

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 25



COLLECTIF DE DÉFENSE DU TERRITOIRE LANGUEDOCIEN

Mobilité intelligente, protection et innovation

Le CODETEL est un collectif d'associations qui se sont constituées sur ces territoires qui souffrent, au sud de Montpellier.

Elles sont confrontées à des projets d'infrastructures nouvelles, à l'existence et la création d'installations classées pour la protection de

l'environnement. S'y ajoutent des problèmes d'inondations catastrophiques.

Les transports se sont développés de manière anarchique au cours des dernières décennies. Ils sont aujourd'hui d'un poids inacceptable pour la planète. Ils se concentrent sur quelques axes privilégiés, créant des nuisances insupportables pour des pans entiers du territoire. Donnent-ils satisfaction pour autant ? Non. La thrombose guette ces axes. Faut-il créer de nouvelles artères ?



**CONTACT
CODETEL**

291, rue Pierre Brossolette
34130 MAUGUIO

Tél. : 06 83 19 62 95
code-tel@orange.fr

Membres du collectif :
Comité de Vigilance
Lattes-Maurin

Comité de Défense
de la Céreirède

Association des Usagers
des Services Publics du Pays de l'Or
et du Canton de Mauguio

Association
TGV-Fret à Mauguio

Association Alternative Citoyenne
pour Valergues

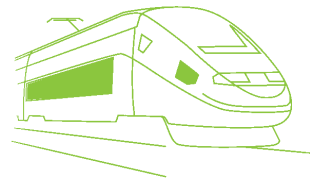
Association Muscat, Pinèdes
et Garrigue de Lunel

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Priorité à la sauvegarde de la planète



Avons-nous d'autre choix que de nous mettre en ordre de bataille dès maintenant pour respecter nos engagements internationaux ? C'est dans ce cadre-là qu'on peut ensuite organiser des transports respectant les contraintes environnementales et compatibles avec le bon fonctionnement de l'économie.

DES RÉALITÉS INCONTOURNABLES

> Limiter l'ampleur du changement climatique

Ce point est rédhibitoire.

Le protocole de Kyoto, c'était il y a presque dix ans ! Bien peu a été réalisé. La mise en place, en Europe, d'une gestion des quotas d'émissions de CO₂ débute péniblement et dans la confusion. Curieusement, le transport routier a été exclu de son champ d'application.

Nos régions subissent déjà des premiers effets du dérèglement climatique. En Languedoc-

Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes nous vivons maintenant, quasiment chaque année, des inondations d'une ampleur qualifiée auparavant de centennale.

> Lutter contre les pollutions

Conséquences pour le climat, mais aussi menaces pour l'air, l'eau, la biodiversité.

Les modes de transport autres que la route, n'ont pas que des vertus. N'oublions pas que

l'électricité, majoritairement d'origine nucléaire en France, génère des déchets dont la gestion dans la durée est hautement problématique.

> Cesser de dilapider les ressources non renouvelables.

En un demi-siècle, nous avons consommé la moitié des combustibles fossiles.

Il serait criminel de laisser aux générations futures une planète dont les ressources seraient épuisées !

Les transports ont des impacts directs et graves sur les territoires traversés

DES NUISANCES MULTIPLES

Indépendamment des effets globaux ci-dessus, le développement du transport, quel qu'en soit le mode, est source de bien d'autres effets négatifs, de plus en plus difficilement supportés par les riverains de ces infrastructures :

> Le bruit, la gêne

qu'il provoque et ses effets sur la santé ;

> La pollution de l'air,

qui pose un problème insidieux de santé publique ;

> Les risques de pollution accidentelle ;

> Leur orientation est/ouest en Languedoc-Roussillon,

Ceci en fait des barrages potentiels lors des inondations ;

> L'impact important sur les eaux souterraines,

ressource à préserver s'il en est ;

> L'impact sur les paysages, la faune et la flore ;

> La destruction

d'exploitations agricoles – et la perte des emplois associés – d'habitats, de bâtiments d'une valeur patrimoniale irremplaçable. Les

terres AOC, les zones maraîchères détruites sont perdues à jamais ;

> La déstructuration des territoires traversés

Celle-ci enclenche un cercle vicieux de dévalorisation de ces espaces : arrivée d'installations classées pour la protection de l'environnement...

Les populations pénalisées sont pourtant les acteurs de l'économie locale !

L'EFFET "CORRIDOR"

L'infrastructure saturée, il faut en construire une nouvelle !

Elle suivra naturellement le même itinéraire.

Cet effet "corridor" affecte une part significative du territoire, car la France compte nombre de ces axes de circulation privilégiés.

Ces plaines ou vallées sont, par nature, fort attractives. C'est donc une population nombreuse qui est touchée.

L'on peut dire qu'il s'agit de problèmes particuliers et que l'intérêt général doit primer ! S'assure-t-on qu'il s'agit de l'intérêt général ?

Le bilan économique devrait intégrer, au moins :

- Le nombre d'habitants affectés par la pollution atmosphérique et par le bruit ;
- Les coûts du traitement médical des effets de la pollution, supportés par le malade et la collectivité, les pertes en vies humaines

(18 000 morts/an) ;

- Une partie des impacts financiers du changement climatique ;
- La perte définitive d'espaces revendiqués pour d'autres usages. Jusqu'ici la construction d'une infrastructure est d'emblée prioritaire sur toute autre utilisation du territoire. Comment justifie-t-on cela ?

À l'aménagement du territoire, préférons le développement durable du territoire.

Sur quelles orientations bâtir une politique des transports ?

MESURES DE REQUALIFICATION ET D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

> Doublement de l'A7 et A9 ; aménagement des nationales

L'élargissement des autoroutes A7 et A9 ne doit pas être retenu, en raison du coût environnemental et humain.

Le dédoublement de l'A9 au sud de Montpellier doit être abandonné. Plus de 1 200 citoyens se sont exprimés en ce sens lors de l'enquête d'utilité publique.

Le vrai problème est celui des déplacements au sein de l'agglomération. Malgré leur développement, les transports publics ne répondent que très partiellement à la demande.

Oui à l'aménagement des routes pour mieux desservir les territoires et améliorer la sécurité. Nombre d'usagers sont certainement prêts à délaisser une autoroute payante pour emprunter une "nationale" bien entretenue.

Comment l'État compte-t-il s'y prendre pour mettre en œuvre une politique cohérente d'aménagement des routes, alors qu'il vient d'en déléguer la responsabilité et la gestion aux départements ?

> La nouvelle Ligne à Grande Vitesse Nîmes-Perpignan

Lors de l'enquête d'utilité publique sur le contournement ferroviaire de Nîmes/Montpellier, sur le seul département de l'Hérault, plus de 2 500 habitants sont allés expliquer en quoi les nuisances d'un tel

projet n'étaient pas acceptables pour eux. La majorité des communes ont, de leur côté, donné un avis défavorable au projet tel qu'il était présenté.

Ce n'est que lorsque l'on se trouve face aux problèmes que pose la réalisation concrète d'une infrastructure que l'on prend conscience de l'ampleur des dégâts causés par ce type de projet.

La réalisation ne peut être envisagée sans prendre en compte les remarques faites alors, ce que l'État n'a pas fait dans la déclaration d'utilité publique.

> Ces mesures sont-elles économiquement judicieuses ?

L'augmentation inéluctable du prix des carburants aura une forte incidence sur la demande.

Si le transport est payé à son coût réel pour la collectivité, alors il deviendra souvent plus intéressant de produire localement.

Les coûts de production vont nécessairement se rééquilibrer entre les sites de production actuels et ceux proches des lieux de consommation.

La création d'une autoroute induit une urbanisation. Construire tous les 20 ans une nouvelle infrastructure doublant l'ancienne est ubuesque.

> D'ailleurs peut-on financer les nouvelles réalisations tout en les laissant accessibles à tous ?

Le financement européen est en chute libre. Le financement par l'État rencontre des difficultés. On implique donc les collectivités territoriales. Cela ne suffit plus. On se tourne vers des partenariats public/privés.

Pour disposer de financements, il est proposé d'introduire diverses taxations. Il faut avoir à l'esprit qu'il deviendra alors plus intéressant de produire localement.

Le montant des péages et le prix plus élevé du carburant vont d'une part créer des inégalités dans l'accès aux autoroutes concédées, d'autre part diminuer, là encore, leur utilisation.

Concernant le rail, les citoyens admettent mal que l'État lance la réalisation de nouvelles infrastructures coûteuses alors que RFF n'est pas en mesure d'entretenir le réseau existant. Nous rappelons que ce réseau reste absolument indispensable pour desservir des territoires enclavés. Il est particulièrement commode et sûr pour des trajets moyenne et longue distance. La désaffection pour ce mode de transport ne vient-elle pas des déficiences de l'offre et de la priorité absolue donnée à la grande vitesse ? La croissance du trafic TER lorsqu'il y a volonté d'améliorer le service semble le confirmer.

Le temps est venu de définir et de mettre en œuvre d'autres scénarios de développement



LE PROGRÈS TECHNOLOGIQUE ET LES MESURES DE REPORT MODAL

Les mesures de ce type que propose l'État n'appellent pas d'observations particulières de la part de nos associations. Nous ne voulons pas nous transformer en pseudo-experts en disant lesquelles privilégier ou lesquelles sont efficaces, sachant que toutes leurs conséquences doivent être maîtrisées avant de les appliquer. Surtout ne pas aboutir

à l'effet inverse de celui espéré ! Constatons seulement que nombre d'entre elles ont déjà été avancées par le passé. Elles font pour la plupart l'objet d'un large consensus. Nous pensons qu'une partie significative de l'opinion publique est prête à en assumer les contraintes et les coûts

supplémentaires, pourvu que leur mise en oeuvre se fasse démocratiquement et en concertation.

Il est temps de passer du "il faudrait faire" au "faire" ; immédiatement, car c'est une première réponse à la congestion des transports.

RESPECTER LES HABITANTS QUI VIVENT SUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS

Des mesures doivent être prises pour améliorer les garanties accordées aux riverains.

> Affiner les normes

À mesure que la technologie progresse. À minima, adopter les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Faire respecter la règle "supprimer, réduire ou

compenser les impacts négatifs des projets" avec pour objectif : un nouveau projet ne doit pas dégrader les conditions de vie existantes.

> Tenir compte de l'ensemble des nuisances présentes sur un territoire

Aujourd'hui, pour une nouvelle infrastructure, la réglementation autorise un niveau de

"contribution" sans se préoccuper de ce que sera le niveau cumulé des nuisances subies par les habitants.

> Elles augmentent au fil des ans

Leur suivi régulier par un organisme indépendant doit être mis en place, avec obligation de remédier aux dépassements constatés.

PRIVILÉGIER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

Seules les mesures de ce type peuvent répondre au problème dans le long terme. Alors engageons immédiatement les transformations nécessaires pour éviter de devoir le faire dans l'urgence et dans la douleur.

À accélérer : la généralisation de transports collectifs offrant une couverture complète des agglomérations, une fréquence suffisante, des horaires larges, un temps de trajet convenable ; la création de cheminements piétonniers et de pistes cyclables ; le télétravail.

Bouleverser nos habitudes: aménagement du territoire et de l'urbanisme, changement des systèmes de production/consommation, ... Ne sous-estimons pas l'intelligence du public. Une partie significative de l'opinion adhèrera, du moment que les enjeux sont clairs et les efforts équitables.

SEUL L'ÉTAT EST EN MESURE DE PILOTER UNE TELLE POLITIQUE

Ces transformations profondes ne peuvent pas être laissées à l'instigation d'une multitude de collectivités locales. Elles n'ont d'ailleurs ni les compétences, ni les moyens pour les réaliser. Par ailleurs bien des aspects relèvent de décisions supranationales. L'État doit donc récupérer sa mission de

"mise en perspectives", devenir le service central (et non plus centralisé) de la République pour mettre en synergie les différents pouvoirs et les aspirations des citoyens, consommateurs et contribuables. Le politique doit reprendre tout son rôle à coté du marché. La conduite de tels changements n'est envisageable qu'en

s'appuyant sur une administration et des services publics forts. Là encore il ne nous appartient pas d'explicitier plus avant ce point aux représentants de l'État. Mais est-ce réaliste de poser un enjeu aussi fort étant donné les moyens dont il dispose ? "L'État aujourd'hui, combien de « divisions » ?"