

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

Synthèse de la réunion thématique « Transports et développement des territoires » Montpellier 18 avril

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les membres présents et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**, il s'agit de se projeter dans le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %, selon les progrès technologiques), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat va soumettre au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. Certaines mesures visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, d'autres encore intègrent le développement du territoire, certaines enfin prennent en compte plusieurs contraintes.

Le but de l'Etat, au final, sera de définir une politique des transports en concertation avec les collectivités et en phase avec les attentes des citoyens.

Michel BADRE, Ministère de l'Écologie et du Développement durable présente ensuite les 3 autres familles proposées par l'Etat :

- Le progrès technologique soutenu (évolution des carburants, ressources énergétiques alternatives, amélioration technologiques des véhicules...). Les biocarburants et la biomasse nécessitent beaucoup de terrains, prévient Michel Badré. Il renvoie le public au rapport de la Commission parlementaire concernant le changement climatique ;

- la maîtrise de la mobilité routière (taxe carbone, quotas d'émission de CO2, réduction des vitesses, péage poids lourds sur le réseau routier, certificats verts). Michel Badré pose le problème de l'implantation des plates-formes logistiques ;
- la modification des comportements (péage urbain, gestion des migrations touristiques, réservation de l'autoroute, autopartage, urbanisme, changement des systèmes de production et de consommation, transports collectifs). Quelle politique de tourisme mettre en oeuvre face au changement climatique, s'interroge Michel Badré. Il rappelle en conclusion que l'essentiel pour l'Etat dans ce débat est la construction d'une politique des transports commune.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Anne DEVAILLY, membre de la CPDP, explique qu'elle a construit sa réunion sur 3 plans :

- politique : le développement des territoires nécessite une coordination entre tous les niveaux
- spatial : les espaces concernés sont très variés (un axe qui concentre les flux, activités et personnes et le reste : axe est-ouest, arrière-pays)
- économique, même si l'évolution des activités est très difficile à appréhender sur 20 ans.

Le contexte : cadre historique et géographique de la région

Jean-Paul VOLLE, géographe, constate que le Languedoc-Roussillon est devenu un couloir entre la Catalogne et la vallée du Rhône. 5 points procèdent de l'idée de déplacement :

- l'attractivité : une nouvelle économie et une nouvelle société accroissent les déplacements. Les phénomènes migratoires doivent être ajoutés à cela.
- la position stratégique : la région Languedoc-Roussillon est proche de la Méditerranée (quels transports maritimes pour l'Italie, l'Espagne, le Maghreb ?) ; de nombreuses agglomérations existent sur ce territoire. Il indique qu'il existe une linéarité des grandes infrastructures ;
- urbanisation et péri-urbanisation (qui augmente le besoin de mobilité) ; métropolisation (nécessité de mieux relier ces villes entre elles)
- tradition de grands projets (canal du Midi, port de Sète, canal Philippe Lamour, Marcoule...)

Plusieurs modes de déplacement sont en cause, selon Monsieur Volle : ceux de l'aire métropolitaine, ceux des villes moyennes périurbanisées et ceux des villages.

Questions/réponses

Jacques DENIS constate que l'A79 pourrait être un facteur de développement et pense que l'étoile ferrée autour de Nîmes devrait être mieux utilisée.

Michel PIEYRE, FNAUT, pense que la route est dépassée et que des axes alternatifs de déplacement doivent être proposés.

Daniel GAGNIER, collectif Cévennes Garrigues contre l'A79, indique qu'un axe Nord/Sud bien structuré permettrait d'irriguer le Haut Piémont, contrairement à l'A79 qui aura des conséquences écologiques importantes.

Comment les acteurs politiques voient-ils l'avenir de leurs territoires ?

Jean-Claude GAYSSOT, vice-président du Conseil Régional Languedoc-Roussillon, pense que les axes où se situe l'activité ont beaucoup de tensions à supporter. Il constate que cette région, très attractive, connaît un transit de plus en plus important et que le déplacement et la mobilité doivent être envisagés d'une façon renouvelée et volontariste. La ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan lui paraît indispensable ; il recommande également la réouverture de la ligne ferroviaire Nîmes/Perpignan au trafic voyageurs. Selon lui, les TER sont une solution pour un transfert des voyageurs de la route vers le rail. Il ne refuse pas des améliorations routières, mais s'oppose à un élargissement de l'autoroute. Il affirme que sans politique volontariste, il n'y aura pas d'aménagement du territoire. Pour ce faire, l'Etat doit intervenir et pas seulement la Région. Il préconise un meilleur maillage du territoire afin que les métropoles ne soient plus coupées de l'intérieur des terres.

Jean-Pierre MOURE, ville de Montpellier, pense que les enjeux forts, pour ce débat public, sont l'économie, qui est primordiale pour la croissance, et la prise en compte de l'environnement qui est une donnée sanitaire. Il alerte sur la nécessité de réfléchir aux investissements qui doivent être faits, car les décisions prises aujourd'hui n'auront d'effet qu'en 2020. Il explique que l'enjeu de ce débat est également l'affirmation de cette région. Il souhaite donner chair à la notion de métropolisation. Il lui semble nécessaire de réfléchir à ce qui est acceptable pour les populations : le temps prévaut sur la distance et la sécurité et le confort s'affirment par rapport à la vitesse. Selon lui, il faut s'interroger sur la répartition à faire dans un territoire et ne pas privilégier un axe au détriment des territoires moins occupés. Il constate que l'intermodalité ne pourra se faire sans une amélioration des équipements ferroviaires et des transports collectifs qui permettra un meilleur maillage du territoire. L'agglomération de Sète et Montpellier, en fusionnant, permettrait d'associer le port de Sète, l'aéroport de Fréjorgues et la dynamique tertiaire de Montpellier, qui permettrait de compléter la liaison Gênes-Marseille, selon lui. Il insiste sur la nécessité du TGV entre Perpignan et Montpellier ainsi que l'importance de l'axe Bordeaux/Montpellier/Marseille/Italie.

Robert LECOUC, maire de Lodève, rappelle, en préambule, que Lodève a été touchée par l'exode rural. « Lodève a perdu la bataille du rail, mais a gagné celle de l'autoroute ». Selon Monsieur Lecou, le développement économique ne peut se faire sans voies de communication. Il cite à titre d'éclairage le chiffre de 50% du tonnage qui se fait dans un rayon de moins de 50 km. Il explique également que le temps passé dans les transports n'a pas évolué, contrairement à la distance parcourue. Toutefois, la route, selon lui, doit être pensée en termes de développement local et d'insertion paysagère. Ainsi, d'après lui, les échangeurs doivent devenir des diffuseurs et aménager les territoires ; les réseaux doivent être interconnectés entre eux. La concertation avec les acteurs locaux lui semble indispensable. En tant que membre de la Mission Interministérielle pour l'Effet de Serre, il revient sur l'importance de la réflexion qui doit être faite sur l'urbanisation et les flux d'approvisionnement. Il alerte l'opinion sur le fait que les transports et l'habitat sont les plus gros producteurs de gaz à effet de serre.

Questions/réponses

Serge TABY, retraité SNCF, s'inquiète du retard pris par le TGV Languedoc-Roussillon et pense qu'il est nécessaire de rattraper le retard pris par la construction d'infrastructures ferroviaires. Les transports sont difficiles à organiser dans cette région, fait-il remarquer, car ils ont à la fois une fonction de transit et une fonction d'irrigation. Le développement des infrastructures ferroviaires, mais aussi routières, lui paraît indispensable pour le transport du fret. Il s'interroge sur la possibilité d'une prise en charge financière de ces infrastructures par l'Europe.

Jean-Claude GAYSSOT lui explique que les projets considérés comme européens bénéficient d'aides à hauteur de 50% pour les études et de 10% pour la réalisation. Il espère qu'un projet de liaison vallée de la Durance-arc languedocien pourrait bénéficier d'une telle aide. Il réaffirme la nécessité de favoriser les modes de transport qui consomment moins de pétrole et sont favorables à l'environnement.

Michel BADRE apporte des précisions sur le réchauffement climatique : une politique au fil de l'eau conduirait à un réchauffement de l'ordre de 5 à 6°, cet écart correspondant à la différence de température entre l'ère glaciaire et aujourd'hui. Mais ce qui se passera en un siècle, s'est passé en 20 millions d'années, « c'est un changement de civilisation totale », constate Monsieur Badré. Il rapporte que les progrès technologique permettraient de réduire de 2,5 les émissions de gaz à effet de serre. Il interroge les élus sur la meilleure façon de faire pour baisser encore ces émissions grâce à l'urbanisme, notamment.

Robert LECOUCO pense que la question environnementale doit être au coeur des démarches de développement des transports, car les pays émergents ne pourront sacrifier leur croissance économique. Il cite à titre d'exemple des repas scolaires fabriqués à Montpellier qui devraient, à nouveau, être préparés à Lodève.

Jean-Pierre MOURE pense que les pays émergents sauront prendre en compte leur propre survie et feront attention à l'environnement. Pour lui, l'important c'est avant tout le changement de comportement. Et ce changement pourra se faire grâce aux plans de développement des transports collectifs, du rail...

Robert CLAVIJO, Comité de Béziers du Mouvement national de lutte pour l'environnement, mentionne la voie ferrée Béziers-Paris qui favoriserait le report modal pour relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud et aménagerait le territoire. Il regrette que cette ligne, inscrite au Contrat de plan 2000/2006, ait été abandonnée dans le CIADT au profit de l'A75. Il pense qu'il y a une contradiction totale entre les discours et les actes du Gouvernement.

Jean-Claude GAYSSOT constate et regrette cet état de fait, alors que RFF a commencé des travaux et que la Région a prévu le financement de la rénovation de cette ligne.

Jean-Claude BRUNIER, transporteur, explique que le transport de marchandises doit être compétitif et que pour l'être, les trains doivent atteindre 1 000 mètres de long et peser 1 800 tonnes or il constate que la ligne Béziers/Paris ne pourrait pas les accueillir.

Georges FANDOS pense qu'il est temps de rétablir une véritable politique d'aménagement du territoire et dénonce la politique de « déménagement du territoire » et l'extension urbaine. Il regrette également la privatisation des autoroutes qui aurait pu donner à l'Etat les moyens de financer le report modal et réclame une politique claire et cohérente.

Pour Jean-Didier BLANCHET, la route reste dominante, puisque 85% des transports des marchandises se font par ce mode. Il faut donc, selon lui, limiter les émissions de gaz à effet de serre liés à ce mode. Le report modal peut, selon lui, absorber la croissance attendue de 40% du transport de marchandises. Quant aux véhicules légers, il pense que les consommations doivent être réduites grâce à la taxe carbone et à la limitation des vitesses.

François DEGANS partage le point de vue de Monsieur Fandos et rejette un discours schizophrénique. Il réclame une réduction de l'ensemble des échanges et s'oppose au libre-échange et à la mondialisation.

Jean-Didier BLANCHET ne pense pas que les échanges économiques doivent être modifiés, mais qu'une gouvernance mondiale devrait taxer les gaz à effet de serre.

Jean-Claude GAYSSOT affirme que les échanges permettent le progrès de la civilisation, mais qu'il faut s'attaquer aux transports inutiles.

Robert LECOUCOUC ajoute que les Américains, hors l'Administration Bush, sont préoccupés par le réchauffement climatique et que sans limiter les échanges, les infrastructures de transport doivent être pensées avec cette nouvelle donnée.

Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de l'environnement et de la population ?

Jean-Louis DELMAS indique que le Syndicat Mixte de la Plate-forme Pyrénées-Méditerranée qu'il dirige, regroupe la Communauté d'agglomération de Perpignan et le Conseil général des Pyrénées-Orientales. Ce pôle logistique gère 10 millions de tonnes de marchandises dont 5 millions par le train, essentiellement entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Il regrette que trop de trafic se fasse par le mode routier et explique les projets du Syndicat, tous liés à l'intermodalité : extension du port, autoroute ferroviaire et doublement de la capacité du chantier Perpignan-St Charles.

Jean-Claude BRUNIER, présente TAB, entreprise de transport routier, qui applique la technique combiné rail/route et qui est leader dans cette technique. Il explique que l'unité de transport de cette technique est la caisse mobile qui permet de passer du routier au ferroviaire, sans rupture de charge, ce qui permet une meilleure productivité sur une distance d'au-moins 600 km. Ce système, précise Monsieur Brunier, combine les avantages de la route à ceux du rail. Il regrette que le ferroviaire manque de fiabilité même si sa rentabilité, quand le train est plein, est bonne. En termes environnementaux, il précise qu'un train quotidien entre Paris et Sète permettrait d'économiser 20 000 tonnes de CO2. Les infrastructures ferroviaires n'étant pas saturées, cela permettrait de réduire les accidents de la route, même si les poids lourds ne représentent que 20% de la circulation, précise-t-il.

Claude MULERO présente le Parc naturel régional de la Narbonnaise qu'il préside. Ce parc de 100 000 hectares, labellisé en 2004, est un lieu de passage qui accueille, en son sein, une route nationale (qu'il faudrait mieux intégrer), une voie ferrée et deux ports. Il constate qu'il y a un très fort trafic essentiellement sur la période des vacances d'été. Il signale que la position de carrefour de Narbonne ne doit pas faire oublier la qualité de son environnement et que la construction de nouvelles infrastructures peut déséquilibrer la région. La création de la ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan lui paraît indispensable : elle permettrait de rouvrir certaines gares sur la ligne existante et de desservir des stations littorales. Le feroutage et le transport par mer doivent être développés, selon lui, tout comme les actions de communication et de sensibilisation de la population.

François DEGANS, Ecologiste indépendant, président de la Commission Aménagement du territoire du Conseil régional du Languedoc-Roussillon de 1992 à 1998, pense qu'il faut faire un choix entre deux types de développement. Soit une politique de concentration, guidée par l'économie, soit un aménagement volontariste du territoire qui déconcentre les activités et les hommes. Il y a également, selon lui, une double conception du ferroviaire : soit celle du TGV (la performance), soit celle du maillage du territoire, plus démocratique. En s'interrogeant sur l'existence d'un moyen de transport favorable au développement durable, il constate que les transports sont une activité qui a dépassé son seuil de productivité. Pour cela, il est favorable à une réduction de l'ensemble des transports et des échanges.

Questions/réponses

Daniel GAGNIER, interroge Monsieur Brunier sur sa vision de l'évolution de l'autoroute ferroviaire et du transport combiné rail/route.

Jean-Claude BRUNIER est partisan du combiné rail/route, plus productif et plus efficace que l'autoroute ferroviaire. Soit l'un prendra la pas sur l'autre, soit les systèmes seront complémentaires, selon lui.

Jean-Pierre LAFON, constate que la logique de services rendus a été abandonnée au profit de la logique de recherche commerciale, qui va à l'encontre des enjeux environnementaux.

Jean-Didier BLANCHET informe la salle que la vitesse optimum des véhicules sur l'autoroute est de 90 km, si l'on veut réduire la congestion.

Hubert BORG, professionnel de la montagne, alerte la salle sur le problème de la désertification des campagnes et réclame une amélioration du réseau routier, mais surtout du réseau ferroviaire et des transports collectifs. Selon lui, l'Etat ne doit pas se désinvestir de l'aménagement du territoire.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen, réclame à l'Etat un inversement des priorités et un retour au mode ferroviaire (LGV Nîmes/Perpignan et maillage du département).

Jean-Paul VOLLE constate que de nombreuses communes de taille moyenne se sont développées et considère que pour celles-ci il faudrait développer des centres secondaires : le maillage pourrait se faire à partir de ces petites villes moyennes, dans une région qui mixe transit et hausse de la démographie.

Jean-Claude BERARD, MNLE 30, mentionne l'attrait touristique de cette région, les problèmes de santé publique liés à la pollution ; la disparition du service public et propose, comme mode de communication non polluant, la fibre optique.

Sandrine MARECHAL, Confédération des écologistes indépendants, dénonce la concentration urbaine et la différence d'investissements faite par les collectivités et l'Etat entre ville et campagne. Les populations ne choisissent pas leur lieu d'habitation, celui-ci est conditionné par l'emploi, d'après elle. Elle dénonce le coût de la gestion urbaine qui augmente d'une manière non proportionnelle au nombre d'habitants. Elle réclame une localisation d'entreprises moins concentrée sur le territoire, au profit d'un réseau de villes moyennes.