

Commission particulière du débat public sur « la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien » - Réunion du 18 avril 2006 à Montpellier, sur le thème « Transport et développement des territoires » - Table-ronde : Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Intervention de François DEGANS¹ Président de la Confédération des Ecologistes Indépendants

sur

Quels sont les transports qui favorisent un développement durable du territoire ?

Sommaire

Intervention de François DEGANS Président de la Confédération des Ecologistes Indépendants	1
Quelle quantité globale de transports est compatible avec un développement durable ?.....	2
Quel est le type de transports qui favorise le développement durable du territoire ?	5
Quel type de développement et d'aménagement du territoire est compatible avec l'aspect durable ?	5
Comment étudier l'efficacité d'un réseau régional de transports en relation avec l'objectif de développement durable ? Quels critères doivent être utilisés pour évaluer les projets d'un réseau régional ?	6
Quelle stratégie de développement prioritaire du ferroviaire : la concurrence à l'avion ou la concurrence à la voiture ?	9
Comment éviter la saturation des axes de transport du Languedoc-Roussillon et favoriser la déconcentration du territoire ?.....	14
Conclusions :	16
Annexes :	18
Comparaison des coûts des quelques projets en Languedoc-Roussillon :	18
Ligne Béziers-Neussargues : une grande liaison européenne de fret en panne !	19
Extrait du Bilan du mandat de François Degans, Conseiller Régional du Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998	22
Le cabotage maritime : une chance pour les ports du Languedoc-Roussillon ?	25
Favoriser une autre localisation des entreprises et réduire les « déplacements pendulaires »	28

¹ François Degans, Président de la CEI, 421, rue Croix de Las Cazes, Bât. 5 Le Golf, 34000 Montpellier, Tél. 04 67 41 28 44, email : secretariat@cei-msr.com, site internet : <http://cei-msr.com>. Autres fonctions : Président de la Commission Aménagement du Territoire du Conseil Régional du Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998 (bilan de mandat sur http://cei-msr.com/qui_sommes_nous/bilan.html) ; Président de l'Agence Régionale Pour l'Aménagement du Territoire du Languedoc-Roussillon de 1999 à 2004 (<http://www.arpat-lr.com>).

Poser la question des transports, surtout si c'est par rapport au développement durable, c'est implicitement poser en même temps deux questions : quel type de transport est souhaitable, mais aussi quelle quantité globale de transports semble désirable.

Quelle quantité globale de transports est compatible avec un développement durable ?

Il existe actuellement des « transports » qui constituent en eux-mêmes, une source de satisfaction comme certains transports de voyageurs. Mais, il en est d'autres qui n'existent que parce qu'ils sont nécessaires à d'autres activités, et qui représentent plutôt des contraintes, des consommations de ressources naturelles, des sources de fatigue et surtout de pollution. Or, on peut constater que, depuis maintenant quelques dizaines d'années, les transports de marchandises et les échanges commerciaux se développent beaucoup plus vite que la production qui les a nécessités.

Cela signifie que, d'un point de vue économique, l'activité de transport devient de moins en moins productive, que l'utilité d'un km supplémentaire de transport décroît et qu'il en faut de plus en plus pour mettre un produit à la disposition du consommateur final.

Il faut donc réfléchir à l'organisation générale des activités de production, en France et dans le monde, pour faire remonter la productivité marginale des transports et donc, pour réduire les transports nécessaires pour une certaine quantité de produits à mettre à la disposition de l'utilisateur finale. Mais pour cela, pour inciter les acteurs économiques à trouver une organisation plus productive, c'est-à-dire intégrant moins de transports pour la même satisfaction, il faut évidemment des incitations.

Or, ni les acteurs économiques, ni les acteurs politiques n'y sont actuellement poussés, car ceux qui sont à l'origine des dépenses de transport, de la concentration des activités, donc de la croissance urbaine, ou encore de l'éloignement entre producteurs et consommateurs, etc..., ne sont pas en général ceux qui en paient les coûts.

Car, toute une partie des coûts de transports apparaissent comme ce qu'on appelle des coûts sociaux, c'est-à-dire des coûts externes aux entreprises. L'objectif est donc de faire payer aux transports, la totalité des coûts qu'ils font subir à la collectivité et aux ménages : les conséquences de l'effet de serre, la pollution de l'air, la dégradation des routes, la pollution des mers (Erika, etc...), le temps perdu dans les embouteillages. Il faut entre autres choses que les transports routiers paient la dégradation des routes qu'ils engendrent.

Il faut donc agir en amont sur les différentes causes d'augmentation des transports. Dans cet objectif, quelles mesures peut-on mettre en place ?

Vers la réduction des échanges commerciaux internationaux :

Les statistiques montrent que, depuis plusieurs années, les échanges commerciaux internationaux (et donc les transports internationaux de marchandises) augmentent plus vite que la production internationale. Il faut de plus en plus de transports pour vendre un produit. Pourtant, ce surplus de transports, non seulement aggrave le problème de l'effet de serre, mais il n'augmente pas la satisfaction du consommateur.

Cet état de fait n'est possible que par l'existence d'une externalisation des coûts sociaux et environnementaux des transports. En internalisant ces coûts induits par les transports, les transports deviendront plus chers. De ce fait, les acteurs économiques chercheront naturellement

à réduire leurs dépenses de transports, et les productions de proximité retrouveront un avantage compétitif par rapport aux productions lointaines (issues le plus souvent de pays sans protection sociale ni environnementale).

Vers un rapprochement entre consommateurs et producteurs :

Le premier enjeu est donc d'encourager un rapprochement entre consommateurs et producteurs, c'est-à-dire favoriser les échanges de proximité, et donc, rediversifier les activités économiques sur chaque territoire. Cela passe par plusieurs types de mesures énumérées dont voici quelques unes. On peut internaliser les coûts sociaux des transports en instaurant une taxe sur les transports comme par exemple, une Taxe au kilomètre Ajouté (additionnelle à la TVA).

Réduire le poids du commerce extérieur :

D'autres solutions consistent à réduire la part du commerce extérieur dans l'ensemble des échanges commerciaux de la France, pour lui faire reprendre un niveau raisonnable, compatible avec la lutte contre l'effet de serre. Pour cela, on peut utiliser des quotas d'importations, des droits de douane, ou encore une TVA sociale, etc... Cela implique donc de sortir du système de marché de type libre-échangiste pour revenir à un système de marché régulable, où l'on puisse contrôler, réguler et réduire au besoin les flux d'échanges avec l'extérieur.

Favoriser une déconcentration harmonieuse des activités et des hommes sur le territoire :

Favoriser une déconcentration de la localisation des entreprises :

Il s'agit d'internaliser les coûts externes engendrés par la concentration des activités des entreprises dans les grandes agglomérations. Ces entreprises se concentrent en effet dans les grandes agglomérations pour y bénéficier d'avantages (équipements publics, infrastructures, etc...), dont elles ne payent pas les coûts. En se localisant dans ces villes, elles induisent le plus souvent des dépenses supplémentaires : construction de nouvelles voiries, nouveaux réseaux urbains, nouveaux équipements, nouveaux logements...

Or, ces dépenses, au fur et à mesure que la ville grandit, coûtent globalement de plus en plus cher à la collectivité, à cause de l'augmentation des « déséconomies externes », qu'on peut aussi appeler « coûts sociaux » : l'augmentation des prix du foncier et du logement, l'augmentation des coûts de la collecte des déchets, la congestion automobile et la pollution de l'air, la bétonisation des sols, la raréfaction des espaces verts, etc... Certaines études comparatives ont même montré que les coûts de gestion urbaine en Euro par habitant augmentaient de manière exponentielle, à chaque fois qu'on passait des seuils de population (plus de 100.000 habitants, plus de 200.000 habitants...). Ainsi, au delà de certains seuils de population, les déséconomies externes d'agglomération deviennent plus importantes que les économies externes, et il devient souhaitable de freiner la demande de nouvelles localisations dans une ville et donc de favoriser d'autres localisations sur des territoires qui manquent d'activités.

Si l'on veut réduire les coûts externes de la concentration, il faut que les entreprises payent les coûts qu'elles génèrent en se localisant dans des zones déjà concentrées, alors qu'aujourd'hui, elles les font payer par la collectivité et par les habitants qui n'ont pas d'autres choix que de résider là où on leur offre du travail. Dans cet objectif, on peut généraliser et intensifier « la taxe sur les transports » existant déjà dans certaines villes (Paris...), afin que les entreprises des agglomérations de plus de 200.000 habitants, assument la totalité des coûts de transports des salariés de la zone.

Vers des villes aux quartiers redevenus autonomes :

Enfin, au plan urbanistique, il importe de lutter contre la tendance à la spécialisation des sols, que l'on a vu se développer avec la mode des quartiers spécialisés (zones dortoirs, centres

commerciaux en périphérie, quartiers d'affaires, centres de loisirs ...). Les responsables de la ville doivent favoriser au contraire l'autonomie des quartiers, ce qu'on appelle aussi la mixité des fonctions urbaines. C'est en trouvant autour de chez soi ce dont on a besoin qu'il est possible de réduire l'usage de sa voiture. Chaque quartier devrait donc comporter tout ce qui est nécessaire dans notre vie quotidienne : cafés, commerces et services de la vie quotidienne, services administratifs, espaces verts, équipements culturels, éducatifs et sportifs...

Cela suppose que les pouvoirs publics choisissent prioritairement d'investir dans des équipements plus petits (collèges et lycées « à taille humaine », etc...), donc plus nombreux, et que l'on peut ainsi mieux répartir sur le territoire.

Un autre problème se pose avec la grande distribution. Le fait que les pouvoirs publics l'aient laissé se développer d'une manière aussi hégémonique, a, d'une part, entraîné la faillite de nombreux petits commerces de proximité dans les quartiers, comme à la campagne, et d'autre part, a accentué la spécialisation des espaces urbains que nous venons d'évoquer. Il est donc illusoire d'imaginer les réimplanter dans les quartiers ou dans les petits villages, si on ne leur donne pas d'abord un avantage compétitif par rapport aux grandes surfaces. Une des solutions possibles pourrait consister par exemple à défiscaliser les 30 premiers mètres carré de surface commerciale, et au delà de 30 m², à appliquer une taxe proportionnelle à la surface commerciale. Ce serait une manière d'internaliser les coûts de la pollution automobile que cela engendre, et d'autre part, cela aurait l'immense avantage de recréer le lien social qui nous manque tant aujourd'hui face aux problèmes de violence urbaine.

Rendre le transport ferroviaire plus attractif par rapport à la route :

L'un des autres enjeux majeurs est d'arriver à rendre le transport ferroviaire plus attractif par rapport à la route, que ce soit pour le trafic marchandises ou pour le trafic voyageurs.

Pour le trafic marchandises :

L'un des problèmes est d'arriver à réduire fortement le prix du frêt ferroviaire par rapport au prix du transport routier de marchandises. En effet, pour un routier moyen, le ferroviaire est en moyenne plus cher. Les seuls routiers qui sont parmi les plus grands défenseurs du ferroviaire, c'est-à-dire ceux qui essaient de développer le « transport combiné rail-route » de marchandises (beaucoup plus rentable que le ferroutage), sont les premiers à s'en désoler. Il est donc nécessaire de rendre le prix du frêt ferroviaire inférieur à celui de la route.

Cette supériorité relative du prix du ferroviaire par rapport au prix du routier est le résultat d'un soutien globalement plus élevé des pouvoirs publics pour les infrastructures routières que pour les infrastructures ferroviaires : les routes sont entièrement payées par l'Etat et les collectivités locales, les routiers ne paient que le matériel (camions), alors que les transporteurs de frêt ferroviaire doivent payer à la fois l'infrastructure et le matériel nécessaire.

Les solutions pourraient consister à réduire les péages ferroviaires demandés par RFF à la SNCF ou aux autres opérateurs ferroviaires, et à faire financer cette réduction soit par un soutien accru de l'Etat, soit par une augmentation des péages routiers.

Mais pour l'essentiel, le prix du routier par rapport au ferroviaire, devra être rétabli par un plan général qui associe des garanties quantitatives aux transporteurs routiers, en contrepartie d'une très forte hausse des taxes et impôts qui pèse sur ce mode de transports (taxe à l'essieu, etc...).

Pour le trafic voyageur :

Les déplacements automobiles sont actuellement non seulement moins chers que le train mais en outre, ils offrent une souplesse d'utilisation et une desserte totale du territoire, incomparablement

supérieure à l'offre ferroviaire. Cette situation est en partie le résultat d'une dégradation continue de l'offre ferroviaire, avec l'abandon de dessertes transversales, l'abandon de nombreuses lignes secondaires, et notamment des dessertes de proximité autour des villes. La SNCF semble vouloir tout miser sur les 1500 km de réseau TGV qui ne répond pourtant qu'à un nombre très limité de besoins de déplacements vers quelques villes. La volonté de rendre le train attractif par rapport à la voiture passe par ce que nous avons évoqué : le maillage ferroviaire du territoire et le triplement de l'offre de dessertes.

Il faut aussi encourager les voyageurs qui prennent le train sur des courtes distances au lieu de prendre leur voiture, en mettant par exemple en place des tarifs préférentiels au km plus avantageux pour les courtes distances que pour les longues distances. En effet, il est assez choquant de constater que les tarifs au km sur les longues distances sont souvent plus avantageux que sur les courtes distances.

Quel est le type de transports qui favorise le développement durable du territoire ?

A l'heure actuelle, en terme de durabilité, la nécessité de substituer le transport ferroviaire au transport routier apparaît comme une évidence dans le cadre d'une lutte régionale et planétaire contre les pollutions.

Pour les languedociens, ce sont surtout des problèmes de pollution atmosphérique et d'encombrement du trafic, notamment par les poids lourds, avec une saturation des axes de déplacements routiers.

Pour les Français et l'ensemble de la planète, il s'agit essentiellement de la lutte contre l'effet de serre.

Quel type de développement et d'aménagement du territoire est compatible avec l'aspect durable ?

A l'heure actuelle, le développement peut prendre deux formes opposées, celui que l'on connaît et qui n'est pas autre chose qu'un accompagnement des processus spontanés provenant des forces économiques et politiques et qui consistent à accompagner, encourager la concentration des activités et des hommes sur des petites parties du territoire.

Ce processus, on le constate, aboutit à asphyxier, à encombrer et à polluer de ce fait ces parties du territoire, ce n'est évidemment pas un développement durable, mais rien de sérieux n'est pourtant fait contre lui. Les réseaux de transport sont plutôt de nature à le renforcer.

L'autre forme du développement peut passer par une volonté de déconcentrer les activités et les hommes sur le territoire; il suppose un volontarisme important et un effort de connaissance des mécanismes de cette concentration.

Le choix du développement durable exige donc le choix de politiques volontaristes de déconcentration, et celles-ci exigent de même, un choix d'un type de réseau ferré et d'un type de développement du ferroviaire qui lui soit adapté.

Or, les usagers se trouvent confrontés en France et en Languedoc-Roussillon, à des réalités qui ne semblent pas toujours aller en ce sens. Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour s'apercevoir que la « Très grande vitesse », les TGV, peuvent jouer des rôles presque opposés selon les conditions dans lesquels ils sont mis en œuvre.

Tout le monde a pu s'apercevoir que si un TGV n'est pas articulé attentivement sur l'ensemble du réseau ferroviaire et non ferroviaire d'une région, sa mise en place peut aboutir, soit à un allongement de la durée du temps de transport global d'un habitant ordinaire de la région, soit à une réduction de ce temps moyen.

Qui n'a pas été témoin du fait que l'arrivée d'un TGV sur une ligne comme Paris-Narbonne se solde en fin de compte par la suppression d'arrêts dans des gares petites et moyennes (Agde, Lunel, etc...), et donc par l'allongement du temps de transport pour les habitants de ces villes ?

La question décisive est donc : à quelles conditions l'articulation entre les différents types de transports aboutit-elle à un progrès ou à un recul pour l'ensemble des habitants d'une région ? A quelles conditions aboutit-elle à une réduction des écarts entre les zones habituellement privilégiées (grandes villes et littoral) et les zones défavorisées (petites et moyennes villes, monde rural et montagne) ?

Ce qui nous amène à voir l'intérêt du TGV méditerranée et à quelle condition il peut être utile pour l'ensemble de la région. Mais pour cela, nous sommes amenés à passer des enjeux du Languedoc-Roussillon aux enjeux de niveau national.

Cela nous amène à voir l'impact des critères à utiliser pour l'évaluation du réseau et pour le choix des projets prioritaires d'équipements.

Comment étudier l'efficacité d'un réseau régional de transports en relation avec l'objectif de développement durable ? Quels critères doivent être utilisés pour évaluer les projets d'un réseau régional ?

Il est en fait impossible à un projet de réseau régional de transports de tout prévoir et de tout organiser dans le détail. Le plus important est que les grands choix, les grandes orientations proposées par la région puissent se réaliser progressivement. Pour cela, il peut être central que la Région adopte des critères permettant d'une part d'évaluer la situation et d'autre part de classer les projets proposés pour le futur. On a compris que ce que nous proposions était, de façon générale, l'écart entre l'existant et le souhaitable.

Pour répondre à la question de l'efficacité, repartons d'une autre question, quelle est pour nous la mission d'un vrai système de transports collectifs, d'un vrai système ferroviaire ?

D'une façon générale, cette mission est d'assurer aussi bien que les automobiles, un service complet aux usagers ; elle est de prendre en charge intégralement les usagers, pour les transporter de n'importe quel point du territoire à n'importe quel autre point du territoire, en leur assurant, tout au long du trajet, un minimum de confort, de vitesse, mais aussi un minimum de sécurité et de continuité dans la prise en charge du voyageur.

Cela devrait impliquer l'information du voyageur sur la totalité des changements de modes de transports, des correspondances nécessaires, des horaires et des types de matériel utilisés. Cela devrait aussi impliquer la possibilité d'utiliser un titre de transport valable sur l'ensemble du trajet, quelque soit le mode (bus, tramway ou chemin de fer). Cela devrait impliquer l'existence d'un personnel chargé de s'occuper des usagers ayant des besoins particuliers (personnes âgées, enfants, handicapés, malades, etc...). Il ne suffit pas que cela soit assuré sur le trajet ferroviaire uniquement, mais que le personnel se préoccupe des changements nécessaires de mode.

Comment étudier l'efficacité d'un réseau régional de transports avec un objectif de développement durable ?

Cela contient deux aspects à séparer : l'étude de l'efficacité du réseau vu dans son ensemble d'une part, et d'autre part, la conformité du projet de réseau avec l'objectif de développement durable. Nous l'avons vu ailleurs, ce que nous appelons développement durable, sont les processus de développement respectant un certain nombre de contraintes concernant les équilibres écologiques et la nature. Mais plus particulièrement, l'objectif de développement durable implique un certain type d'aménagement du territoire respectant ces contraintes, autrement dit, une politique d'aménagement du territoire visant à développer un processus de déconcentration continu des activités et des hommes, visant donc aussi à un rééquilibrage général du territoire entre ses différentes composantes (grandes villes - petites villes ; hauts cantons - littoral ; Est-Ouest, etc...).

De cette double volonté découle deux critères généraux d'évaluation :

Le premier est le critère général d'efficacité du réseau de transports de la région : il peut apparaître sous deux formes : celle d'un critère d'évaluation des situations, et celle d'un critère de classement des projets.

Nous dirons que le second, également sous ses deux formes - évaluation des situations et classement des projets -, est le **critère général d'aménagement du territoire**. Il correspond à la volonté d'équilibre et de déconcentration des activités sur le territoire.

Chacun de ces critères est multi-modal au sens où tous peuvent être appliqués à l'intérieur de chacun des modes de transports (mode ferroviaire, mode des bus, mode du transport individuel, etc...).

A) Le critère général d'aménagement du territoire :

Ici, la base du critère est la faiblesse des inégalités entre les avantages des territoires. D'une façon plus précise, nous proposons que l'objectif prioritaire évalué périodiquement, soit la réduction de l'écart « d'accessibilité » de chaque commune par rapport à « l'accessibilité » de la commune la plus favorisée.

L'« accessibilité » de chaque commune est définie ici comme le « Temps Global de Transport » (TGT), nécessaire à un habitant d'une commune pour aller de cette commune à dix destinations différentes, réparties entre les quatre points cardinaux.

L'emploi du mot « global » signifie qu'il ne s'agit pas ici de mesurer seulement le temps de trajet séparant la commune considérée d'une des destinations, mais le temps qui sera nécessaire à quelqu'un ayant décidé de partir le plus vite possible pour obtenir un moyen de transport (bus ou train, etc...) pour trouver les correspondances, les taxis, etc... et pour en fin de compte atteindre sa destination.

Ainsi, s'il existe toutes les heures du jour, un train partant de Paris pour aller à Dijon, alors qu'à Tulle, il n'y a qu'un train par jour pour rejoindre Dijon, on peut dire déjà qu'approximativement le temps global de transport du parisien est 12 fois moins long que celui d'un habitant de Tulle.

Autre exemple, le projet de passage du TGV sur des lignes à grande vitesse sans arrêts dans les gares anciennes (qui, de ce fait, ne sont que très peu ou pas du tout connectées au réseau régional), peut très bien aboutir à accroître le « Temps global moyen de transport » de l'ensemble des communes d'une région, et non le réduire. En effet, ces TGV ne feront que réduire le temps de trajet et le « temps global de transport » d'une ou deux communes situées sur la ligne principale, mais le « temps global de transports » de la très grande majorité des communes peut, quant à lui, augmenter à cause des pertes de temps occasionnées par l'absence d'interconnexion entre le TGV et les lignes secondaires.

Et même si dans ce cas, il n'y avait pas d'augmentation du « temps global moyen de transport », même si ce critère d'évaluation du « temps global moyen de transport » n'était pas négatif, le critère de classement aurait toutes chances de faire descendre le projet en dessous d'un projet de trains rapides prévu pour une vitesse approximative de 250 km/heure seulement, mais permettant de passer dans les anciennes gares et ainsi de mieux s'articuler au réseau régional.

B) Le critère d'efficacité du réseau de transport de la région :

A travers l'exemple ci-dessus, nous venons de voir apparaître le second critère, le critère d'efficacité du réseau de transport régional. Il est évident que parler de l'efficacité du réseau diffère beaucoup de l'étude de l'efficacité du réseau qui se contente d'ajouter l'efficacité de chaque desserte ou de chaque ligne séparément.

Comme l'exemple ci-dessus l'a montré, un projet de desserte TGV sans connexion avec le réseau régional, si elle est évaluée séparément du reste du réseau régional de transport, pourra artificiellement apparaître comme supérieure à d'autres projets. Par contre, ce même projet, évalué dans son impact global sur l'ensemble du réseau de transport, apparaîtra, en terme de rapport « coût-efficacité », comme étant un projet inférieur à un autre projet qui prévoirait des connexions avec le réseau régional.

Quelle est donc la définition de ce critère d'efficacité ?

L'évaluation de la variation de l'efficacité du réseau est mesurée dans ce cas par la variation de la moyenne des TGT (Temps Global de Transport) moyens de chaque commune de la région. Une situation sera considérée comme meilleure que la précédente si le TGT moyen du moment dans le réseau est inférieur au TGT moyen antérieur.

Précisons comment on pourrait l'obtenir :

- si on définit à la périphérie de la région, 10 destinations principales (par exemple : Marseille, Avignon, Pont St Esprit, Privat, Barre les Cévennes, Millau, Brive, Castre, Mazamet, Castelnaudary, Mirepoix), et
- si on fait des enquêtes pour savoir, pour chaque quart d'heure de la journée, le temps nécessaire à quelqu'un d'une commune pour rejoindre les autres communes ;

Pour simplifier, pour rejoindre les 10 destinations citées plus haut :

- on commence, pour chaque destination, par faire la moyenne des temps globaux de transport (TGT) correspondants à cette destination,
- puis on fait de même pour toutes les autres destinations ;
- on fait alors la moyenne de tous les TGT correspondant aux différentes destinations pour la commune considérée.
- Et enfin, au niveau de la région, on fait la moyenne de tous les TGT moyens de toutes les communes.
- Ce TGT moyen régional donnera ainsi une idée de l'efficacité du réseau et la variation de ce TGT moyen régional mesurera ainsi l'évolution de l'efficacité du réseau régional.

Il suffira alors de rapporter la variation de ce TGT moyen régional à l'argent supplémentaire nécessaire pour le faire augmenter, pour passer obtenir un critère de classement des projets en fonction de l'efficacité du réseau.

Ce critère de classement de projet peut s'énoncer aussi sous forme de question :

Pour un Franc ou un Euro d'investissement projeté, quel est le projet (tournant de route à redresser, section de ligne ferroviaire à améliorer, etc...) qui réduira le plus le TGT moyen sur la région, c'est-à-dire pour toutes les communes de la région ?

Il peut être plus pratique de commencer à faire cette comparaison à l'intérieur de chaque mode de transports, quitte ensuite à tenter une comparaison intermodale.

Conclusion sur les critères :

Les études qui ont été publiées en Languedoc-Roussillon ne correspondent pas aux exigences de ces critères. Ce fut le cas de certaines études de la Direction Régionale de l'Équipement sur l'accessibilité. Pourquoi ?

Au lieu d'être faites commune par commune, elles étaient faites cantons par cantons. Or, en montagne, cela peut tout changer.

Au lieu de prendre comme destination l'ensemble des autres communes ou au pire 10 destinations principales, l'évaluation du temps de trajet se faisait par rapport à une seule destination : la ville-centre.

Enfin, au lieu d'être évalué en « temps global de transport », c'est le temps de trajet qui était évalué. Le problème est que les conclusions qui y étaient suggérées, n'avaient rien à voir avec les conclusions que l'on aurait pu tirer de nos deux critères. Elles allaient en sens inverse.

Beaucoup de choses sont donc à étudier avant de pouvoir disposer des données nécessaires pour un projet de réseau régional de transports intégrant le développement durable. Il est en attendant, possible et souhaitable, de définir des principes et stratégies de développement du futur réseau de transport.

Quelle stratégie de développement prioritaire du ferroviaire : la concurrence à l'avion ou la concurrence à la voiture ?

Il ne s'agit pas ici de remettre en cause le principe même du TGV Méditerranée. Celui-ci est indispensable. Car, outre, l'intérêt de la grande vitesse, il présente des avantages indiscutables : grâce à la construction d'une nouvelle voie, il apporte une solution au problème de saturation du réseau ferroviaire, il permet de résoudre la rupture d'écartement avec l'Espagne (obligeant à une rupture de charge), et enfin, il est mixte, c'est-à-dire, conçu pour transporter à la fois des marchandises et des voyageurs. Non, l'enjeu est de voir pourquoi le TGV actuel, bien que mobilisant l'essentiel des investissements en ferroviaire, n'engendre pas davantage de gains de temps pour le voyageur, et pourquoi il bénéficie à si peu de territoires.

Une information de la Gazette de Montpellier du 8 Juin 2001, nous disait : "*Surprise : à Avignon, à Valence et à Aix, le nouveau TGV plus rapide ne fait pas gagner du temps. Explication : trois nouvelles gares ont été créées à 10 km du Centre-ville pour Valence et Aix... Résultat : le temps gagné sur les nouveaux rails est perdu en car...*".

Cette information pose en fait un problème plus général : celui de l'articulation entre le réseau des TGV et les autres transports, et cela nous amène à nous poser la question : à quelles conditions le TGV peut-il être un véritable progrès ? C'est-à-dire, dans quelle mesure, le TGV peut-il être un

facteur de réduction des inégalités territoriales et de la concentration des activités ; ou au moins ne pas les aggraver ?

Pour répondre à cette question, on est amené à répondre à celle que se posent de nombreux languedociens :

Pourquoi le réseau TGV ne maille-t-il pas plus le territoire ? Pourquoi ne va-t-il pas plus loin que Nîmes ?

Cette question en rejoint encore une autre posée dans l'éditorial du Monde du 7 Juin 2001. Cet article finit en soulignant le contraste entre le succès technique du TGV et son échec commercial à l'étranger, en suggérant que cet échec est lié à la lourdeur des investissements nécessités par la création de voies nouvelles. Or, cette lourdeur est souvent présentée comme inéluctable. Il serait donc trop coûteux pour que l'on puisse irriguer le territoire avec de la grande vitesse...

En fait, certains pensent que l'importance du coût est le résultat de choix volontaires en termes de finalité même du réseau ferroviaire. En effet, le coût des voies sera très différent selon que l'on choisit la stratégie de la concurrence à l'avion ou bien celle de la concurrence à la voiture.

En outre, ces deux conceptions s'opposent de manière radicale et c'est peut-être l'une des raisons qui limite le développement d'un vrai réseau ferroviaire en France.

Nous distinguons deux types de grande vitesse, correspondant à une organisation et à des exigences concrètes différentes du territoire et du ferroviaire :

D'une part, une « grande vitesse » que l'on peut considérer comme existante au delà de la vitesse de 160 km/h qui exige une signalisation entièrement renouvelée. Cette vitesse exige, du fait des règlements de sécurité, une modernisation complète de la signalétique sur les voies. Dans la mesure des possibilités du matériel, elle peut aller, pour des courbures ne dépassant pas 2000 m de rayon, jusqu'à une vitesse approchant celles de TGV actuels, 300 km/h, à condition évidemment d'utiliser du matériel pendulaire. Cette vitesse peut être atteinte avec des trains pendulaires sur des lignes anciennes renouvelées.

L'autre type de vitesse élevée est évidemment représenté par les TGV circulant exclusivement sur des Lignes à grande vitesse entièrement nouvelles, avec des rayons de courbure de 7800 m de rayon, à des vitesses pouvant atteindre commercialement 300 km/h, mais dont on sait que, de fait, elles oscillent entre 190 et 230 km/h.

Les différences de vitesse entre les différents types de matériel et les différents types de lignes, doivent être fortement relativisées dans les zones comme le midi méditerranéen où la densité est très élevée et où les villes moyennes se succèdent à intervalle rapproché. Car il ne faut pas oublier que les distances de freinage et d'accélération pour atteindre la vitesse de croisière, peuvent aller de 20 à 30 km.

Dans un cas, l'objectif est de rechercher la vitesse maximale même si c'est au prix d'un nombre très réduit de villes desservies.

Dans l'autre cas, l'objectif est de rechercher une vitesse compatible avec un maillage territorial le plus développé possible, permettant une prise en charge du voyageur la plus complète possible, quelle que soit sa destination.

Dans un cas, ce qu'on veut porter au maximum, c'est la vitesse, même si c'est au prix de la limitation d'usagers concernés par cette grande vitesse (les usagers habituels de l'avion) ;

dans l'autre cas, ce qu'on veut porter au maximum, c'est le maillage du territoire et le nombre d'usagers desservis au prix d'une limitation apportée à la recherche de la vitesse.

Il s'agit donc d'un choix entre :

- d'une part, le maillage maximum du territoire, basé sur la modernisation des lignes transversales devant circuler à grande vitesse (200 à 250 km/h, voir 300km/h si on utilise la pendulaire), et le développement de trains pendulaires adaptés aux faibles courbures et de petite taille (pour une meilleure rentabilité) pour les petites lignes ;
- d'autre part, le choix de la très grande vitesse réservée à des lignes spéciales (LGV) à très fort rayon de courbure (8000 mètres de rayons), mais au prix de la désintégration d'un vrai réseau ferroviaire maillé sur l'ensemble du territoire (on se dirige vers un réseau de seulement 12.000 à 15.000 km alors que le réseau a pu atteindre jusqu'à 40.000 km).

Le choix de la Très grande vitesse TGV :

C'est le choix actuel de la SNCF. Or, le TGV n'est actuellement développé que sur des voies extrêmement chères en construction du fait de rayons de courbure très contraignants, d'environ 8000 mètres. Ainsi, la ligne nouvelle Valence-Marseille coûte à peu près 100 Millions de Francs le km.

Le premier facteur d'accroissement des coûts des nouvelles Lignes Grandes Vitesses (LGV), Ces voies sont faites, non pas pour faire du 300 km/h, mais en prévision d'une grande vitesse devant atteindre un jour les 500 km/h. C'est le résultat du choix par la SNCF de la stratégie de concurrence à l'avion.

Le deuxième facteur d'accroissement des coûts des LGV, vient de la non-prise en compte par les TGV-LGV actuels, de la technologie pendulaire de grande vitesse. Cette technologie, tout en autorisant pleinement une vitesse de 300 km/h, se contente de rayons de courbure beaucoup moins contraignants d'environ 2000 m au lieu de 8000 m (sans permettre cependant d'envisager les hypothétiques 500 km/h).

Les économies possibles grâce à cette technologie pendulaire seraient énormes : en se contentant de rayons de courbure de 2000 mètres, les voies peuvent épouser davantage le relief et ainsi éviter ce qui coûte le plus cher, à savoir la construction d'ouvrages d'arts très audacieux, souvent difficiles à réaliser. Il est évident que dans une telle perspective, on pourrait multiplier d'autant le nombre de km de lignes nouvelles.

Or, cette technologie pendulaire n'est pas une alternative à celle du TGV, comme le laissent entendre certains. Le fait qu'Alstom-Bombardier ait failli vendre un train de grande vitesse aux Etats-Unis, montre bien que la technologie TGV et le pendulaire sont compatibles. Soulignons au passage que la Région Languedoc-Roussillon a impulsé en France, non sans rencontrer de nombreuses difficultés, le développement de la technologie pendulaire.

Le choix du maillage :

Dans une optique de maillage du territoire, une autre stratégie est également possible, complémentaire à celle du TGV et à la construction de lignes nouvelles de grande vitesse. Cette stratégie est basée sur la modernisation des grandes lignes nationales transversales (Bordeaux-Toulouse-Nice), par leur mise aux normes en vue d'une vitesse de 220 km/h, et basée sur le maintien et le développement des lignes régionales et locales.

En effet, d'un côté, les petites lignes ne pourront vivre que si elles s'appuient sur un réseau de lignes transversales à grande vitesse, et de l'autre, ces transversales n'ont d'avenir que si elles sont alimentées en voyageurs par les lignes secondaires.

L'analyse des statistiques SNCF montre que la vitesse moyenne commerciale des TGV existants, varie entre 175 et 215 km/h. On comprendra aisément dans ce cas, que la différence de vitesse est finalement presque marginale au regard de l'ampleur des différences des coûts : avec un km de

TGV, on peut moderniser 10 à 12 km de voies nationales existantes. Ainsi, pour le prix d'environ 200 km de TGV, on pourrait obtenir un réseau conséquent d'environ 2000 à 2400 km de voies anciennes modernisées.

Il ne serait donc pas exclu d'envisager un véritable maillage ferroviaire du territoire français où prendraient leur place les différents types de train :

- 1) les TGV actuels circulant sur les 1500 km de voies LGV déjà existantes ;
- 2) de nouveaux TGV pendularisés circulant à près de 300 km/h sur des voies anciennes entièrement modernisées ;
- 3) un réseau de trains nationaux à grande vitesse, pendularisés et circulant près de 200 km /h sur des voies anciennes entièrement modernisées.

Ces 3 types de réseau et de trains « à très grande vitesse » et « à grande vitesse », pourraient couvrir dans les 10 ans, entre 8000 et 10000 km et s'arrêteraient dans toutes les gares de villes petites et moyennes.

4) Ces réseaux seraient par ailleurs étroitement articulés à un réseau régional et local où circuleraient des autorails régionaux, dont certains seraient pendularisés², confortables et rapides (140km/h), et des mini-autorails de 40 places (80 places au maximum) à développer sur toutes les petites lignes dites « non rentables ». Nota : le vieux matériel, même peu rapide, peut être utile sur ces petites lignes, car la priorité est de multiplier le nombre de dessertes par jour.

5) Le tout serait complété par un réseau de bus et de taxis "à la demande".

Alors, que choisir en définitive : la stratégie de concurrence à l'avion ou la concurrence à la voiture ?

La logique du TGV concurrençant l'avion pour lequel on envisage les 500 km/h est claire : à cette vitesse là, il faut des dizaines de km pour atteindre la pleine puissance et des dizaines de km pour décélérer. Ainsi, la logique de la vitesse maximum aboutit nécessairement à un nombre d'arrêts minimum, c'est-à-dire aussi, à un minimum de territoires desservis. C'est l'inverse d'un maillage territorial par le train.

A l'opposé, dans la logique d'une concurrence du ferroviaire vis-à-vis de l'automobile, certes la recherche de la vitesse n'est pas absente, la recherche de la performance aussi, mais elle est étroitement subordonnée à l'articulation nécessaire, pour que l'ensemble des habitants d'une région puissent bénéficier de cette vitesse, et pour que cette vitesse ne soit pas un facteur supplémentaire d'inégalité territoriale, mais au service de tous les habitants du Languedoc-Roussillon.

Cette articulation avait déjà été prévue en 1992, puisque le Conseil Régional Languedoc-Roussillon avait fait précéder l'étude globale du TGV Méditerranée, par une étude sur l'articulation entre le TGV et le trafic régional.

Cependant, il i-porte que tous les acteurs du Languedoc-Roussillon se mobilisent aujourd'hui pour que cette articulation se concrétise. A l'heure de la régionalisation du ferroviaire, il faut en effet que les compétences de la Région - en tant que nouvelle autorité organisatrice -, soient suffisamment développées pour qu'elle puisse réellement peser sur la définition des horaires et des trajets. L'enjeu est que le trafic régional ne soit pas sacrifié, mais au contraire le mieux articulé possible aux autres trafics nationaux et internationaux.

² On peut utiliser par ex. la technologie pendulaire du type Fiat, comme celle utilisée à Bayreuth en Allemagne.

Il ne faut pas oublier les aspects financiers fondamentaux du ferroviaire :

Nous venons de voir qu'en gros, la modernisation des lignes pour atteindre la grande vitesse et non la très grande vitesse coûte 10 fois moins au km que la volonté de construire des lignes nouvelles à grande vitesse.

Nous venons aussi de suggérer que toute rénovation du ferroviaire passe par un accroissement massif des dessertes existantes. Il faut au moins les multiplier par 2 ou 3. En effet, l'analyse des causes de déficit de la SNCF donne une réponse immédiate : la SNCF est caractérisée par des coûts fixes énormes. Cette importance des coûts fixes ne laisse que deux options : soit l'abandon du maillage (fuite en arrière) ; soit le développement du maillage et des dessertes et l'accroissement massif du nombre de « km-trains ».

Toute l'histoire statistique du ferroviaire montre que les accroissements de l'offre de desserte ont toujours été suivi d'un accroissement beaucoup plus que proportionnel du nombre de voyageurs. Nous voyons donc que tout converge dans la cohérence de ces deux options, mais il faut l'appliquer.

Priorités et principes généraux pour relancer l'utilisation du train :

Redonner de l'importance aux liaisons ferroviaires transversales qui favorisent la déconcentration des activités et des hommes, par rapport aux liaisons radiales qui favorisent toujours la concentration (le réseau TGV est un exemple typique de voies radiales allant toutes à Paris). Exemples de lignes transversales à relancer : Nantes-Lyon ; Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon ; Toulouse-Lyon ; Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Montpellier-Marseille-Nice.

Relancer l'utilisation de la technologie pendulaire : c'est prioritaire si l'on veut augmenter l'attractivité du ferroviaire grâce à l'amélioration de la vitesse et du confort qu'elle permet, et si l'on veut réduire considérablement le coût d'un programme volontariste de développement des dessertes ferroviaires. Il faut notamment développer un petit matériel pendulaire adapté aux petites lignes.

Amender la LOTI pour que l'objectif d'aménagement du territoire ne concerne pas uniquement le trafic voyageurs, mais qu'il puisse aussi s'appliquer au trafic marchandises. Cet aspect est fondamental pour les lignes ferroviaires menacées, car la clé pour réussir leur relance réside dans le développement de leur polyvalence d'utilisation, notamment voyageurs et marchandises.

Réhabiliter le principe du wagon isolé de marchandises (comme en Suisse), car c'est encore un autre moyen de diversifier l'usage des petites lignes et donc de les rentabiliser.

Développer le cadencement des trains, c-à-d des fréquences minimales de dessertes toutes les heures ou demi-heure, sur toutes les lignes.

Par contre, l'objectif de vitesse n'est pas obligatoire sur les petites lignes car les arrêts doivent souvent y être plus nombreux. Sur ces lignes, l'important est davantage d'avoir un nombre élevé de dessertes que d'aller très vite. En fait, plus la distance est courte entre deux gares, moins la vitesse du train compte (à cause des distances de freinage et d'accélération), mais plus la fréquence des trains est importante.

Adapter le matériel aux petites lignes ferroviaires : celles-ci seront plus facilement exploitables si les automoteurs qui y circulent sont de taille raisonnable (entre 40 et 80 places maximum), et donc moins coûteux en fonctionnement.

Quelques clés du succès de l'offre ferroviaire dans le canton de Fribourg en Suisse, et plus généralement en Suisse.

Le canton de Fribourg a été confronté, il y a quelques années à une désertification rurale, au manque de rentabilité des petites lignes ferroviaires, et donc au risque de fermeture de ces lignes...

Face à ces difficultés, le canton a finalement entrepris un plan de rénovation des dessertes ferroviaires qui a abouti à une multiplication de l'offre ferroviaire, y compris dans les zones faiblement peuplées.

Ainsi, la moindre commune de 300 habitants justifie au moins 4 dessertes ferroviaires par jour. Toute commune ne peut pas être éloignée de plus de 1,5 km d'une gare ou d'un arrêt de bus. Des communes de 500 habitants peuvent même avoir jusqu'à 20 dessertes par jour.

Cet accroissement de l'offre ferroviaire a cependant nécessité certains aménagements :

Ainsi, pour améliorer la rentabilité des petites lignes, le personnel y est devenu polyvalent : les trains de petites lignes n'ayant pas une vitesse élevée, le conducteur de train peut alterner différentes tâches en plus de celui de conducteur : il peut être tour à tour, contrôleur, aiguilleur, raccorder un wagon de marchandises isolé, ou encore jouer le rôle de chef de gare.

De même, le choix a été fait d'utiliser du matériel plus adapté et moins coûteux en fonctionnement, surtout sur les petites lignes: technologie pendulaire, automoteurs de petite capacité...

Il faut enfin noter que le Canton joue le rôle d'autorité organisatrice et coordonnatrice de l'ensemble des transports, routiers et ferroviaire en particulier, ce qui permet une plus grande complémentarité des différents modes de transports. Ce rôle d'organisation permet d'éviter qu'il y ait des dessertes en double sur certains axes attractifs, alors que certains axes moins attractifs seraient totalement délaissés par les transporteurs. Cela facilite aussi l'organisation de la continuité des transports, avec par exemple, la mise en place du billet unique pour tout trajet fait en train et en bus, ce qui sécurise énormément le voyageur.

Comment éviter la saturation des axes de transport du Languedoc-Roussillon et favoriser la déconcentration du territoire ?

Le Languedoc-Roussillon est marqué par une concentration des populations et des activités sur les territoires les plus sensibles aux inondations...

Les déséquilibres marqués entre Montpellier et le reste de la région, entre le littoral et les Hauts cantons, entre les urbains et les ruraux, et entre l'Est et l'Ouest. Ces déséquilibres se traduisent par une concentration des habitants sur la plaine du littoral, et a fortiori dans la zone de Sète-Montpellier-Nîmes.

C'est également sur le tronçon entre Béziers et Avignon que l'on constate la saturation la plus grande, à la fois au plan routier / autoroutier et au plan ferroviaire. En outre, à terme, le trafic de marchandises risquent de doubler à la frontière espagnole puisque le problème du changement d'écartement entre les lignes espagnoles et françaises disparaîtra avec la mise en service du TGV Montpellier-Perpignan

Or, il se trouve que cette plaine littorale est aussi la plus sensible aux risques d'inondations. Les dernières graves inondations (Gard, Aude), ont révélé que de nombreuses constructions avaient été réalisées dans le lit majeur des rivières, autrement dit en zone inondable, et que certaines grandes infrastructures routières avaient parfois aggravé les problèmes en empêchant l'écoulement de l'eau...

Cette situation illustre l'urgente nécessité de favoriser une autre localisation des populations et notamment, de redynamiser les petites et moyennes villes et les zones rurales des piémonts. Un réseau de transports publics maillant ces territoires peut y contribuer utilement.

Propositions pour le Languedoc-Roussillon :

Comme nous l'avons développé en première partie, le seul type de transports qui corresponde au développement durable du territoire est le développement du ferroviaire maillé. Ce choix est à l'opposé de l'acceptation du processus de concentration et de la volonté de transformer le ferroviaire en pur et simple concurrent de l'avion, symbolisé par la politique actuelle du « Tout TGV ».

Un programme de transports durables doit donc permettre d'éviter la saturation annoncée grâce des projets de transport écologiques, alternatifs aux projets « non durables » de doublement de l'A9 ou de construction de l'A79 qui ne feraient qu'aggraver l'hégémonie du routier, et poseraient de sérieux problèmes écologiques.

Cela suppose évidemment de rompre avec les choix du passé, même très récents, car il suffit hélas de comparer les cartes des projets d'infrastructures retenues par le CIADT de 2003, entre les ferroviaire et le routier, pour constater, une fois de plus, l'énorme décalage de moyens déployés par l'Etat en faveur du routier au détriment du fer. Alors qu'on peut constater un maillage routier, on constate au contraire un réseau ferré avec d'énormes zones sans aucune desserte.

C'est ainsi, que tandis qu'une grande entreprise trouvait rentable de construire le pharaonique projet du Pont de Millau avec péage routier, le plan de rénovation de la ligne ferroviaire Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand, quant-à-lui était littéralement sacrifié, et le développement durable avec lui... au prétexte de financer à la place une énième rocade routière pour Montpellier...

Priorités de développement du ferroviaire en Languedoc-Roussillon :

D'une manière générale, cela passe par une augmentation massive de l'offre de dessertes ferroviaire, un triplement de l'offre de trains et de dessertes. L'enjeu est notamment de développer un réseau de lignes ferroviaires transversales et un réseau de petites lignes.

La priorité des priorités, c'est la rénovation de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand-Paris³ (et de son complément Montpellier-Nîmes-Alès-Mende-Neussargues) pour un trafic voyageurs & marchandises. En effet, la ligne Béziers-Neussargues est la clé du désengorgement sur le littoral du tronçon ferroviaire Avignon-Béziers, mais elle est aussi l'axe du développement économique du bitterrois et du Massif central. Les études complètes comme celle de SOTEC Ingénierie⁴ (1997), ont montré la faisabilité et l'intérêt de rénover la ligne, à la fois sur le plan du trafic marchandise et du trafic voyageurs, ou encore du tourisme ferroviaire.

Le maintien de la ligne TGV Montpellier-Perpignan mixte, càd voyageurs & marchandises, apparaît également incontournable face au problème de la saturation. Aussi l'annonce d'une remise en débat du caractère ouvert au trafic marchandises de cette ligne TGV, paraît totalement incohérent alors même que l'on parle d'une augmentation du trafic routier et d'un risque de

³ Dans les années 30, la ligne, sur une partie de son tracé, disposait d'un système remarquable de récupération d'énergie des trains descendants pour alimenter les trains montants !

⁴ Lire l'article de La Lozère nouvelle du 21 Mars 1997 : « Quel avenir pour la ligne Béziers-Neussargues ? »

saturation, où l'on cherche à lutter contre l'effet de serre, ou bien, c'est le signe qu'une nouvelle fois, le ferroviaire sera sacrifié au routier.

Enfin, l'utilisation d'un matériel pendulaire plus adapté aux petites lignes, est de nature à faciliter l'exploitation et l'attractivité des petites lignes.

Les projets ferroviaires dans le détail :

Maintien, modernisation et intensification des dessertes sur les lignes d'intérêt régional et local : Montpellier-Sommières-Quissac-Alès ; Montpellier, Paulhan, Bédarieux (à réutiliser), qui croise à Paulhan la ligne Béziers-Vias-Rabieu-Lodève (à réutiliser) ; Carcassonne-Quillan ; Uzès-Remoulins ; Nîmes-Pont St Esprit (rive droite du Rhône) ;

A l'Est, la rénovation de la voie vers Sommières-Alès, avec une bifurcation vers Nîmes et St Hippolyte, permettrait de créer une 2^{ème} transversale ferroviaire de piémont, allant de Nîmes à Toulouse (Nîmes, Quissac, St Hippolyte du Fort, Ganges, Le Vigan, Nant, Alzon, Tournemire (tunnel à rénover), Bédarieux, Lamalou, Mazamet, Castres, Toulouse).

D'une manière générale, développer des liaisons en Tram-Trains⁵ sur les lignes ferroviaires existantes autour des villes, comme par exemple : Montpellier-Fabrègues (voie à réutiliser) ; ou encore les voies allant vers les « plages », comme Nîmes-Le Grau du Roi (à développer), ou encore Montpellier-Palavas-Carnon (voie à réutiliser). Ces lignes correspondent souvent à des axes de circulation automobiles intenses.

Développer le tourisme ferroviaire⁶ sur des petites lignes menacées ou même abandonnées, afin de les sauver momentanément, comme l'a été la ligne St Jean du Gard-Anduze ; Narbonne-Bize, etc..., ceci en attendant qu'elles retrouvent un rôle plus important. Plusieurs études ont été faites sur ce sujet dans les années 90.

Moderniser intégralement la grande ligne transversale allant de Toulouse à Nice, sur le plan de la signalétique et de l'électrification, pour la rendre compatible avec les vitesses dépassant les 160 km/h. Cela a déjà été entrepris partiellement pour certaines portions en Midi Pyrénées.

Assurer une liaison transfrontalière par la montagne, entre Toulouse, Latour de Carol, Barcelone et Narbonne, grâce à l'utilisation de trains Talgo, adaptables au changement d'écartement existant entre les voies françaises et les voies espagnoles. Cela suppose la remise en état de l'axe Toulouse-Latour de Carol-Narbonne, en vue du passage de trains mixtes voyageurs et marchandises.

Conclusions :

Nous avons donc examiné les critères utilisés pour choisir les différents projets d'équipement, mais nous n'avons pas posé la question de ce qui doit être prioritaire dans le réseau ferroviaire : les dessertes de proximité ou les autres ?

Il ne sert à rien de se plaindre du fait que le TGV désorganise les réseaux régionaux et locaux si systématiquement on accepte la priorité absolue des lignes nationales sur les lignes et les dessertes

⁵ Les « tram-trains » combinent les capacités du train qui peuvent parcourir de longues distances, et celles des tramways qui peuvent s'arrêter souvent, grâce à des capacités de freinage spécifiques, tout en pouvant accélérer rapidement.

⁶ Lire les études réalisées dans les années 90 sur ce sujet.

régionales et locales. Beaucoup s'étonnent de la réussite du réseau ferroviaire suisse, mais ils oublient d'en tirer les leçons, ce qui a fait la force et le succès du réseau ferroviaire suisse, c'est :

- 1) L'importance énorme donnée aux exigences de proximité
- 2) La souplesse et la polyvalence dans la gestion et les statuts du personnel de ce réseau
- 3) La coordination étroite et débouchant de fait sur une certaine unité de gestion de l'ensemble des transports collectifs suisses, non seulement au niveau national mais au niveau cantonal.

A l'opposé, la SNCF a parfois donné l'impression d'avoir fait des choix complètement différents. C'est ce que l'on perçoit à travers par exemple sa tarification. Elle est caractérisée par le fait que pour un usager, faire 20 km coûte deux fois plus par km que d'en faire 800. C'est le refus de favoriser la proximité, c'est la stratégie de clientèle la plus absurde qui soit ; c'est la stratégie bien conforme à celle dont nous parlions plus haut, stratégie basée sur l'idée que la concurrence prioritaire serait l'avion et non l'automobile. Ce choix de stratégie nationale est en fait sans cesse l'enjeu essentiel qui prédétermine nos choix locaux et régionaux.

C'est donc de ce choix qu'il faut discuter en priorité, c'est de lui que dépend concrètement notre avenir.

Annexes :

Comparaison des coûts des quelques projets en Languedoc-Roussillon :

Projet	Longueur en km	Coût en Millions d'Euros	Coût en Millions d'Euros par km	<i>Coût en Millions de Francs</i>
Modernisation ligne Béziers-Neussargues – Clermont-Ferrand (coût total)	391	360	0,92	2 364
Elargissement coaxiale A9 (hors contournement Montpellier)		660		4 329
Elargissement A9 *2*4 voies		1 000		6 560
Construction nouvelle autoroute Piémont des Cévennes		3 400		22 303

(sources : rapport pour la CPDP Vallée du Rhône et arc Languedocien pour 2006 + rapport d'audit de 2003 sur les grands projets d'infrastructure de transports s'agissant des chiffres sur la ligne Béziers Neussargues)

Ligne Béziers-Neussargues : une grande liaison européenne de fret en panne ! ⁷

A l'heure où l'on nous parle de développement durable, de réduire le trafic routier de marchandises et de développer le fret ferroviaire..., la rénovation de la ligne Béziers-Neussargues devrait être, croyons-nous, une opération prioritaire, réalisable à court terme et peu coûteuse (par comparaison avec les autres grands projets d'infrastructures actuels)... Hélas, la réalité est plus sombre... Rappelons les faits.

Depuis un an, les travaux de modernisation, bien qu'inscrits au contrat de plan Etat-Région ⁽¹⁾, sont en panne ! Or, dans son état actuel, la ligne n'a aucune chance d'être intéressante, ni pour le fret, ni pour le transport de voyageurs.

Le Comité pluraliste de défense de la ligne(2), quant à lui, manifeste sa colère face à une forme de sabotage non-dit. Il appelle les plus hauts responsables qui ont soutenu le projet à se remobiliser pour que les travaux reprennent enfin... Rappelons notamment ici que, sans l'impulsion et le soutien continu de Jacques Blanc, Président de la Région Languedoc-Roussillon, cette ligne était condamnée il y a 10 ans par certains hauts responsables de la SNCF. A son initiative, une étude a pu être financée, dont les résultats ont permis de démontrer la faisabilité et l'intérêt de rénover la ligne, de même que, sous son impulsion, la ligne a pu être inscrite au CIADT de 1999.

Le 12 Octobre 2002, le Comité pluraliste lançait une énième pétition pour réagir devant l'extrême lenteur des travaux de rénovation de la ligne, et alerter les responsables sur le fait que tout retard signifiait danger pour les trafics actuels et danger pour la pérennité même de la ligne. Le Comité demandait donc :

- La poursuite immédiate de la modernisation de la voie, dont les financements sont acquis.
- Le phasage de la deuxième tranche des travaux avec électrification en 25 000 volts de bout en bout, afin d'ouvrir la voie à moindre coût au développement d'un trafic voyageurs et fret d'intérêt régional, national et européen.

Maintenant la pression, le Comité Pluraliste organisait à Béziers le 31 janvier 2003, une manifestation d'ampleur qui fut l'occasion de rappeler les multiples intérêts de cette ligne : ligne de transports de marchandises pour un trafic international, national et régional, ligne vitale d'aménagement du territoire desservant le Massif Central (Aveyron, Cantal, Lozère, ...), ligne de grand intérêt patrimonial et touristique...

Le 30 Avril dernier, le Comité Pluraliste fait le point sur l'avancement des travaux sur la ligne... La situation est si peu brillante que la colère monte : «Les travaux de rénovation de la voie auraient dû être terminés... ils n'ont jamais été commencés. Conséquence : la vitesse des trains tombe de 80 à 40 km/h sur une section de voie où la circulation est devenue dangereuse. ...la dégradation continue des trafics...»

⁷ Article de Sandrine Maréchal, Directrice de l'Arpat de 1999 à 2004, publié dans la Lettre de l'aménagement du territoire N°6, 2003 : www.arpat-lr.com

Un audit(3) aux méthodes rétro...

Le comité fustige également les résultats d'un récent rapport d'audit¹ dont les critères et méthodes aboutissent à remettre en cause plusieurs projets indispensables si l'on veut réduire les nuisances du transport routier de marchandises, comme celui de la ligne Béziers-Neussargues, ou comme le grand projet Lyon-Turin...

Après vérification, le fameux audit ne consacre que 2 paragraphes décrivant le projet de la ligne Béziers-Neussargues, et conclut «...ce projet devrait être reconsidéré...» en raison d'un «TRI socio-économique» insuffisant établi à 2,9%..., résultat que la Mission chargée de l'Audit, se garde bien d'explicitier.

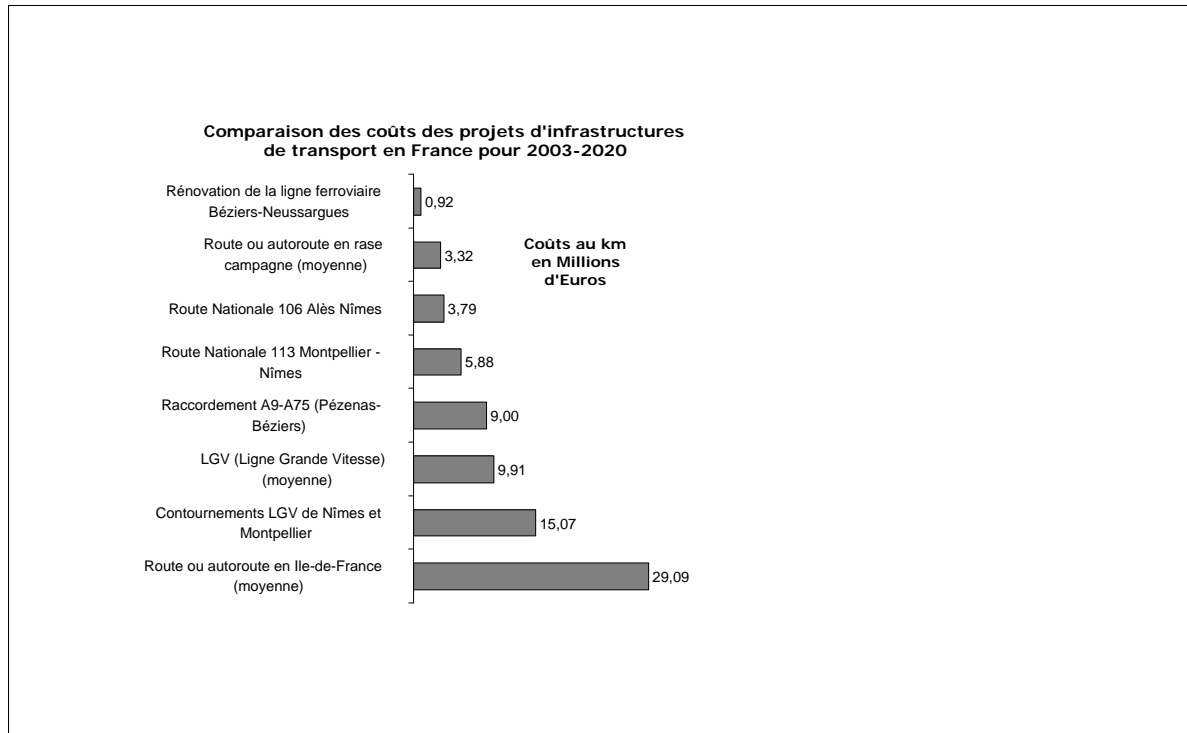
Or, ce rapport semble ignorer totalement les résultats des différentes études qui ont démontré l'intérêt et la faisabilité à faible coût de rénover la ligne, en particulier l'étude de Sotec Ingénierie sur l'utilisation de Béziers-Neussargues comme axe de fret Nord-Sud (1996, financement Région Languedoc-Roussillon⁸).

Ainsi, la ligne rénovée permettrait, pour un coût relativement modique de 360 Millions d'Euros (pour 391 km), de faire circuler entre 12 à 15 Millions de tonnes de marchandises par an. C'est loin d'être négligeable quand on sait que l'axe Rhodanien déjà saturé en supporte actuellement 35 Millions. La ligne rénovée pourrait supporter des trains allant jusqu'à 900 tonnes de marchandises.

L'Europe ne s'y est d'ailleurs pas trompée en inscrivant la ligne comme grande liaison européenne de fret depuis le 10/12/1999. L'Etat français l'a reconnue lors d'un CIADT comme liaison prioritaire d'aménagement du Territoire. Plus de 400 élus ont réaffirmé leur soutien indéfectible à la modernisation et au développement de la ligne.

Alors, face à l'immobilisme actuel, le Comité Pluraliste a décidé de multiplier les actions dans les prochaines semaines avec un point culminant le 12 Juillet 2003, pour un grand rassemblement à la Canourgue. Ils demandent simplement le respect des engagements pris : la reprise immédiate des travaux de modernisation pour une modernisation complète de la ligne, et enfin, des études complémentaires pour le transport ferroviaire de marchandises.

⁸ Lire l'article très complet sur les résultats de l'étude de Sotec Ingénierie, dans le quotidien « La Lozère nouvelle » du 21 Mars 1997.



Autrement dit le coût d'1 km de rénovation de la ligne Béziers-Neussargues ne représente jamais que 28 % d'1 km de route ou autoroute en rase campagne, 9 % d'1 km de Ligne Grande vitesse, et 3 % d'1 km de route ou autoroute en Ile-de-France. De quoi faire réfléchir au moment des grands arbitrages budgétaires !. Source : voir Note 3

1) Dans le cadre du Contrat de Plan 2000-2006, une convention interrégionale assurant le financement de l'ensemble des travaux concernant la voie, a été paraphée par tous les partenaires (les trois Régions concernées - Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Auvergne -, Réseau Ferré de France et l'État, représenté par le Préfet du Massif Central).

2) Contact : Jacky TELLO, Coordonnateur du Comité pluraliste de défense de la ligne Béziers-Neussargues-Paris - 4, rue Du Guesclin - 34000 Montpellier - Tél. : 04 67 92 31 11 - Fax : 04 67 92 37 07.

3) Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, Conseil Général des Ponts, IGF - Fév. 2003

Extrait du Bilan du mandat de François Degans⁹, Conseiller Régional du Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998

Dès son élection, François Degans demande la **création d'une Commission Aménagement du Territoire au sein du Conseil Régional**, commission qu'il animera en tant que Président durant son mandat. Il participera activement à la **négociation du Contrat de Plan Etat-Région**.

... François Degans a consacré la plus grande partie de ses efforts à essayer de **développer le transport ferroviaire dans la région**. Il a développé et soutenu des projets qui avaient des retombées potentielles importantes pour l'emploi et l'aménagement du territoire. En voici des exemples :

*** Quadruplement du budget ferroviaire de la Région.**

*** Co-présidence du groupe de travail chargé d'élaborer un schéma régional de transports.** □

Participation forte, mais parfois conflictuelle avec des tenants d'une autre vision du ferroviaire. Elaboration d'un texte d'analyse intégré au schéma régional.

*** Défense de la Ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand-Paris :** □

En 1995, François Degans est missionné par le Conseil Régional pour relancer le projet de rénovation de la Ligne. Il fait voter des études sur le potentiel de la ligne en matière de frêt ferroviaire international dont les conclusions sont prometteuses et justifient de sauver la ligne. Malgré les réticences de la SNCF, il réussit à faire inscrire la rénovation de la ligne dans les Contrats de Plan Etat-Région des trois Conseils Régionaux concernés (Languedoc-Roussillon, Auvergne, Midi-Pyrénées).¹⁰

*** Défense des lignes ferroviaires secondaires menacées de fermeture ou de réduction par la SNCF :** □

- Carcassonne-Quillan a pu être maintenu. □
- Liaisons entre Barcelone et Toulouse. □
- Projet commun Région-Département de réouverture de la ligne Montpellier-Sommière-Quissac-Alès.

*** Développement du tourisme ferroviaire :** □

Lancement d'études de marketing (clientèles), techniques et de faisabilité afin de développer des lignes ferroviaires touristiques en Languedoc-Roussillon, avec des objectifs de réouverture sur des

⁹ http://cei-msr.com/qui_sommes_nous/bilan.html

¹⁰ Hélas, depuis 2004-2005, les crédits de rénovation de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand ont été scandaleusement remis en cause.... Ainsi, après tant de difficultés pour obtenir des résultats tangibles, tous les efforts entrepris depuis des années par de nombreux acteurs, individuels et collectifs, tout l'argent dépensé dans les études et le temps passé dans les concertations... tout cela semble avoir été fait vain..., tout cela alors qu'on nous dit qu'il va falloir réduire l'usage de l'automobile pour cause de pollutions !

lignes secondaires abandonnées, ou des améliorations de dessertes sur des lignes peu exploitées par la SNCF.

On peut citer deux lignes à potentiel touristique dont les études ont été très concluantes : la ligne Axat-Rivesaltes (dossier complet), et la ligne Lamalou (dossier presque complet). Le « Train Jaune » dans les Pyrénées-Orientales, lui aussi menacé, est l'un des rares à avoir pu être maintenu en service et rénové.

*** Promotion des technologies pendulaires en France : □**

La technologie présente l'avantage d'améliorer la vitesse et le confort sur les lignes sinueuses de montagne et par ailleurs, de réduire les coûts de construction des infrastructures. Grâce à l'impulsion donnée par François Degans, en collaboration avec des constructeurs internationaux, des matériels pendularisés ont été mis au point (automoteur « X 72500 » pendularisé par Alstom, réalisation d'un prototype par Bombardier-groupe ABB).

*** Organisation de voyages d'études en Europe (Brem, Vérone) et de journées d'études sur les problèmes de plate-forme logistiques et multi-modales.**

*** Initiation de trois projets de transport créateurs d'emplois à Béziers : □**

F. Degans a soutenu le lancement et suivi les études pour **la création à Béziers d'une plate-forme multi-modale à Béziers**, valorisant ainsi sa situation exceptionnelle de « carrefour de carrefour » (croisement d'Autoroutes (A9/A75), de lignes ferroviaires, canal du midi, aéroport régional). □ Le cabinet d'études Gouranton, mandaté pour réaliser l'étude de faisabilité, va jusqu'à trouver près une trentaine d'entreprises prêtes à s'installer à Béziers dès que les équipements de la plate-forme seraient mis en place.

(=> Hélas, ce projet a finalement été bloqué, notamment par le Préfet (via un représentant de la DRE), sans doute pour ne pas faire de l'ombre à la plate-forme de Montpellier, pourtant moins bien située.)

Ce projet devait être complété par **le projet de « recyclage » de l'Atelier Directeur de Béziers** grâce à l'accord de trois constructeurs internationaux ferroviaires (FIAT, ABB-Groupe Bombardier et SIG). L'un des enjeux était de maintenir les 300 emplois industriels existants, menacés par la volonté de la SNCF de fermer le site. L'idée à l'époque, soutenue également par le Président Blanc, était donc de transformer progressivement l'Atelier Directeur de Béziers :

d'une part, en « **Atelier spécialisé dans la réparation des matériels pendularisés en France** »,

et d'autre part, en « **Centre International de Formation à l'Utilisation des Technologies Pendulaires** » (il n'en existait pas en Europe). Ils devaient être animés par les industriels FIAT, ABB (technologies pendulaires dites « actives ») et SIG (technologie pendulaire dite « passive »).

(=> Là aussi, alors que les conditions de faisabilité étaient pour l'essentiel réunies, que des études avaient été concluantes, le projet ne s'est finalement pas fait en Languedoc-Roussillon mais dans un autre pays européen. Cette fois-ci, c'est le Directeur Régional de la SNCF qui a simplement refusé d'accepter la visite de l'Atelier Directeur par FIAT, ceci au simple prétexte « qu'il ne fallait pas risquer de faux espoirs aux cheminots » sic !!!)

*** Dossier TGV Languedoc-Roussillon : □ Financement d'études clés pour l'avenir du ferroviaire : □**

F. Degans obtient que parmi les 36 Millions de Francs devant être versés par la Région à la SNCF pour financer les études relatives au TGV, soient intégrés 3 objectifs : □

- une étude d'impact du TGV sur l'environnement (à l'époque ces études n'étaient pas obligatoires) □
- une étude d'impact du TGV sur les lignes régionales secondaires et les articulations du réseau à prévoir pour éviter toute dégradation du service ferroviaire régional, en particulier sur les territoires non desservis par le TGV. □
- une étude d'impact du TGV sur le trafic ferroviaire de fret régional et international.

Les deux premières études ont pu être réalisées et les résultats connus assez rapidement.

Par contre, cela fut beaucoup plus difficile pour la troisième étude car la SNCF a commencé par refuser d'inclure cette étude dans le budget des 36 Millions de francs, considérant que cela coûtait trop cher à réaliser. L'étude fut finalement réalisée par un bureau d'études lié à la SNCF, dirigé à l'époque par Alain Richard.

C'est cette étude qui, pendant plusieurs mois, a été mise sous le coude, tout en bouleversant les réflexions de la SNCF au niveau national. Car ses résultats étaient très perturbants : **l'étude montrait que, non seulement le TGV n'allait pas résoudre les problèmes déjà difficiles du fret ferroviaire, mais que le TGV risquait d'entraîner une situation de saturation dans les cinquante prochaines années.** Ces résultats étaient tellement graves qu'ils n'ont pas été officiellement diffusés auprès de la Région Languedoc-Roussillon... L'étude a aussi permis de prévoir que le **TGV soit « mixte »** (voyageurs et fret), plutôt que simplement pour voyageurs.

*** Soutien à la modernisation du matériel ferroviaire :**

Organisation de trois colloques sur le ferroviaire : □ Négociations avec les constructeurs pour la mise au point d'un **matériel ferroviaire plus adapté aux petites lignes** (automotrice de petite capacité ayant un coût de fonctionnement moindre et confortable pour l'utilisateur). Ce matériel existe aujourd'hui sous la référence « X 73500 » (ou « A TER »). Il a été récemment promu par la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) dans sa Lettre d'information de Mars 2004 : « c'est un magnifique instrument de reconquête des lignes à faible trafic potentiel ».

Mise au point d'un système de « desserte ferroviaire en épi » avec découverte du matériel adapté pour le mettre en application. Ce projet reste à concrétiser. Il présenterait l'avantage de redévelopper les dessertes dans les petites gares et d'apporter des voyageurs supplémentaires sur les axes existants.

Le cabotage maritime : une chance pour les ports du Languedoc-Roussillon ? ¹¹

La progression du trafic poids lourds semble ne plus avoir de limites. Les alternatives au mode routier développées jusqu'ici semblent largement sous-dimensionnées par rapport à l'importance des flux. Ainsi, l'année dernière, pas moins de 14 000 poids lourds par jour sont passés à Nîmes-Gallargues, tandis que 8 400 poids lourds par jour ont transité par le Perthus (où le trafic a progressé de 60% en 7 ans, avec une proportion d'un camion pour deux voitures).

Dans ce contexte, le cabotage maritime sera-t-il une alternative crédible au "tout poids lourds" ? A quelles conditions ? Permettra-t-il un nouvel essor des villes portuaires du Languedoc-Roussillon, participant ainsi à l'émergence de pôles de développement alternatifs à la capitale régionale ?

Le modèle économique basé sur les flux tendus, la concurrence sociale entre les pays induisant la baisse du coût de transport par camion, la souplesse de fonctionnement du transport par camion, ont favorisé le développement du transport de marchandises par la route. En France et dans de nombreux pays européens (surtout les pays méditerranéens et ceux de l'Est), la pression des petites entreprises de transport routier, leur capacité de blocage, le lobbying des grands groupes de transporteurs routiers et celui des travaux publics, ont parachevé la main-mise de ce mode de transport sur tous les autres. Ainsi, 91 % du transport de marchandises en Languedoc-Roussillon (hors transit international) est assuré par la route, contre 8 % pour le fer et moins de 1 % pour la voie d'eau.

Le laisser-faire pratiqué par les Etats européens a abouti à privilégier le transport routier jusqu'à l'absurde : si rien n'est fait, les routes européennes frôleront l'embolie d'ici à une dizaine d'années, avec de dramatiques conséquences pour l'économie, l'environnement et la sécurité routière.

Selon le livre blanc de la Commission Européenne, préparé depuis plusieurs mois par le Commissaire aux Transports, Loyola de Palacio, la congestion grandissante des axes routiers "fait courir le risque sérieux d'une perte de compétitivité de l'économie européenne".

Le coût des embouteillages pourrait représenter d'ici à 9 ans, 80 milliards d'€uros, soit 1% du produit intérieur brut de l'Union Européenne. La Commission note également que le coût de construction et d'entretien des autoroutes serait divisé par 6 si les poids lourds ne les utilisaient pas. Sans compter que le transport routier représente "à lui seul 84 % des émissions de CO2 imputables aux transports".

Durant ces dernières années, le transport combiné rail-route a été considéré en France et en Europe, comme la seule alternative au "tout routier". Cependant, ce mode de transport souffre de nombreux handicaps : le non-investissement de l'Etat depuis trente ans sur la modernisation des lignes de fret, le manque de conducteurs de locomotives, ou bien la "culture S.N.C.F" avec ses grèves à répétition, rendent hélas ce mode de transport peu compétitif.

Actuellement un train de marchandises traverse l'Europe à une vitesse moyenne de 18 km/h !! Pour parachever ce tableau, il faut encore se rappeler que le premier transporteur routier national,

¹¹ Article de Gérard Davoise, Secrétaire Général de l'ARPAT de 2000 à 2004, Directeur de la Communauté de Communes des Monts d'Orb (34), extrait de la Lettre de l'aménagement du territoire en Languedoc-Roussillon N°4, 2002

n'est autre que la S.N.C.F. elle-même ! Cela nous éclaire sur sa stratégie pour le transport de marchandises.

Le transport maritime à courte distance ou "short-shipping", plus communément appelé en France "cabotage maritime" n'est pas nouveau : les routes maritimes de proximité ont été pendant longtemps les principaux liens commerciaux et humains entre des régions côtières. Puis l'évolution de l'économie et des flux marchands a conduit petit à petit à marginaliser ce mode de transport, au profit surtout de la route et accessoirement du train. Parallèlement, le transport maritime trans-océanique prenait quant à lui un essor considérable.

Coincés entre les grands ports trans-océaniques de Barcelone et de Marseille, les ports languedociens (Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres) ont une opportunité vitale et unique de sortir de la crise actuelle qui les frappe, avec l'émergence d'un transport européen multi-modal, dans lequel les routes maritimes à courtes distances reprendraient toute leur place. Ces ports occupent une position stratégique idéale pour servir de connexion entre les pays du pourtour de la Méditerranée occidentale et les pays Nord Européens.

Tous les jours, pas moins de 200 camions en provenance du Maroc et 1600 camions en provenance de la région de Valence (Espagne) passent dans le couloir autoroutier languedocien. Or, il faut savoir qu'un seul bateau représente en moyenne un flux d'une centaine de remorques, que le transport routier est 40% plus cher sur une liaison Oran-Tanger-Valence-Sète, 33% plus élevé sur une liaison Nador-Valence-Sète, et qu'en outre les coûts du cabotage pourraient encore être améliorés si les prix de manutention d'une remorque s'alignaient sur ceux qui se pratiquent dans les ports de la Manche.

Alors pourquoi ce faible intérêt pour le cabotage maritime ?

Est-ce dû aux temps de parcours ? Possible, mais certainement pas rédhibitoire. Certes, pour relier Oran à Sète via Tanger et Valence, il faut 70 heures par la mer contre 39 heures par la route, et sur Nador-Valence-Sète, il faut compter 46 heures par la mer contre 27 heures par la route.

L'impératif "temps" n'a pas la même valeur selon le type de marchandises transportées : il reste déterminant pour les denrées périssables. Pour les autres types de marchandises, le facteur temps risque de rester important si les entreprises continuent à fonctionner selon la méthode des "flux tendus".

D'autre part, une meilleure organisation portuaire pourrait permettre d'importants gains de temps. Il est en effet possible d'agir sur les nombreuses causes à l'origine de pertes de temps : faible qualité des services, rotations trop peu fréquentes dues à la difficulté de mobiliser des volumes suffisants, coût du passage portuaire et des ruptures de charges, difficultés administratives dans les ports alors qu'elles ont disparu aux frontières terrestres.

Ces handicaps peuvent être réduits grâce à une politique volontariste d'aides à la mise en place de lignes de cabotage maritime : avances remboursables, prêts bonifiés.... En effet, pour assurer une ligne fiable, il faut mettre en place deux, voire trois bateaux, ayant des capacités de transports suffisantes, des facilités d'embarquements des remorques et une vitesse de croisière performante.

Les exemples de l'Europe du Nord sont là pour montrer la faisabilité et la modernité du cabotage maritime. Le Danemark, par exemple, achemine 60 % de son commerce intracommunautaire par voie maritime, les Suédois ont mis en place sur les 2000 km de côtes, un réseau de quatorze ports entre lesquels circulent des flottes de caboteurs. Dans les deux cas les infrastructures portuaires sont de première qualité.

Au sommet franco-espagnol du 11 octobre 2001, les deux ministres des transports se sont déclarés "convaincus de la nécessité de développer le cabotage maritime entre la France et l'Espagne" et ont décidé de créer un groupe de travail bilatéral sur le développement du cabotage maritime entre les deux pays. D'autre part, Jean Claude Gayssot a annoncé la création d'un fonds

de développement des modes alternatifs à la route, abondé par 762 millions d'€uros prélevés à l'occasion de l'ouverture du capital de la société des "Autoroute du Sud de la France".

Est ce vraiment suffisant ?

On peut vraiment en douter au regard des 15 milliards d'€uros sur 20 ans annoncés pour financer l'autoroute ferroviaire alpine entre la France et l'Italie. Et pourtant ! Quand un kilomètre d'autoroute coûte à lui seul 7,6 millions d'€uros, les investissements pour le cabotage maritime ne sont, par exemple, que de 3 millions d'€uros pour une passerelle ou 2,75 millions d'€uros pour une grue mobile permettant le transbordement de conteneurs.

Le transport maritime est infiniment plus respectueux de l'environnement que le mode routier et, à l'inverse de ce dernier, ses coûts ne sont pas supportés par la collectivité et sont moins élevés. Les transporteurs maritimes, les ports et les professionnels spécialisés, sont prêts à se mobiliser, certains sont prêts à se lancer, avec la part de risques normaux que cela comporte. Les aides des pouvoirs publics, des partenaires financiers et institutionnels, sont absolument nécessaires pour inverser la dérive vers le "tout-camion". Mais, ceux-ci sont-ils prêts à écouter ce message ?

Remerciements à M. Henri CURNON de la C.C.I de Sète, pour les informations apportées. A noter : François LIBERTI, Député de Sète, vient d'être chargé d'une mission parlementaire sur le développement du cabotage.

Favoriser une autre localisation des entreprises et réduire les « déplacements pendulaires »¹²

Si l'on veut éviter la dérive actuelle de l'augmentation des déplacements pendulaires autour des grandes agglomérations, l'enjeu est de favoriser une autre localisation des activités et des emplois, pour opérer une véritable déconcentration vers les villes petites et moyennes et l'espace rural. L'autre enjeu est de désengorger les grandes villes, d'en stopper la croissance, car, au delà de certains rythmes de croissance et au delà de certains seuils de population, celle-ci s'avère beaucoup plus destructrice qu'avantageuse.

Le point de départ de la réflexion naît d'un constat : de nombreuses personnes se trouvent actuellement forcées de travailler dans des grandes villes faute de pouvoir trouver un travail dans des communes à taille humaine qui auraient pourtant leur préférence. Ils n'avaient pas forcément envie d'habiter dans une grande agglomération, et en particulier, ils ne voulaient pas en subir les problèmes spécifiques : des loyers très chers pour des surfaces très réduites, le sentiment de promiscuité renforcé par le manque d'insonorisation du bâti, le manque terrible de véritables espaces verts de respiration et de détente, avec des aires de jeux pour les enfants, etc...

Cherchant un compromis à leur désir de logement spacieux, proche de la nature, et par ailleurs, leur besoin de travailler, de nombreux ménages (en particulier ceux avec des enfants) vont chercher de plus en plus loin ce qu'ils ne peuvent plus trouver à des prix abordables dans les grandes villes. La conséquence négative est évidemment que, chaque jour, ils doivent effectuer des trajets importants pour aller travailler dans la grande ville, en utilisant le plus souvent la voiture, car l'offre de transports publics est rarement suffisante et adaptée.

Ceci reflète un problème jamais pris en compte par les pouvoirs publics, à savoir les aspirations des Français en termes de localisation. Si l'on se réfère à l'un des sondages de référence dans ce domaine, le sondage IFOP réalisé le 22 et 23 Avril 1999 auprès d'un échantillon représentatif de la population française, sur la vision que les français portent sur l'aménagement du territoire, on découvre que :

<p>«... 44 % des Français préféreraient habiter dans une commune rurale, 26% dans une ville moyenne de province, 11% dans une petite commune péri-urbaine, 9% dans une grande ville de province, 5 % dans une ville de la banlieue parisienne... »</p>
--

Mais, nous savons que dans la réalité, la situation est totalement inversée puisqu'on constate une majorité de Français résidant en ville. Plutôt que d'en tirer les conclusions qui s'imposent, à savoir favoriser un rééquilibrage du territoire en agissant sur les localisations d'entreprises et en améliorant les conditions d'accueil dans les campagnes et les petites villes, les pouvoirs publics préfèrent pour l'instant se contenter de dénoncer l'étalement urbain, « les mauvais comportements des Français, qui ont tous le tort vouloir leur petite maison individuelle avec jardin »...

Il paraît pourtant bien improbable d'arriver un jour à résoudre ce problème, si l'on ne cherche pas à comprendre les raisons qui font quitter la grande ville, comme par exemple, la dégradation

¹² Article de Sandrine Maréchal, Tél. : 04 67 10 92 99 ; email : sandrine.marechal@libertysurf.fr

générale des conditions de vie urbaine, et si par ailleurs, on n'intériorise pas le fait que beaucoup de Français ne veulent pas habiter dans des grandes agglomérations, parce qu'ils recherchent une qualité de vie différente, comme un cadre de vie à taille humaine, plus convivial, plus proche de la nature, où les logements spacieux restent à des prix abordables.

Certains urbanistes rêvent d'imposer des contraintes, d'interdire les automobiles en centre-ville, sans s'apercevoir qu'ils ne font que déplacer le problème, veulent reconstruire en hauteur, redensifier la ville en oubliant tous les problèmes que posent les banlieues.

On peut prendre le cas du développement tentaculaire dans et autour de Montpellier :

Celui-ci est à l'origine de l'augmentation incessante des déplacements pendulaires et de la pollution atmosphérique, de l'aggravation des risques d'inondation à cause de la bétonisation des sols que cela engendre, de la destruction de la ceinture verte de Montpellier constituée à la fois d'espaces naturels, de petits mazets typiques et de terres agricoles de qualité, et enfin, de la disparition annoncée de ce qui a fait toute l'attraction de la ville depuis des années en dehors du soleil – sa qualité de vie.

Si l'on prend le problème de la localisation des formations universitaires en Languedoc-Roussillon, on constate qu'une bonne partie est concentrée à Montpellier et que cela entraîne des difficultés multiples : des difficultés de logement pour les étudiants, un cadre d'enseignement de masse, déshumanisé et donc peu propice à un encadrement de qualité. Contrairement à ce que prétendent certains aménageurs, l'entassement n'a pourtant jamais été synonyme de créativité accrue, surtout si les bâtiments n'ont pas été pensés pour favoriser les relations humaines, ou si celles-ci sont diluées dans l'anonymat imposé par le gigantisme des bâtiments. Il existe en outre de nombreux exemples de formations de très haut niveau, qui sont localisées dans des villes petites ou moyennes (Oxford, Cambridge, etc.). Leur renommée dépend bien plus de la qualité de l'enseignement, de l'encadrement, des bibliothèques, etc..., que de la taille de la ville elle-même.

Ce processus de concentration n'est pas inéluctable, même s'il est souvent présenté comme tel par les autorités ; il peut en effet être contenu par des mesures volontaristes de rééquilibrage du territoire régional, comme par exemple :

- la déconcentration des administrations et des équipements publics, mais aussi, le choix d'équipements publics à taille humaine, donc plus nombreux et mieux répartis sur le territoire.
- la réorganisation des transports au profit de l'ensemble du territoire, à l'exemple des propositions faites plus haut par François Degans
- l'encouragement des localisations d'activités et d'entreprises hors de Montpellier (aides, défiscalisation, etc...)
- la protection des dernières zones agricoles et les derniers espaces naturels, menacées d'urbanisation, dans et autour de la ville
- l'information des nouveaux arrivants vers le midi languedocien, de l'existence, en dehors de Montpellier, de territoires et de villes accueillantes, et surtout en les incitant à s'y localiser par des mesures attractives...
- Etc...