

Problématique Vallée du Rhône et Arc Languedocien

Contribution du Conseil général de la Lozère au grand débat national.

Présentée par Jean-Paul POURQUIER,
Président du Conseil général de la Lozère

La vision de la problématique des transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien met en cause le rééquilibrage entre les divers modes de transports et le développement de l'intermodalité. Le développement du ferroviaire, passagers ou fret, le développement du transport fluvial ou maritime pour soulager la route, sont d'évidence des axes de réflexion incontournables. Le point de vue que j'exprimerai au nom de la Lozère sera plus limité et aura pour objet de mettre en exergue une solution alternative à la problématique soulevée, qui nous concerne directement et qu'il faut prendre en compte au niveau de ce Grand Débat National.

Il est d'abord utile de rappeler que l'axe autoroutier A75 /A71 constitue déjà une alternative aux déplacements Nord Sud du couloir rhodanien, et connaît, (malgré une faible communication médiatique), des trafics croissants au fur et à mesure de son aménagement (viaduc de Millau et raccordements à venir vers Montpellier et Béziers).

En matière de réseaux ferrés, les lignes Nord Sud existantes (Nîmes - Clermont Ferrand ou Béziers Neussargues) permettraient de développer les transports de fret, mais aussi de passagers si l'entretien de ces lignes était réalisé et que la volonté de le faire existait réellement. Cela passe au préalable par le maintien de ces lignes dans le réseau national.

La contribution de la Lozère portera donc pour l'essentiel sur un point déterminant où sa pertinence est légitime.

L'accumulation des transports de tous modes dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien a contribué largement au développement des territoires traversés. Les commodités techniques d'aménagement des territoires dans une géographie de plaine, s'ajoutant aux commodités des transports, et de surcroît à la proximité de la montagne ou de la mer, amènent progressivement les phénomènes de concentration urbaine et la démultiplication des besoins en infrastructures, dans une spirale sans fin.

L'engorgement et la saturation, physique autant que morale, guettent ainsi les zones a priori « favorisées ». La qualité de vie se trouve ainsi progressivement compromise par l'excès même de développement.

On peut alors comprendre que les habitants des zones concernées redoutent l'émergence de nouveaux projets d'infrastructures lourdes. Leur crainte est d'autant plus légitime qu'il est maintenant bien établi que la fuite en avant dans les capacités de transit ne connaît pour l'instant pas de fin et que la congestion guette.

Dans le même temps des territoires entiers, des territoires offrant une qualité de vie exceptionnelle mais encore trop enclavés, souffrent de désertification, de vieillissement et voient leur jeunesse partir vers ces concentrations urbaines contribuant ainsi à alimenter la spirale infernale. Des territoires entiers appellent de leurs vœux ces infrastructures nouvelles que d'autres rejettent.

Qui plus est, la traversée de ces territoires, au sud du Massif Central, par l'aménagement autoroutier de la RN 88 à 2 X 2 voies, offre une alternative intéressante aux besoins de transports qui utilisent la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien en direction du sud ouest français et de la péninsule ibérique. La RN 88 couplée à l'A75 dont la jonction se réalise en Lozère, permettra la liaison entre Lyon et Barcelone par Béziers, permettant de faire 50 Kms de moins que par l'A7 et l'A9.

La logique d'aménagement du territoire rejoint ici la logique de la satisfaction des besoins de transports. La dilution, plutôt que la concentration du trafic, l'offre d'une véritable alternative dans les itinéraires de desserte du territoire national ou de transit international, l'aspect sécuritaire de cette alternative, au plan national de la gestion de possibles situations de crises, ou de la défense nationale...rejoignent, en effet, la valorisation des potentialités du territoire, et surtout celle de ses hommes.

La souplesse offerte au plan interrégional dans la dynamique urbaine et foncière, grâce aux nouveaux territoires enfin desservis de manière convenable, permettra de desserrer les contraintes et d'alléger la pression sur les territoires rhodaniens et languedociens.

Par ailleurs, en matière d'aménagement du territoire, la RN 88 à 2x2 voies, sur l'axe Lyon Toulouse, se justifie d'autant plus qu'aucune liaison ferroviaire transversale n'existe dans le sud du Massif Central.

L'aménagement de la RN 88 ne peut pas ne pas figurer en bonne place dans la problématique des transports de la vallée du Rhône et de l' Arc Languedocien.

Cet aménagement constitue d'évidence un volet de la solution à cette problématique.

La RN 88, entre St Etienne et Toulouse offre, en effet, plusieurs alternatives d'itinéraires nationaux ou internationaux. Un simple coup d'œil sur une carte routière le démontre .

Pour être à la hauteur de ce que l'on attend d'un tel itinéraire, son aménagement devrait être envisagé en route expresse à 2x2 voies dans les sections difficiles et en tracé autoroutier dans toutes les sections qui le permettent. Ainsi le niveau de service offert permettrait une véritable alternative à la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien et ferait de cet axe, un axe majeur de désenclavement d'envergure européenne, reliant en transversal le Nord au Sud de l'Europe.

Une démarche innovante a été engagée par le syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon, en partenariat avec l'Etat. Elle consiste à concevoir cet aménagement routier, au travers d'une charte engageant les départements traversés, comme un élément de la valorisation des patrimoines naturels et humains traversés.

Autant d'arguments garants du respect des 3 piliers du Développement Durable qui se trouvent ainsi associés autour du projet d'aménagement de la RN 88.

C'est dans cette approche globale du Développement Durable, couplée à une vision nationale de désenclavement et d'aménagement du territoire, et en se projetant également à l'échelle des voies de communication d'intérêt européens, qu'il faut envisager la prise en compte du projet de mise à 2X2 voies à caractéristiques autoroutières de la RN 88 en tant que solution alternative à la problématique de la vallée du Rhône et de l' Arc Languedocien, objet de ce grand Débat National.