

**Audition du Président Jean-Claude BOUSQUET  
« Débat public sur la politique des transports : Vallée du Rhône  
et Arc Languedocien »**

Montpellier Lundi 22 mai 2006 - Salle des Rencontres - Mairie de Montpellier

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Je voudrais, Monsieur le Président, vous remercier de me donner l'occasion de m'exprimer une seconde fois en tant que Président du Conseil Economique et Social du Languedoc-Roussillon à l'occasion du Débat Public sur la politique des transports, Vallée du Rhône et Arc languedocien.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour souligner la qualité des rapports qui nous ont été transmis. Ces documents nous ont aidé à bien cerner les enjeux d'un débat qui est au centre des réflexions de chacun d'entre nous : **celui de la politique d'aménagement du territoire, d'aujourd'hui et de demain.**

Car il ne s'agit pas seulement de s'interroger sur les transports, mais d'aborder une problématique plus générale – **celle du devenir de nos territoires** – qui concerne tous nos concitoyens.

Ma première remarque, portera sur que je considère, depuis la loi des transports intérieurs de 1982, la fameuse LOTI, comme un enjeu majeur. Il s'agit de **favoriser la pratique de l'intermodalité**. Chacun a pu remarquer que son corollaire, le report modal apparaît en filigrane dans bon nombre des 43 mesures présentées dans l'actuel débat. Ce report modal tant désiré, réclamé par tous, présuppose que de véritables plates formes intermodales, concernant d'une part les marchandises mais aussi les voyageurs, existent et puissent se développer dans notre région.

Pour y parvenir je suis donc favorable à la concentration des financements publics, sur les projets les plus significatifs, dans le cadre du prochain Contrat de Projets Etat-Région, le CPER 2007-2013.

Ma deuxième remarque portera sur **l'intitulé même du débat public** qui nous est proposé aujourd'hui. « Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien ». Tout titre est nécessairement réducteur. Celui-ci n'échappe pas à la règle. Or, ce débat intéresse **l'ensemble du Languedoc-Roussillon**, et pas uniquement sa partie « languedocienne ». Il doit prendre en compte nos relations avec l'Espagne, nos liaisons avec la Catalogne Sud et concerne **tous** les catalans. Ils sont même en première ligne car la traversée des Pyrénées-Orientales par les voies routières, autoroutières et ferroviaires est primordiale.

En fait, le débat public aurait dû s'intituler : « la politique des transports dans la Vallée du Rhône et **l'Arc méditerranéen** ». C'est également le point de vue de nos amis de Provence – Alpes – Côte d'Azur et de Rhône-Alpes. Nous avons d'ailleurs adopté une déclaration commune sur l'ensemble de ce dossier, qui a été approuvée le 16 mai dernier par nos collègues de Rhône-Alpes, et le sera le 7 juin prochain, par Provence –Alpes- Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon.

Ma troisième remarque concerne l'expression de « **corridor européen de transport** ». Vu par les géographes et aménageurs de Bruxelles, certains territoires de l'Europe pourraient, si l'on n'y prenait garde, ressembler, à de simples couloirs dont la vocation première, sinon exclusive, serait de faciliter le passage des flux de circulation de voyageurs et de marchandises. Or cette approche est très réductrice. Nos concitoyens entendent en effet bénéficier des meilleures conditions d'accès domicile-travail, sans avoir à subir, en permanence, des nuisances environnementales insupportables. Je dis et répète que **notre région n'est pas un corridor** et j'espère que les plus hautes autorités nationales – et surtout européennes – arriveront à s'en convaincre.

Permettez-moi, maintenant, de vous faire part de quelques interrogations.

### **1 - ...en premier lieu, sur le mode ferroviaire**

Des avancées ont eu lieu. Théoriquement l'arrivée de la LGV Ligne à Grande Vitesse en provenance de l'Espagne est prévue en 2009 à Perpignan. En 2013 le contournement LGV mixte (voyageurs & marchandises) de Nîmes et Montpellier devrait être réalisé.

Ces mesures sont particulièrement importantes pour le Languedoc-Roussillon, **mais leur financement n'est cependant pas totalement assuré** (cf décisions du CIADT). **Quand aux délais prévus pour la réalisation de la ligne nouvelle ferroviaire mixte à grande vitesse Montpellier-Perpignan ils apparaissent trop lointains.** Ors ce projet conditionne pourtant, en grande partie, le fonctionnement optimal du réseau ferroviaire national et européen, et ne sera pas sans conséquences sur le Transport Express Régional.

Nous sommes favorables, et plusieurs de nos avis le confirment, à la continuité des travaux de la LGV mixte (voyageurs et marchandises). **L'arrivée de celle-ci**

**à Perpignan et la réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier n'ont de sens que si le « maillon manquant Montpellier-Perpignan » est réalisé dans la foulée, Les travaux de la LGV Montpellier-Perpignan doivent être définitivement réalisés avant 2020, et ce dans sa configuration mixte (voyageurs-marchandises), et non aux environs de 2025 comme indiqué dans le dossier du débat**

Ce tronçon sera-t-il mixte (voyageurs-marchandises) ? Le Président de la SNCF, Monsieur Gallois, que j'ai récemment rencontré, m'a indiqué qu'à ses yeux, pour des raisons financières la réponse était non. Un débat public est prévu en 2008 concernant cette question, nous verrons bien. En tout cas pour ce qui concerne les échéances, notre position est claire, nous la rappellerons à chaque fois que nous en aurons l'occasion. C'est ce que je fais ici.

La Région, responsable du TER, Transport Express Régional pourra, si ce projet est réalisé dans les délais raisonnables, améliorer son offre de transport ferroviaire, et mettre en place de véritables **dessertes cadencées sur l'ensemble du réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon**. La mise en service d'une LGV mixte libérera les indispensables sillons sur la voie classique actuelle. C'est donc une question très importante.

## **2 – ...Sur le mode routier ensuite**

C'est par la route que transitent, en Languedoc-Roussillon comme ailleurs, le plus grand nombre de voyageurs et de marchandises.

Mais la poursuite de la modernisation du réseau routier implique que l'on veille à ne pas tracer en Languedoc-Roussillon de nouveaux axes autoroutiers avant d'avoir épuisé **toutes les solutions alternatives**.

La réflexion doit être globale, nous le disions **déjà en 1993**. Nous ne pouvons donc faire l'économie d'une réflexion globale portant sur le rôle à moyen et long terme assigné à la **conurbation Montpellier-Nîmes dans le développement du territoire régional**. Les évolutions de trafic sur le tronçon routier Nîmes-Montpellier aménagé, différeront, disions nous déjà il y a quinze ans, selon que l'on s'orientera, pour désengorger la Vallée du Rhône et les liaisons avec l'Espagne , vers la modernisation de **la RN 88 entre Lyon et Toulouse ou vers le doublement de l'A9** ».

En réalité l'impact de l'hypothèse du système RN 88, à deux fois deux voies, liée aux structurantes RN 106, A75 et A750, RN 112, A 61, sur une diffusion du trafic entre la vallée du Rhône et l'A9 n'a pas été, selon moi, encore suffisamment prise en compte ; Or cette hypothèse accompagnée par la mise en place **d'une disposition tarifaire incitative** adaptée semble, à priori, bien correspondre à la dilution recherchée du trafic et à la structuration dynamique de l'aménagement des territoires traversés. Elle mérite d'être mieux prise en considération, et de ne pas seulement figurer au détour d'un paragraphe, en page 51, dans les documents qui nous sont proposés.

Je suis donc favorable à une accélération - en priorité - **des travaux sur l'axe routier RN 88 Toulouse-Lyon**, plutôt qu'à la construction d'une nouvelle autoroute dans la zone de piémont.

**La recherche de l'efficacité économique** implique une disponibilité effective des différents modes de transport sur le territoire régional facilitant les échanges notamment – mais pas seulement – a proximité des agglomérations.

Doit on toutefois continuer à privilégier le mode de transport prépondérant en l'occurrence le mode routier, et/ou faut-il développer prioritairement les réseaux

ferroviaires et le transport maritime ? A-t-on les moyens d'investir simultanément, à un niveau pertinent, dans les différents modes ? Certaines décisions considérées comme acquises vont elles être remises en cause ?

Pour ne donner qu'un seul exemple, s'agissant du dédoublement de l'A9<sup>1</sup> entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas, l'avis défavorable de la commission d'enquête a été annoncé par le Préfet de Région le 6 avril dernier. Si la décision de réaliser rapidement cet investissement, destiné à séparer les flux de transit et les flux de desserte locale, est remise en cause, **pourrons nous nous résoudre à ne rien faire ?** Devrons nous engager de nouvelles et hypothétiques études débouchant sur des solutions alternatives elles même susceptibles d'être contestées. **Nous ne devons pas accepter la tyrannie du statu quo.**

**Séparer les flux routiers de transit et de desserte locale est en effet indispensable et urgent. Le dédoublement autoroutier de Montpellier est donc un impératif absolu.**

### **3 – ...Sur le mode maritime**

Le développement d'une **autoroute de la mer** est évoqué dans le dossier du débat public, parmi 43 propositions de nature et d'importance diverses. Cette éventualité a été actée par le CIADT du 18 décembre 2003. Elle nécessite cependant un accord international (Espagne-France-Italie). L'intérêt de cette option, si elle venait à aboutir, serait au vu des études menées par l'Etat, la **perspective d'un transfert de plus de 100 000 poids lourds par an de la route vers la mer.**

La Région Languedoc-Roussillon s'est récemment portée candidate au transfert de compétences concernant les deux Ports d'intérêt national de Sète et de Port la

---

<sup>1</sup> Dédoublement de l'axe A9 au droit de Montpellier entre Baillargues et Saint-Jean de Vedas, longueur 19 km, coût estimé 385 M d'euros

Nouvelle. Nous sommes donc directement concernés par cette « autoroute de la mer ». Un seul chiffre : en 2002 plus de 8 000 poids lourds passaient par le Perthus chaque jour ! et le trafic marchandises a augmenté depuis...

Je suis donc très favorable au report modal des poids lourds de la route vers le mode maritime et fluvial.

#### **4 – ...A propos de la cohérence territoriale...et des contraintes financières**

-

La recherche de **cohérence territoriale** implique qu'avant d'envisager un nouvel axe autoroutier traversant le Languedoc-Roussillon (A79 par exemple), on mette en œuvre toutes les **mesures susceptibles de réguler l'existant**. Les six mesures présentées dans ce registre concernent les infrastructures fluviales, ferroviaires, mais surtout routières (tableau de synthèse p.86 du dossier du débat). Elles présentent toutefois une même caractéristique : si elle sont mises en œuvre elles auront comme conséquence principale « quelques % d'amélioration de capacité, et un bilan environnemental amélioré, si report modal. ».

**Ces mesures ne sont donc pas inutiles, elles sont peu coûteuses mais elles ont un impact attendu limité. Il faut, bien entendu les mettre en œuvre.**

#### **5 – ...A propos du développement durable**

Des actions favorisant le **développement durable** sont proposées parmi les trois dernières familles de mesures présentées au débat public. Certaines de ces **mesures sont novatrices** comme par exemple celles relatives au progrès technologique (biocarburants, biomasse, production de l'hydrogène comme ressource énergétique alternative...). Elles nécessitent cependant un effort en

Recherche et Développement et leur mise en œuvre effective est, pour certaines d'entre-elles, envisagée au delà de 2025. J'y suis donc très favorable.

-----

### **Pour conclure.**

Notre CESR a conscience de ce que la **diversification de l'offre**, le **développement de l'intermodalité**, le **report modal**, la **mise en place du titre unique de transport**, **l'amélioration de l'accessibilité aux gares** – que nous avons préconisée dès 1993 – sont par exemple des **mesures indispensables**.

Notre Commission Aménagement du Territoire va rediscuter de tout ça le 29 mai prochain, et le CESR en débattrà en séance plénière le 7 juin prochain. Nous communiquerons bien entendu notre rapport à la Commission Particulière du Débat Public.

J'espère simplement que ce débat public, et les nombreuses réunions thématiques ou territoriales, prévues d'ici juillet prochain, déboucheront sur des propositions qui donneront un **contenu concret** aux notions **d'efficacité économique**, de **développement durable**, et de **cohérence territoriale**.

Je vous remercie de votre attention, et suis prêt à répondre à vos questions.