

## Synthèse de la réunion publique de Montpellier – 13 juin

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Accompagné d'Anne Devailly, il revient sur les enseignements de la première partie du débat.

### Les enseignements des réunions thématiques

#### *Les constats*

En premier lieu, les dix premières réunions thématiques ont montré un fort lien entre transports et aménagement du territoire. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé (à l'exemple du tunnel sous Fourvière à Lyon) et que la politique des transports future s'attachera à ne pas renouveler. De nombreux territoires (mais pas tous) se considèrent trop dépendants du transport routier et de la voiture particulière.

Un autre point saillant des réunions thématiques est le manque de coordination souvent déploré entre collectivités territoriales et Etat. Rappelant qu'une politique de transports ne concerne pas que les grands flux, des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les directives territoriales d'aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

#### *Les projets attendus ou rejetés*

Dans chaque région, un certain nombre de projets sont considérés comme étant prioritaires. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins gènois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fit face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, les avis sont partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. La ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan semble très attendue, au contraire d'une autoroute de piémont pour laquelle aucune demande n'a été particulièrement exprimée.

#### *Des impacts environnementaux préoccupants*

Le public tient à ce que soient pris en compte les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardiovasculaires, les transports seraient impliqués dans 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les

questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles ne correspondent pas aux nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Dès lors, il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées. Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

### ***Modifier les grands équilibres entre les modes de transports***

Le public ressent la congestion routière plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber toute la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis qu'aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité et fréquence sont deux impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

### ***Les infrastructures routières***

Il existe des craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés, les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique. C'est en ce sens que des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

A noter cependant une forte demande des élus ardéchois, qui réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

### ***Le choix de société***

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un changement de l'habitat et à son lien avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisants à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

## **Bilan et attentes de l'Etat**

**Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable)** revient en préambule sur l'augmentation prévue de 40% du trafic en 2020, chiffre qui a été fortement contesté par une partie des participants au cours des réunions précédentes. Il insiste sur le fait que ce chiffre ne traduit pas une volonté de l'Etat, mais qu'il représente au contraire une estimation raisonnable en l'état actuel des connaissances. Masquer ce chiffre serait donc irresponsable : « *cela voudrait faire croire que tout peut se régler tout seul.* »

Les mesures soumises par l'Etat au débat sont classées en 3 thèmes :

- le report de la route vers les autres modes, ceux-ci devant alors se révéler performants et bénéficiers de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, pouvant satisfaire des besoins mais présentant des limites ;
- la mobilité soutenable, recherchée au moyen de progrès technologiques et d'actions sur la demande.

### ***Le report modal***

Cette orientation consensuelle a des possibilités réelles bien que limitées. Ces mesures permettraient de reporter sur le fer ou le fleuve :

- tout l'accroissement du trafic de marchandises ;
- 10 à 30% de l'accroissement du trafic de voyageurs.

### ***Infrastructures routières***

Les mesures en faveur des infrastructures routières (requalification ou créations) ont un impact aussi néfaste sur l'environnement qu'il peut être bénéfique sur la mobilité. On comprend donc que ce thème soit sujet à controverses.

### ***Mobilité soutenable***

D'effet nul sur la mobilité, le progrès technologique est par contre susceptible d'avoir des résultats intéressants sur les gaz à effet de serre : une division par 2 à 2,5 est attendue.

Ce chiffre ne suffisant pas à atteindre le « facteur 4 », c'est à dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre, des actions sur la demande de mobilité semblent impératives. Les possibilités dans ce domaine sont très diverses, mais il est indispensable que les mesures prises aient un fort impact.

Ces trois orientations étant définies, il reste à choisir l'importance à donner à chacune d'entre elles.

## Echanges avec le public

**Jean-Paul Ménard, des Amis du rail azuréen**, retient de ces présentations la prise en compte de projets nécessaires à sa région (Provence-Alpes-Côte d'Azur) : la LGV PACA et le tunnel du Montgenèvre.

Pour lui, attendu que les gens ont une volonté croissante de se déplacer, il est nécessaire de répondre à cette volonté, en privilégiant autant que possible les transports collectifs.

Il propose un mode de contrôle des vitesses basé sur la technologie satellitaire.

**Michel Lentheric, militant associatif et Conseiller régional de Languedoc-Roussillon**, fait part des contestations qui ont pu s'élever à l'annonce des 40% d'augmentation prévisible du trafic. Il réaffirme l'importance de l'objectif du facteur 4. Il juge inacceptable toute solution qui aboutirait à un résultat inférieur : en l'absence de mesures draconiennes, « *ce sont les populations elles-mêmes qui vont disparaître.* »

Il accuse l'Etat de rester favorable aux solutions autoroutières, alors que celles-ci recueilleront toujours plus d'oppositions de la part des habitants. Il faut au contraire s'engager dans les mesures tendant à favoriser le facteur 4.

**Michel Badré** précise que les 40% d'augmentation évoqués par l'Etat ne sont pas une hypothèse acceptée d'office, mais au contraire la donnée la plus probable si les tendances actuelles se confirment.

Il insiste sur le fait que le dossier de l'Etat ne propose pas d'autoroute, mais présente une problématique d'effet de serre face à laquelle un report modal et des progrès technologiques maximaux sont insuffisants.

Il s'oppose à Jean-Paul Ménard au sujet de la mobilité, soutenant qu'une action sur ce paramètre est indispensable, bien que ses effets ne puissent être attendus qu'à long terme.

**Anne Parlange, représentante la Coordination associative**, souligne au sujet de l'augmentation prévisible du trafic que le dossier support lui-même fait part de doutes que l'Etat ne mentionne pas assez au cours du débat (incertitudes liées à la croissance du PIB, au changement climatique ou au prix du pétrole).

**Michel Badré** regrette que l'aspect social du développement durable ne soit pas davantage évoqué. En effet, des mesures éventuelles de restriction de la mobilité toucheraient plus durement les personnes les moins à l'aise financièrement. Or, certains ont un besoin absolu de leur voiture pour se rendre à leur travail.

**Eric Boisseau (FNAUT / ADTC 34)** regrette l'absence, ou en tout cas l'insuffisance, d'élus chargés de l'exécutif territorial lors des réunions du débat public.

Il appelle les élus à ne pas répondre systématiquement aux problèmes de congestion par l'élargissement des infrastructures, mais plutôt à adopter une vision systémique permettant d'appréhender ces questions de manière globale. Pour lui, cette approche conduirait à voir dans l'excès de circulation routière une défaillance des transports en commun et des modes doux de déplacement, et à agir en conséquence.

**Georges Fandos (association de défense du patrimoine)** constate une grande fragilité des autoroutes, qu'un simple incident peut entièrement bloquer, comme cela s'est produit à la veille de cette réunion.

Il critique également un optimisme excessif dans les estimations de l'impact environnemental des autoroutes, les logiciels qui permettent de les calculer reposant selon lui sur des hypothèses irréalistes. Il se réfère aux études épidémiologiques de l'Institut national de veille sanitaire, qui montrent une corrélation entre augmentation du trafic routier et maladies cardio-vasculaires ou respiratoires.

**Jean-Pierre Boulet (Autoroutes du Sud de la France)** considère que des incidents tels que celui rapporté par Georges Fandos pourraient être évités par la réalisation d'une autoroute coaxiale. Il s'agit de l'une des mesures soumises à ce débat, qui consiste en la construction d'une chaussée nouvelle de deux voies de part et d'autre de l'autoroute actuelle.

**Gérard Leras, Président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes,** revient sur les aspects sociaux dont il a été question précédemment. Il précise que la décroissance volontaire des transports ne signifie pas la paupérisation des ménages à faibles revenus. Concrètement, des tarifications sociales des transports en commun seraient à même de remédier aux difficultés de ceux pour qui le coût la voiture est appelé à devenir insupportable.

A propos des 40% d'augmentation du trafic, il s'énerve de l'amalgame que représente ce chiffre, entre des trajets aux évolutions très différentes. En effet, l'évolution du trafic automobile sera sans doute très inférieure à ce chiffre, alors que la croissance trafic poids lourds semble bien plus probable.

De même, l'augmentation du prix du pétrole aura des effets bien plus directs sur la mobilité des personnes que sur celle des marchandises. Dès lors, pourquoi ne pas distinguer ces deux flux ?

**Jean-Pierre Cambillard (Direction des routes)** présente des chiffres montrant que le trafic automobile a crû de 1,1% sur le réseau autoroutier concédé alors qu'il diminuait de 2% sur l'ensemble du réseau (2005).

Pour construire ses chiffres de croissance, l'Etat a bien pris en compte des croissances différenciées entre les automobiles et les poids lourds, et à l'intérieur de ces catégories entre la longueur et les types de trajets effectués.

**Franck Auriac** pense que la politique de privatisation des autoroutes a une influence néfaste sur la richesse publique et l'emploi (diminution du nombre d'employés de péage). D'autre part, la multiplication des ronds-points le long des routes nationales entrave le trafic, ce qui les empêche de représenter une alternative aux autoroutes.

**Jean-Pierre Cambillard** précise que ce ne sont pas les autoroutes qui ont été privatisées, mais bien les sociétés concessionnaires. A la fin des concessions, les autoroutes reviennent à une gestion de l'Etat.

Pour **Georges Fandos**, cette privatisation privera l'AFITF d'une manne de 200 à 300 millions d'euros annuels (bien que lui ayant immédiatement rapporté 4 milliards d'euros), d'où une limitation des moyens de financement des infrastructures non routières.

**Acceptabilité des mesures et groupes de mesures présentées par l'Etat.**

**Jean-Didier Blanchet (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer)** présente les mesures soumises au débat par l'Etat, classées en 3 grandes orientations.

5 constats président à l'élaboration de ces mesures :

- la congestion des transports ;
- les préoccupations liées à la sécurité routière ;
- la croissance annoncée de la mobilité ;
- le réchauffement climatique ;
- l'épuisement à terme des réserves pétrolières.

Il présente les 3 orientations :

- la mobilité soutenable (par le progrès technologique et des actions sur la demande de transports), dont les mesures semblent indispensables ;
- le report modal ;
- l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières.

**Michel Besombes, Directeur départemental de l'Équipement de l'Hérault**, présente les enjeux régionaux et locaux liés à la politique des transports. Premièrement, la région se caractérise à la fois par une démographie dynamique et une population socialement fragile, avec un fort taux de chômage. L'économie connaît un développement tertiaire et universitaire. Le tourisme est également une donnée importante.

Enfin, remarquable par la diversité des sites, le cadre de vie est également très fragile.

Dans ce contexte, deux impératifs apparaissent :

- une meilleure organisation de l'urbanisme, prenant en compte ces contraintes ;
- des modes de déplacement adaptés aux besoins ainsi définis : si l'habitat reste dispersé, le transport en commun sera quasi-impossible !

Les enjeux de transport résident dans la LGV Nîmes-Montpellier, mais aussi dans l'aéroport de Montpellier et le port de Sète.

Surtout, il faut garder à l'esprit que la région voit traditionnellement se mêler les trafics de transit et les trafics locaux, ces derniers représentant la grande majorité de la circulation. Ainsi, le doublement de l'A9 au droit de Montpellier aurait aussi pu constituer une rocade facilitant la desserte locale.

Pour résoudre la congestion des transports, les axes de réflexion concernent le rail, les transports en commun urbains (pour peu que l'urbanisation le permette), le maritime et la logistique.

Abordant plus précisément les mesures à prendre, il appelle chacun à s'interroger sur leur acceptabilité, et souvent sur l'acceptabilité des coûts que leur mise en oeuvre implique.

**Xavier Vachez (CLAPE LR)** demande une séance consacrée exclusivement au financement des mesures, cette question n'étant pas suffisamment discutée selon lui.

**Brigitte Portal** coordonne un projet « Aller-retour éco » dans le cadre du plan départemental d'insertion du Gard. Elle note que les bénéficiaires des minima sociaux sont forcés d'adopter un comportement exemplaire, en ne se déplaçant, faute de moyens, qu'en transports en commun ou par des modes doux.

Une carte de transport ferroviaire destinée aux demandeurs d'emploi se développe et laisse espérer de bons résultats. Le champ des bénéficiaires de cette carte s'étend aujourd'hui aux ayant droits de ces personnes. Pourquoi ne s'étendrait-il pas également à d'autres régions ?

Elle propose aussi des incitations en faveur des modes doux (prime à l'achat d'un vélo ou déductions fiscales, installation des organismes publics à l'intérieur des villes, aménagements adéquats).

**Alain Verbeke, Colère 26** souhaite qu'à l'issue du débat une réflexion publique soit menée avant toute décision de l'Etat, et que tous les acteurs y soient associés. De plus, les réflexions des collectivités locales doivent s'articuler avec les grandes infrastructures.

**Michel Badré** confirme que les décisions à prendre en matière de transports relèvent de plusieurs niveaux, qui devront forcément se concerter. Il répète que l'Etat ne s'est pas engagé dans le débat en portant un « projet d'autoroute caché », mais bien en exposant des problèmes sérieux, tant économiques qu'environnementaux.

Par ailleurs, la proximité des élections ne laisse pas présager de l'adoption prochaine de mesures très fortes : il s'agit ici « *de faire progresser les idées* ».

**Suzanne Boismenu (Comité de défense de la Ceirérède)** s'interroge sur la contradiction entre des statistiques indiquant la prédominance du trafic automobile alors que ses constatations visuelles l'invitent à penser que les poids lourds sont les plus nombreux sur l'autoroute.

**Jean-Pierre Cambillard** explique que les statistiques sont réalisées de plusieurs manières : analyse des tickets de péage, stations de comptage et enquêtes de terrain.

**Béatrice de Chabert (syndicat des AOC du Languedoc)** explique que les autoroutes coupent irrémédiablement les vignobles, ce qui à long terme peut poser un problème compte tenu de l'importance des paysages et de l'image pour l'économie régionale.

**Cathy Vignon (CLAPE LR)** demande comment peut s'organiser la coordination entre les différents acteurs impliqués dans les diverses mesures.

Elle souhaite que soit brisé le cercle vicieux conduisant RFF à ne pas poursuivre l'exploitation de lignes trop peu fréquentées alors que les bourgs ont besoin de dessertes satisfaisantes pour voir leur population augmenter.

La Région pourrait jouer ce rôle de coordination entre transports et aménagement du territoire.

## **Propositions des acteurs du territoire**

**Georges Fandos, Association pour la défense de notre patrimoine menacé par le doublement de l'A9 (ADPMA)** espère que l'aménagement du territoire ne reproduira pas les erreurs constatées en région parisienne. Plutôt que de laisser s'effectuer la concentration urbaine et industrielle, il faut en effet privilégier un aménagement équilibré basé sur le chapelet de villes moyennes de l'Hérault. La concentration des activités sur Montpellier a des conséquences dommageables aussi bien en matière environnementale qu'en matière économique (coûts supplémentaires du traitement de l'eau et des déchets).

Une politique transversale intégrant toutes les dimensions (agriculture, santé, etc.) et mettant en cohérence toutes les politiques sectorielles doit être conduite.

En matière de transports, la priorité doit être donnée aux solutions alternatives à l'autoroute. Par exemple, il serait possible de créer en parallèle à la future LGV une autoroute ferroviaire d'une capacité supérieure à 3000 véhicules par jour. Cette solution est d'autant plus intéressante que, si les trafics locaux dominant en nombre de camions, une analyse basée plutôt sur quantités transportées montre une part croissante du trafic de transit.

Sur le plan local, il serait intelligent de calquer les lignes de tramway sur les flux quotidiens les plus forts, ainsi que de renforcer des lignes de bus périphériques, par exemple en créant des voies réservées.

La politique urbaine doit être revue de manière à interrompre la spécialisation des espaces en zones commerciales, de loisirs, de travail, etc., en développant plutôt des pôles de proximité nécessitant moins de transports.

**Thomas Blay, Chargé de mission aménagement et urbanisme à la CCI de Montpellier**, fait part de son accord sur les solutions alternatives, à la nuance près que le transfert des camions vers le fer n'est pertinent qu'à partir d'une certaine distance.

Concernant la mobilité soutenable, les entrepreneurs approuvent les efforts menés en faveur des transports en commun urbains (tramway, parkings de rabattement) et des TER. La qualité du service est en effet une condition au report des voyageurs vers les modes collectifs.

Les plans de déplacements d'entreprises sont un instrument intéressant, mais peu adapté aux nombreuses PME du département : il serait plus pertinent de mettre en place de tels outils à l'échelle d'une zone d'activité.

Concernant les marchandises, le report modal peut aboutir à des bons résultats, mais à la condition que des efforts conséquents soient portés sur les infrastructures ferroviaires et fluviales. A noter que les entrepreneurs trouvent le transport combiné plus intéressant que le chargement du camion entier sur un train.

Des plates-formes doivent être créées pour assurer l'interface entre le système autoroutier et l'ensemble des autres modes.

Des expérimentations portant sur la réduction des vitesses sur autoroute peuvent être aussi envisagées.

Compte tenu du fait que le trafic routier est appelé à augmenter, l'aménagement de la route nationale parallèle à l'A9 est un minimum, et le doublement de l'A9 semble être nécessaire pour

raccorder les rocade est et ouest à l'A9 et pour créer un réseau périphérique véritablement capable de délester les autoroutes.

**Didier Dedieu (Association de défense de l'environnement et du cadre de vie campagnard)** souligne que les commissaires enquêteurs ont récemment émis un avis défavorable au projet de dédoublement de l'A9. Il regrette que le Ministre n'ait pas encore donné sa décision à ce sujet. Il exige que des alternatives au projet actuel soient proposées, celui-ci étant inacceptable.

**Christian Dubost, Directeur régional de RFF**, indique que le lien entre transports et aménagement du territoire a bien été pris en compte par son organisme. Par exemple, une réflexion a été menée sur la concentration de l'offre ferroviaire autour de pôles majeurs. En effet, la desserte de l'ensemble des gares, y compris celles très peu fréquentées, mobilise de la capacité ferroviaire au détriment d'une desserte plus structurée.

**Nicole Moschetti-Stamm, Vice-présidente de l'agglomération de Montpellier**, l'interroge sur la possibilité que les fonds économisés grâce à la non-réalisation du doublement de l'A9 soient transférés vers les collectivités développant des projets de transports en commun ou réalisant certains aménagements (le port de Sète avec le merroutage, par exemple)

**Jean-Pierre Cambillard** précise que l'Etat n'avait pas consacré de financement spécifique au doublement de l'A9, celui-ci étant prévu sur les fonds propres d'ASF. Un tel transfert n'est donc pas possible.

**Michel Lenthéric** regrette que les fonds publics soient affectés en priorité aux autoroutes : les 140 millions d'euros consacrés au contournement routier de Montpellier auraient été mieux employés s'ils avaient été affectés à l'extension des lignes 1 et 2 de tramway. Un véritable tramway d'agglomération permettrait en effet d'éviter la construction de rocades.

**Cathy Vignon** se demande s'il est pertinent de vouloir attirer toujours plus de population, jusqu'à devenir une mégapole.

**Jean-Pierre Boulet (ASF)** rappelle que sa société est partie prenante du projet d'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan. Cependant, ce projet ne pourra dans un premier temps concerner que 80 camions par jour dans un premier temps, 480 en 2015.

Il n'en demeure pas moins que les capacités routières doivent obligatoirement être augmentées, les autres mesures s'annonçant insuffisantes.

A propos du doublement de l'A9, il retient de la déclaration de la commission d'enquête qu'il n'existe pas de solution autre que l'augmentation de la capacité routière locale, bien que le projet présenté ne soit pas la meilleure solution.

Pour **Georges Fandos**, le fait que l'autoroute ferroviaire ne puisse en 2015 transporter que 480 camions quotidiens n'implique pas qu'il faille doubler l'autoroute. Au contraire, il faut créer une ligne ferroviaire spécifique au fret.

**Jean-Paul Ménard** fait part de son opposition aux « gares-betteraves », les TGV devant selon lui s'arrêter toujours en centre-ville.

**Christian Dubost** conclut en disant que cet aspect sera l'un des sujets abordés à l'occasion du débat public qui devrait se dérouler en 2008 sur la LGV Montpellier-Perpignan.