

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Le comité biterrois du

MNLE

(mouvement national de lutte pour l'environnement)

1 bis rue Auber 34500 Béziers - tél : 04 67 76 28 56

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“

Le Languedoc-Roussillon est malade de sa circulation : la quantité de sang augmente sans cesse. Les artères, engorgées, ne peuvent plus assurer une circulation fluide. Par moments, le sang stagne, se coagule, forme des caillots.

Au chevet du malade des médecins débattent. Les uns voudraient élargir l'artère la plus engorgée. D'autres veulent introduire dans le corps du patient une grosse artère supplémentaire. Mais comment financer un chantier chirurgical aussi coûteux ? Et puis où faire passer ce nouveau tube sans abîmer les organes perforés ? Un médecin plus lucide observe que, devant l'inflation du volume sanguin, l'inflation dont rien ne permet d'apercevoir le terme, la chirurgie classique - élargissement ou multiplication des tuyaux - est dépassée : à peine en place, la nouvelle artère serait engorgée à son tour par l'augmentation continue du volume sanguin. Ce médecin réclame une solution inédite, révolutionnaire. Elle n'est malheureusement pas proposée dans le cadre du présent débat public.

Le malade est condamné à mort si les médecins ne se posent pas enfin la question salvatrice : comment réduire le volume sanguin de telle manière qu'il puisse circuler normalement dans le réseau vasculaire actuel ?



On ne peut vaincre une maladie qu'en supprimant ses causes. Quatre causes sautent aux yeux :

1^{ère} CAUSE : L'ÉTALEMENT URBAIN

Beaucoup de citoyens s'efforcent d'habiter à la campagne. Ils veulent un environnement rural, sain, sécurisant, reposant, tout en restant à proximité de la ville où ils travaillent, dont ils utilisent les équipements et où leurs enfants étudient. C'est la « rurbanisation ».

Un immeuble de plusieurs étages permet de loger plusieurs familles sur une faible surface de sol. L'engouement actuel pour la villa périphérique avec le moins de voisins possible multiplie la demande de terrains constructibles, ce qui provoque un envol de leur prix. Nous sommes tout près d'une grave crise du logement. C'est une première raison de refuser l'étalement urbain.

La dispersion croissante de l'habitat allonge tous les déplacements notamment entre domicile et travail. D'où croissance du temps passé en auto et engorgement croissant de la voirie. Autre raison de refuser l'étalement urbain.

A mesure que s'envole le prix des terrains constructibles, les citoyens vont chercher de plus en plus loin de la ville leur lieu de résidence. Béziers, Perpignan seront-ils un jour la banlieue de Montpellier ? Gaspillerons-nous plusieurs heures par jour en déplacements et en bouchons entre boulot et dodo ?

Il est grand temps de revenir à des villes resserrées autour de leur centre et à l'habitat vertical qui réduit le besoin de mobilité.

2^{ème} CAUSE : L'EXODE INTERURBAIN

Après l'exode rural on assiste aujourd'hui à un exode interurbain qui affaiblit les villes petites et moyennes au profit des plus grandes. Dans la compétition entre territoires, ce sont les grandes agglomérations qui ont le plus d'atouts pour attirer toujours plus d'entreprises, d'habitants et d'équipements. Ce sont donc les plus grandes qui grandissent encore pendant que les autres régressent.

Concentrer entreprises et population, c'est aussi concentrer bruit, pollutions, déchets et autres nuisances : On atteint ainsi le seuil où l'accumulation des nuisances devient intolérable.

Enfin ce n'est pas dans les zones désertifiées (Massif Central, par exemple) que tous les réseaux de circulation s'engorgent mais dans les zones surpeuplées : Montpellier, plaine littorale de l'Hérault, etc. Concentrer les hommes et les entreprises, c'est nécessairement paralyser la circulation des biens et des personnes.

Les pouvoirs publics disposent de tous les moyens pour contrecarrer la tendance spontanée des entreprises à la concentration, laquelle entraîne la concentration de la population et des équipements. Mais les pouvoirs publics favorisent la concentration. Ils ne programment de nouvelles infrastructures que pour les territoires qui en sont déjà les mieux pourvus. En renonçant au principe fondamental d'aménagement du territoire l'Etat accepte une concentration économique et démographique qui conduit notamment à la congestion du réseau circulatoire.



3^{ème} CAUSE : LE LIBRE-ÉCHANGE

Jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle chaque pays protégeait ses entreprises de la concurrence étrangère par des barrières douanières. A la demande des plus grandes entreprises, qui ne peuvent amortir leurs énormes investissements dans le cadre du marché national, des accords internationaux ont progressivement imposé le libre-échange notamment en Europe. La concurrence sans merci de chaque pays contre tous les autres vire à la guerre économique. Les entreprises y périssent par milliers et les emplois par millions. La France a ainsi perdu la plus grande partie de son industrie et de sa viticulture. Nous importons ce que naguère nous produisions nous-mêmes. Le libre-échange condamne chaque pays à se spécialiser dans le très petit nombre de productions où il est compétitif et à importer tout le reste. En éloignant ainsi les uns des autres, producteurs et consommateurs, le libre-échange allonge tous les transports de marchandises et fait exploser la mobilité des cadres qui passent leur vie en déplacements d'un bout à l'autre du monde.

Il faut relocaliser l'économie, produire nous-mêmes ce que nous consommons, recréer ainsi les emplois détruits et repousser le libre-échange, cette erreur meurtrière, pour restaurer le protectionnisme. Jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle, le commerce mondial fut toujours protectionniste. Il a permis des échanges dans la complémentarité des économies et non dans leur concurrence.

4^{ème} CAUSE : LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Chaque année nous produisons et consommons plus que l'année précédente, ce qui implique plus de transports et de déplacements.

Mais une croissance illimitée est-elle possible dans un monde dont toutes les ressources sont limitées ? Si nous voulons permettre au tiers monde de sortir du sous-développement et si nous ne voulons pas condamner nos descendants à la pénurie, il faut arrêter la course aveugle à la croissance économique et à la croissance de la mobilité.

Au 20^{ème} siècle, des cercles dirigeants comme le club de Rome et des hommes politiques comme le commissaire européen Sicco Mansholt ont mis en garde contre l'obsession meurtrière de la croissance. Mais en défendant ainsi l'intérêt général à long terme ils s'opposaient à beaucoup d'intérêts particuliers et immédiats. Leurs voix n'ont pas tardé à être étouffées. La recherche de la croissance économique fait aujourd'hui consensus chez les décideurs économiques et politiques. La crise des transports est une des nombreuses conséquences de cet aveuglement.

À COURT TERME QUE FAIRE ?

Les pouvoirs publics acceptent-ils de remettre en cause l'étalement urbain, l'exode interurbain, le libre-échange et la croissance économique ? Non car ce serait s'attaquer à un système productiviste auquel ils sont aveuglément attachés. Mais le jour où ils voudront enfin rompre avec le productivisme, il leur faudra du temps pour agir sur les 4 causes de mobilité. Dans l'immédiat, que faire pour atténuer la congestion ? Construire une voie ferrée à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan ?



1- Non à la grande vitesse

La nouvelle voie ferrée ne doit pas être un simple couloir de passage : elle doit desservir les territoires traversés. Cela implique des arrêts dans chaque territoire. Or un train qui s'arrête fréquemment ne peut pas être un TGV. C'est une première raison de refuser la grande vitesse ferroviaire.

2- Privilégier le réseau dit « secondaire »

Même avec des aides extérieures (Europe, Etat, collectivités territoriales, fonds privés) on voit bien que RFF est incapable de financer à la fois la construction de nouvelles lignes TGV et l'entretien des autres voies. Parce que la grande vitesse est la partie la plus rentable du réseau ferré, RFF lui accorde la priorité et laisse périliter les voies les moins fréquentées. Bientôt le réseau ferré régional sera réduit à l'artère littorale et il deviendra impossible de circuler en train entre le littoral et l'arrière-pays. La route deviendra le seul moyen de circulation. Or la nécessité officiellement reconnue de transférer une grande partie du trafic routier vers le rail exige des liaisons ferroviaires non seulement entre Montpellier et Perpignan mais aussi sur des voies menacées de fermeture comme celle qui relie Béziers à Paris via Neussargues et Clermont. Il faut ressusciter des voies ferrées abandonnées comme celle qui irriguait naguère le piémont de Montpellier à Bédarieux ou celle qui reliait Vias à Bédarieux via Paulhan. Le TGV qui, à force de vouloir aller toujours plus vite finira par ne s'arrêter nulle part, ne concurrence que l'avion. Si on veut que le rail concurrence victorieusement la route, ce ne sont pas les LGV mais le réseau ferré dit à tort « secondaire » qui doit devenir la priorité de RFF. C'est une 2^{ème} raison de refuser la grande vitesse.

3- Oui au 4^{ème} scénario et au cabotage

Si on rejette comme nous la grande vitesse, il devient inutile de construire un nouveau couloir de nuisances, financièrement ruineux et lourd en dommages environnementaux. Il suffit d'accroître la capacité de la ligne existante en accroissant le nombre de ses voies.

La ligne ainsi élargie devrait être destinée aux voyageurs plutôt qu'au fret. Pour le fret mieux vaut développer le transport maritime entre les ports espagnols, français et italiens.

Rappelons que, pour un même tonnage de marchandises, l'avion consomme plus d'énergie que le camion, le camion plus que le rail et le rail plus que le bateau lequel est de loin le champion toutes catégories des économies d'énergie.

D'autre part développer le transport maritime permet d'éviter la construction de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires et d'économiser leur énorme coût à la fois financier et environnemental.

Tout cela est si évident qu'on s'étonne de devoir le proposer. Pourquoi n'est-ce pas déjà fait ? Des autoroutes (A75 par exemple), on continue à en construire tandis que les modes alternatifs (merroutage, autoroutes de la mer) on se borne à en parler.

