité sont rarement respectées.

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Si l'on interdit le doublement des poids lourds, il faut le faire de manière étudiée de façon à ne pas le faire aux entrées et aux sorties d'autoroute pour éviter ce phénomène de mur de camions à

l'entrée et à la sortie des autoroutes. Il faut faire cela de façon concertée et « intelligente » pour que l'usager en tire le meilleur bénéfice possible.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Au niveau juridique, est-il possible d'arrêter les camions pendant une heure ?

**Dominique AUVERLOT, Sous-Directeur Planification, Direction Générale des Routes, Ministère chargé de l'Équipement et des Transports**

Je ne connais pas la réponse à cette question.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Posez la question par écrit, comme cela vous aurez la réponse par écrit.

S'agissant de la question relative au tourisme, je ne sais pas qui pourra répondre. Si on laisse la population s'accroître, est-ce que la région restera attirante pour les touristes ? La même question était posée en PACA au moment du débat sur la LGV PACA. Certains disaient : on ne veut pas le TGV parce qu'il va y avoir encore beaucoup de gens qui vont arriver, donc cela va dégrader notre environnement et cela va nuire au tourisme. Quelqu'un a une réponse ?

**Patrick BRIC, Direction régionale de l'Environnement Languedoc-Roussillon**

Nous gérons la problématique que vous posez sur des ensembles plus petits. Un certain nombre de sites qui peuvent être très intéressants comme la cité de Carcassonne ou le pont du Gard ont eu à certains moments à subir des flux de touristes qui étaient très importants, avec une activité commerciale qui s'installait autour, qui essayait de capter une partie de la richesse que ces touristes apportaient et qui, petit à petit, dégradait la qualité des sites en question. Donc, sur ces sites ponctuels, on a essayé en quelque sorte de reconstituer le patrimoine et on a organisé une régulation du tourisme. Est-ce que l'on peut envisager de le réguler sur l'ensemble des sites du littoral par exemple ? On peut imaginer que l'on en vienne à ce stade-là dans quelques années. Pour l'instant, on peut encore travailler sur des régulations sur des sites ponctuels qui peuvent le mériter. Le massif de La Gardiole n'est effectivement pas le plus fréquenté de notre région.

**Eric BRINGUIER, Cheminot à Sète**

J'entends qu'il faut développer le ferroviaire de partout. Le port de Sète est amené à se développer. Alors, il va falloir m'expliquer comment on peut développer le port de Sète en incluant le fluvial et le ferroviaire si chaque voie de Sète sont déposées. Je ne vois pas comment on va pouvoir développer le ferroviaire si on détruit les voies. On va céder des terrains à des promoteurs. Donc, moi, j'aimerais savoir comment on va faire. J'ai bien entendu ce que vous avez dit Monsieur Marchand. L'offre SNCF fret n'est pas rentable pour le wagon isolé. Mais le wagon isolé ne dépend pas que du fret, il faut le savoir. Le fret, on paye les sillons et le sillon est de plus en plus cher. RFF est présent, il pourra nous répondre. Si on augmente les sillons, il faut augmenter le prix. A un moment, il faut une volonté politique de développer des transports qui vont moins polluer à

l'avenir ou alors on laisse faire la loi de l'argent et à ce moment-là c'est le transport par camion qui sera le plus rentable.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. C'est une bonne question.

**Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

La région ne peut pas se mettre à la place de l'Etat et de la gestion de son patrimoine qui revient à RFF ou à la SNCF parce que, sur le port de Sète, les partages de responsabilités entre les deux entités ne sont pas toujours très clairs. Ils n'ont pas été complètement définis, il me semble. Je ne peux pas me mettre à leur place pour répondre à votre question. Par contre, il y a un partenariat qui semble s'établir avec ces deux institutions pour que l'on puisse travailler ensemble sur le développement du ferroviaire et sur « comment valoriser mieux aujourd'hui les potentialités ferroviaires du port de Sète ? ». Entre le chantier de transport combiné qui est un chantier entre la route et le fer et le chantier maritime qui est un chantier entre la route et le maritime, quand vous allez sur le port, vous voyez que les relations entre le maritime et le ferroviaire, il y en a peu aujourd'hui. Donc, autour de ces questions et des emprises dont disposent RFF et la SNCF, aujourd'hui, il y a des projets de partenariat qui sont en train de s'établir et l'on va évoquer les possibilités de mener ensemble un certain nombre de réflexions pour améliorer la situation.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

RFF pourrait peut-être répondre.

**Guillaume MARBACH, RFF, Direction Régionale Languedoc-Roussillon, RFF**

Concernant le port de Sète, une étude est en cours sur le devenir de l'emprise ferroviaire et l'interaction avec le port. Par contre, je n'ai pas très bien compris la deuxième question concernant le coût des sillons.

**Eric BRINGUIER, Cheminot à Sète**

Avant Fret SNCF développait le wagon isolé. Actuellement, pour être rentable, on ne fait que du transport lourd, c'est-à-dire le charbon (à partir de 2 000 tonnes). En dessous, la SNCF essaye de ne pas faire. Actuellement, pour faire le wagon isolé, les sillons sont moins chers, sinon on les achète quand même à RFF. Que je sache, jusqu'à présent, les sillons sont chers. Nous, on paye les sillons de plus en plus cher et le budget pour entretenir les voies est de plus en plus bas. Donc, la question se pose à Sète. Une fois que les voies auront toutes été déposées, je ne vois pas comment on va redévelopper le ferroviaire. On ne va pas réinvestir de l'argent pour construire des voies, il faut être logique à un moment.

**Guillaume MARBACH, RFF, Direction Régionale Languedoc-Roussillon**

Le coût du péage des sillons est fixé par l'Etat. Le coût des péages permet de payer le renouvellement et le développement du réseau, mais pas de manière intégrale : cela nécessite des apports de l'Etat.

**Régis PARISOT, Responsable Régional SNCF Fret, Montpellier**

Il n'y a pas de différence de nature entre le transport en wagons isolés et les trains entiers puisque, les wagons isolés, on les met ensemble et on forme un train de 700 mètres. Il n'y a strictement aucune différence en termes de coût de circulation. Donc, la SNCF n'a aucune volonté de supprimer le transport de wagons individuels, au contraire.

**Eric BRINGUIER, Cheminot à Sète**

On a vu des augmentations de 200 % à certains endroits, sur Béziers par exemple.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On nous a parlé d'une augmentation de 60 %.

**Régis PARISOT, Responsable Régional Fret, Montpellier**

Je ne suis pas d'accord.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Arquiers, de l'agglomération du bassin de Thau a des éléments sur tout ce qui est transport collectif urbain dans l'agglomération.

**M. ARQUIERS, agglomération du bassin de Thau**

Le contrat actuel arrivait à échéance. Donc on a réfléchi à la mise en place d'un nouveau système. Initialement, le réseau de bus de Sète s'arrêtait à Sète. Le réseau qui va se mettre en place va permettre de desservir les villes de l'agglomération. On met en place un système de tarification de façon à inciter à l'utilisation des transports en commun et à simplifier la vie des usagers sur les réseaux urbains et sur les réseaux interurbains parce que, comme on appartient au syndicat mixte, on est lié avec le département dans la gestion de ce genre de déplacements. Ensuite, on passe par la gare. Pourquoi ? Parce que la gare de Sète est à quelques minutes de la gare de bus. Dans le bassin de vie, les relations entre Sète et Montpellier sont très importantes. A travers cette approche, on a des réunions de travail avec la SNCF.

Après, je voudrais dire que la grosse difficulté que l'on a dans ce domaine-là, c'est que l'on est une agglomération de 180 000 habitants, on a une recette qui est limitée (aujourd'hui, les recettes voyageurs représentent 25 % du coût des transports collectifs) et, dans une collectivité comme la nôtre, la volonté des élus serait de développer de façon considérable les transports collectifs, mais à

un moment, ils se retrouvent confrontés à des problèmes financiers. Il y a une volonté, il y a un effort qui est fait, mais à un moment, il y a un plafonnement lié à des problèmes financiers.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous avez des idées, des pistes de financement ?

**M. ARQUIERS, agglomération du bassin de Thau**

Aujourd'hui, les entreprises du territoire payent 20 %. Augmenter la contribution des entreprises permettrait de faire plus pour les transports collectifs. C'est une première piste.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous sentez des changements de comportements vis-à-vis des transports collectifs si le service correspond aux besoins ?

**M. ARQUIERS**

Aujourd'hui, le réseau de la ville de Sète fonctionne assez bien en termes de fréquentation.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Dernière question ou intervention ?

**Jean-Michel SEYES, Directeur des transports au Conseil régional Languedoc-Roussillon**

La région est en train de travailler avec les autorités urbaines de transport sur la complémentarité entre les réseaux urbains et les TER. Il y a actuellement un projet qui se fait sur un système de tarification par zone qui permettrait à l'utilisateur d'accéder au TER et au réseau urbain de transport. Deuxième piste de travail, un système d'information urbain qui permet à l'utilisateur d'avoir accès à l'information sur les correspondances. C'est un projet qui a bien démarré. On a fait un travail de consultation de l'ensemble des agglomérations sur cette question-là.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

N'oubliez pas que vous pouvez faire des contributions écrites pour apporter d'autres éléments.

**Bernard DELBOS, Urbaniste**

Est-ce que les différentes agglomérations échangent ? Est-ce qu'elles se concertent ? Nous, on a l'impression que cela part un peu dans tous les sens.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est l'impression que la Commission a aussi.

**M. ARQUIERS**

Le SCOT concerne les deux intercommunalités qui sont autour de l'étang de Thau et on a la volonté d'avoir un PDU au moins au niveau des deux intercommunalités.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Et la coordination avec Montpellier qui est à 16 minutes en TER de Sète ?

**M. ARQUIERS**

Nous serons bien obligés de l'intégrer.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Est-ce qu'il y a un dialogue entre Montpellier et Sète pour coordonner les PDU ?

**Un intervenant**

On peut mutualiser les forces.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est un souhait. Pour l'instant, on sent qu'il n'y a pas vraiment de réponse. N'hésitez pas, comme je l'ai dit, à faire des contributions écrites pour apporter d'autres éléments ou poser des questions. Merci pour votre participation et bonne fin de soirée.

## **Index**

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe exacte des noms et termes suivants :

Matrans ..... 40