

**Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien**  
**Mardi 27 juin 2006 – salle Urbain V**

Monsieur le Président,

Je vous remercie d'avoir organisé à Mende une réunion territoriale sur le débat de la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et ainsi permettre à la population, aux acteurs économiques et aux élus de ce département de s'exprimer.

Depuis 2 mois j'ai suivi attentivement aussi bien sur votre site que dans les comptes-rendus, le débat que vous avez initié et je m'aperçois, mais pouvait-il en être autrement, que les solutions proposées sont essentiellement de deux types. D'abord comment doubler les infrastructures existantes dans la vallée du Rhône et l'arc Méditerranéen et ensuite, quelles propositions de transports autres que celles de la route mais toujours dans ce tuyau d'étranglement.

a) Comment doubler les infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc Méditerranéen :

- infrastructures routières, doublement des autoroutes, autoroutes de Piémont,
- infrastructures ferroviaires et infrastructures fluviales.

La majorité des solutions ne sont que des réponses locales et conduiront à terme à une augmentation de la concentration de la population, avec pour conséquence mécanique une augmentation de plus en plus importante du trafic local.

En définitive ces propositions continue de favoriser les infrastructures là où elles existent concentrant encore plus celles-ci dans un territoire déjà très peuplé.

b) Propositions de transport autres que celles de la route, ferroutage, fluvial, etc. mais toujours dans ce tuyau d'étranglement qu'est la vallée du Rhône et en privilégiant toujours ces axes Nord-Sud.

Pour nous, l'objectif de ce débat public n'est pas seulement d'avoir une perception à moyen terme, de trouver des solutions, l'engorgement des trafics routiers et ferroviaires vallée du Rhône et arc Méditerranéen mais au-delà comment répartir sur tout le territoire concerné activité et population.

En effet, au-delà de la vallée du Rhône et l'arc Méditerranéen il existe des territoires très proches qui se sont désertifiés et qui ont perdu de l'activité donc de l'attractivité.

La question est bien de combiner une réponse qui à la fois répond à long terme à une meilleure répartition spatiale de la population et des activités et qui parallèlement apporte des solutions, dans une perspective 2020, au problème d'augmentation de trafic dans la vallée du Rhône et l'arc Méditerranéen.

Ces questions nous nous les sommes posées depuis de nombreuses années à travers le syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse/Lyon et nous nous sommes engagés depuis 5 ans dans un partenariat avec l'Etat (ministère de l'équipement, de l'environnement et DIACT) en y associant les acteurs économiques, les associations de défense de l'environnement et les élus.

Nous sommes arrivés à l'élaboration d'une charte de développement durable qui essaye de concilier l'aménagement progressif de la RN 88 tout en tenant compte des préoccupations de gestion et de la qualité de l'environnement, en articulant l'aménagement de la route avec les projets de développement des territoires desservis.

Vous vous posez peut être la question du parallèle possible entre cette réflexion et celle que vous menez dans ce débat que vous conduisez aujourd'hui.

Au point de vue routier, quand nous regardons la carte du CIADT du 18 décembre 2003, on s'aperçoit que le chemin pour aller de Lyon à Barcelone en passant par Béziers par la RN 88 Lyon/St Etienne /Le Puy/Mende/A 75 et ensuite A 75 du Monastier à Béziers, représente une solution bien plus intéressante qu'il n'y peut paraître : Temps de transport quasi équivalent, Coût des péages plus avantageux. Par ailleurs, cet axe est déjà aménagé en 2 fois 2 voies sur les 2/3 de son tracé, quasiment en totalité sur l'autoroute A 75 du Monastier à Pézenas et une partie entre Lyon et Le Puy sur la RN88. Le seul tronçon manquant reste celui entre Le Puy et l'A 75.

En définitive, cet axe apporte à notre avis 3 réponses qui sont des préoccupations majeures de l'Etat :

1°) Le désenclavement des territoires situés au sud du Massif Central, Haute Loire, Lozère, Aveyron et Tarn.

2°) Il résout les problèmes de sécurité dans les traversées des villes. En effet, la RN 88 et tout son trafic poids lourd traverse en plein cœur de ville Le Puy, Langogne, Mende par une voie de 6 mètres de large et des trottoirs d'à peine un mètre pour les piétons qui sont de véritables bombes à retardement.

La déviation de ces 3 villes doit être **la priorité** d'aménagement pour ne pas aboutir inévitablement à une catastrophe. En effet, à Mende, un véhicule qui prendrait feu dans l'avenue Foch, là où la RN 88 passe entre deux rangées d'immeubles situés à 8 mètres les uns des autres, aucun véhicule de secours ne pourrait intervenir et je n'ose imaginer qu'il s'agisse d'un véhicule lourd transportant des matières dangereuses.

3°) L'alternative RN 88/A 75 s'il elle ne constitue pas une alternative définitive au trafic routier de la vallée du Rhône et de l'arc Méditerranéen peut néanmoins absorber une partie de l'augmentation du trafic d'ici 2020 et au-delà. 10 à 15 000 véhicules/jour et jusqu'à 25 à 30 000 en période d'été peuvent en effet transiter sur ces axes RN 88 - A 75.

Par ailleurs nos territoires sont desservis par 2 axes ferroviaires Paris/Clermont-Ferrand/Nîmes et Paris/Clermont-Ferrand/Béziers sur lesquels on pourrait imaginer de faire transiter un tonnage important de fret. Pourquoi ne pas penser qu'il puisse y avoir une plate forme multi modale à la jonction RN 88/ A 75 ?

En conclusion :

Nous pensons que le système de transport à construire n'est pas celui qui crée des infrastructures de transport nouvelles aux points de concentration de la demande, mais celui qui permet de diffuser et répartir les trafics.

Pour éviter cette course permanente des infrastructures qui entraîne une capture des flux qui conduisent nécessairement à saturation et nécessitent des infrastructures supplémentaires, il faut rompre cette chaîne infernale. La création de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien répond malheureusement à cette logique de course infernale en avant.

La RN 88, les voies ferrées Clermont/Nîmes, Clermont/Béziers sont une rupture à cette logique. Notre démarche de charte de développement durable est donc bien dans une vision prospective de cet aménagement des territoires, un délestage d'une partie du trafic de la vallée du Rhône et de l'arc Languedocien tout en sécurisant les traversées des agglomérations.

Jean-Jacques DELMAS  
Maire de Mende