

# Synthèse de la réunion territoriale de Mende - 27 juin

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Accompagné d'Anne Devailly et de Noël Lebel, 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 génois 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 fait 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 responsables de 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 tout 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 insuffisant 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 bénéficier de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, leur besoin et leurs 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.

L'objectif est de répondre à des problématiques différentes selon les territoires en élaborant une politique concertée.

## Echanges avec le public

**Dominique Bron** souhaite que, compte tenu de l'urgence de la situation, un calendrier précis des actions à mener soit fixé : on ne doit pas se contenter d'évocations floues.

**Michel Badré** indique que la problématique des transports associe le long terme et le court terme. La mise en place de certaines mesures implique un délai conséquent (construction d'infrastructures), d'autres pouvant être instituées très rapidement (régulation du trafic). De plus, certains problèmes appellent des solutions immédiates, comme les nuisances sonores aux abords des infrastructures.

**Daniel Rixte** note que le maintien des forêts primaires tropicales est aussi un élément essentiel dans la lutte contre l'augmentation du taux de CO<sub>2</sub>. Il aimerait que soit davantage évoqué le lien entre maîtrise du dioxyde de carbone et cycle de l'eau. Ainsi, la production de bio-carburants impliquerait de forts intrants, avec des répercussions inévitables sur la qualité de l'eau et la consommation des ressources hydriques.

En effet, il n'existe pas de solution unique, confirme **Michel Badré**. Si les bio-carburants et la biomasse ont leur utilité, il serait illusoire de les considérer comme la panacée.

**Martine Rouvier** s'inquiète du tracé futur de la 2x2 voies et de son impact sur les exploitations agricoles. **Bruno Lhuissier, Directeur départemental de l'Équipement**, explique que ce projet est dans une phase d'études, des réunions d'information étant en préparation. Le représentant de la chambre d'agriculture indique que l'enquête réalisée auprès des exploitants ne préjuge en aucun cas du tracé futur, mais consistait seulement en une étude dans un fuseau de 300m de large.

**Daniel Barlet** considère que la problématique est annoncée dans des termes inopportuns. Plutôt que de réfléchir aux moyens de faire face à une augmentation prévue des transports, il serait préférable de se pencher sur les mesures capables d'infléchir une telle augmentation qu'il juge insoutenable.

Si l'on considère que le développement des transports, maritimes notamment, résulte d'un avantage comparatif des pays lointains fondé sur le coût de la main d'oeuvre, il devient nécessaire de rechercher plutôt un avantage comparatif basé sur des critères environnementaux. Cela induit un travail sur la maîtrise de la demande et la réorganisation de l'appareil productif.

**Michel Badré** rappelle que le débat public est limité géographiquement et restreint au thème des transports : il est plus intéressant de se pencher sur les solutions que l'on est réellement en mesure de promouvoir. Cependant, il remarque que le développement durable est semblable au « dilemme du prisonnier », dans lequel chacun a un intérêt maximal à jouer sa carte personnelle. Ainsi, aucun acteur n'a intérêt à se lancer le premier dans une politique durable. C'est pourtant ce que l'Etat essaie de faire au travers de ce débat.

**Dominique Bron** s'interroge sur l'articulation entre le débat et d'éventuelles mesures déjà décidées par l'Etat. Le temps du débat doit, pour lui, s'accompagner d'un moratoire sur les projets d'aménagement.

**Philippe Marzolf** rappelle que la CNDP<sup>1</sup> n'est pas maître des temps de saisine, ce qui explique que ce débat soit postérieur à ceux sur la LGV PACA ou la liaison Grenoble-Sisteron.

**Jean-Didier Blanchet** explique que l'aménagement de la RN88 est une décision très ancienne (antérieure à la loi de 1995 instituant le débat public de problématique), que le CIADT de 2003 a

---

<sup>1</sup> CNDP : Commission nationale du débat public

confirmée. D'une part, le dossier support considère comme étant réalisés en 2020 tous les travaux décidés par le CIADT. D'autre part, le temps de réflexion que représente ce débat public ne signifie pas l'arrêt de ce qui a été décidé.

En 2020, on pourra donc être amené à détruire ce qui n'est pas encore construit, conclut **Dominique Bron...**

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

**Jean-Didier Blanchet** 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 (mobilité soutenable, report modal, optimisation et/ou création d'infrastructures routières).

A propos de la RN88, il précise que la mise à 2x2 voies entraînerait un report de la vallée du Rhône sur cette route de 4300 véhicules/jour, ce nombre passant à 8000 par jour en été.

### **Enjeux d'aménagement du territoire pour la Lozère**

**Bruno Lhuissier, Directeur départemental de l'Équipement**, explique que la population de la Lozère est peu nombreuse (73000 habitants) et vieillissante, même si un renouveau – fragile – apparaît actuellement.

Le patrimoine environnemental y est exceptionnel : 32% du territoire départemental sont classés en zone Natura 2000. Le parc national des Cévennes est le seul habité en France. Par ailleurs, deux parcs naturels régionaux sont à l'état de projets.

De nombreuses rivières prennent leur source en Lozère. Pour autant, l'eau n'est pas une ressource abondante dans le département.

A l'écart des grands corridors écologiques (Aubrac, Margeride, gorges du Tarn et de l'Ardèche), la Lozère se trouve à l'intersection de plusieurs territoires entre lesquels s'insèrent les infrastructures. Les grandes zones de bruit et de pollution ne l'atteignent pas, bien qu'elle ne soit pas totalement épargnée par la pollution à l'ozone.

L'agriculture est très présente (15% de l'emploi). L'élevage est principalement extensif. 43% du département sont couverts par la forêt, qui est « *notoirement sous-exploitée* ».

Le secteur médico-social est un important pourvoyeur d'emplois (3000). Enfin, le département a été un pionnier du tourisme vert, qui connaît aujourd'hui un nouvel élan avec le tourisme animalier et les sports de nature.

La Lozère est au carrefour de deux axes (A75 et RN88) mais pourtant, elle se trouve « *loin de tout* ». La route est très largement plus intéressante que le train : Lyon est accessible en 3h par la route, 4h15 par le train. Pour Toulouse, les temps de trajet passent respectivement à 3h et 7h30.

Si les espaces lozériens paraissent inépuisables, ils sont en réalité très contraints. Par exemple, la cohabitation entre des infrastructures et le Lot ne va pas sans risque.

Les enjeux pour la Lozère consistent en l'amélioration de l'accessibilité et de l'accueil, parallèlement à la préservation de l'agriculture et du commerce.

Il est intéressant de travailler au développement des taxis à la demande, du covoiturage et des navettes vers l'aéroport. La RN88 est un enjeu stratégique. Y établir une vitesse de 110 km/h serait une manière d'« *aménager en préservant* ».

Le numérique est aussi appelé à se développer, sous l'impulsion de l'Etat, du Conseil général et du Conseil régional.

Les points forts du département doivent être accompagnés : médico-social, commerce, télétravail, agriculture. La filière bois doit être renforcée, de même que la valorisation sur place des produits agricoles.

En résumé, les enjeux principaux du département concernent la RN88, la mutualisation des moyens de déplacement, les énergies renouvelables (le bois notamment) et le télétravail. Autant de domaines dans lesquels la Lozère peut devenir une « *terre d'expérimentation* ».

## Echanges avec le public

**Daniel Rixte** regrette que le dossier support n'aborde pas la place du vélo dans les transports urbains. **Michel Badré** précise que cette question implique de réfléchir à une politique d'ensemble : pistes cyclables, garages dans les entreprises, etc...

**Un participant (association les webs du Gévaudan)** souhaite que dans le domaine du numérique la Lozère se montre encore plus audacieuse, en travaillant sur le très haut débit.

## Intervenants

**Jean-Paul Pourquier, Président du Conseil général**, souhaite un rééquilibrage entre les différents modes de transports et le développement de l'intermodalité.

L'A75 représente déjà une alternative à la vallée du Rhône pour les trafics nord-sud. D'autre part, les lignes ferroviaires existantes pourraient se développer à condition que leur entretien soit réalisé.

Il considère que l'accumulation des transports dans la vallée du Rhône participe à un cercle vicieux, aboutissant à des concentrations urbaines qui renforcent encore le besoin d'infrastructures. Cette « *fuite en avant dans les capacités de transit* » compromet progressivement la qualité de vie des régions traversées, alors qu'à l'inverse d'autres territoires sont menacés par la désertification et le vieillissement.

Ces territoires enclavés « *appellent de leurs vœux les infrastructures que les autres rejettent* ». Ainsi, l'ensemble RN88 à 2x2 voies et A75 permettraient de relier Paris à Barcelone en parcourant 50 km de moins que par la vallée du Rhône : une véritable alternative offrant davantage de souplesse pour l'aménagement régional tout en diminuant la pression sur la vallée du Rhône.

L'élu exprime sa préférence pour une RN88 mise à deux voies dans les secteurs difficiles et transformée en autoroute là où cela est possible.

Il mentionne le syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon, qui a mis en place une charte de développement durable conciliant l'aménagement de la RN88 et la valorisation du patrimoine naturel et humain des territoires traversés.

**Jean-Jacques Delmas, Maire de Mende et Président de la Communauté de communes de la Haute vallée d'Olt**, considère que le doublement des infrastructures dans la vallée du Rhône est une mesure de court terme, qui aboutit à renforcer la concentration des activités.

Pour lui, la problématique principale concerne la répartition sur l'ensemble des territoires concernés par le débat, des activités et de la population.

Il note que la liaison Lyon-Saint-Etienne-Mende-Béziers comporte déjà 2x2 voies sur les 2/3 du parcours : seul le tronçon reliant le Puy à l'A75 reste à aménager. Outre le désenclavement du sud du Massif Central, cet aménagement permettrait de résoudre les questions de sécurité actuellement posées par les traversées du Puy, Mende et Langogne.

En résumé, si l'ensemble RN88-A75 ne représente pas une alternative définitive, il peut néanmoins absorber une partie de la croissance du trafic de la vallée du Rhône. Cette solution constituerait une rupture avec la logique de concentration des infrastructures en répartissant mieux les trafics.

Sur le plan ferroviaire, les deux lignes Paris-Clermont-Nîmes et Paris-Clermont-Béziers sont à développer.

**Joseph Bouniol** demande si le report de trafic de la vallée du Rhône sur la RN88 entraînerait les mêmes nuisances sonores à Mende qu'à Valence.

**Un conseiller général du Nord de Mende, syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Lyon-Toulouse** note que la mise à 2x2 voies de la RN88 a longtemps été contestée par l'Etat du fait de son faible trafic. Pourtant, le sud du Massif Central doit mieux s'insérer dans les réseaux économiques et l'A75 n'y suffit pas. Il est donc capital d'articuler l'axe nord-sud avec des axes transversaux. Plutôt que de renforcer les infrastructures de la vallée du Rhône, cela aboutirait à un « *système maillé, homogène, avec des itinéraires alternatifs équivalents* ».

**Dominique Bron** doute que l'analyse des élus soit partagée par tous. Selon lui, des études donnent des prévisions différentes quant au report de trafic que permettrait une RN88 à 2x2 voies.

Cet axe a un débit très faible, explique-t-il, et son impact économique est très discutable. En effet, les grands axes accumulent la population à leurs extrémités tout en drainant les territoires traversés. Enfin, leur impact environnemental est colossal.

Il estime ainsi que « *le doublement de la RN88 n'a pas prouvé qu'il peut offrir une alternative à la vallée du Rhône, et son intérêt pour l'aménagement du territoire est très contestable* ».

**Jean-Pierre Cambillard (Direction des routes)** confirme les chiffres de report de trafic escomptés (4300 véhicules jour sur l'année, 8000 en été), calculés en fonction des hypothèses évoquées dans le dossier support, dont la hausse de 40% de la mobilité.

**Un représentant de l'association lozérienne d'études et de protection de l'environnement** voit le département comme « *une terre sauvage qu'il faut préserver* ». Il déclare que les habitants de Lozère travaillent tous en Lozère, et qu'une autoroute ne servirait donc qu'à délester la vallée du Rhône.

**Jean-Paul Pourquier** espère que la Lozère ne se limitera pas à une terre n'accueillant que des retraités. Au contraire, la très faible population étant un problème, il faut attirer jeunes et entreprises, ce qui rend impératif le désenclavement aussi bien routier que numérique.

Il cite l'A75 en exemple pour le développement.

S'il est nécessaire de protéger les paysages, cet atout touristique ne sera attractif que si un certain nombre de services peuvent être proposés.

**Christine Trauchessec (Sollac Méditerranée)** présente l'activité de l'usine de Saint-Chély, qui emploie 225 personnes à la production d'aciers spéciaux pour l'industrie électrotechnique. L'intégralité des 130 000 tonnes de matières premières est acheminée par train depuis Fos ou Dunkerque, tandis que les 120 000 tonnes expédiées le sont entièrement par camion. Cette utilisation de la route s'explique par la nécessité de garantir des délais de livraison, la fragmentation des expéditions et les flux tendus. A ce titre, le fait que l'A75 soit située à moins de 2 km de l'usine apporte un grand bénéfice. La SNCF a, quand à elle, des délais de route importants et nécessite que les clients soient embranchés.

L'entreprise est favorable aux mesures d'amélioration des infrastructures routières. En revanche, les mesures financières devront veiller à ne pas modifier les équilibres entre chargeurs et destinataires : les transporteurs ne doivent pas être les seuls à en supporter le coût.

**Claude Lhuillier (Association lozérienne d'étude et de protection de l'environnement)** constate l'absence de solution permettant de poursuivre la croissance des transports tout en diminuant la « *prédation* » sur l'environnement et la saturation des infrastructures.

Dubitatif quant à l'utilité collective de transports sur des milliers de kilomètres, il estime que les politiques publiques doivent chercher à infléchir les tendances actuelles. Ainsi, parmi les mesures proposées par l'Etat, il exprime sa préférence pour tout ce qui peut réduire la demande de mobilité. C'est une affaire de politique publique, qui dépend aussi des choix individuels du consommateur.

Le report modal vers le fer, le fleuve et la mer doit être accru. Claude Lhuillier regrette que le transport aérien, bien pire que la route en termes d'impacts, n'ait pas été évoqué.

L'association est d'accord avec les mesures de gestion de l'existant, mais s'élève fermement contre toute création d'infrastructure routière. Elle considère que la mise à 2x2 voies de la RN88 revient à créer une route distincte de l'actuelle.

L'intervenant juge « *aberrant de vouloir anticiper la demande* ». Pour lui, le véritable avantage comparatif sera basé sur la fluidité et non le désenclavement.

Les réserves émises dans le dossier support de l'Etat au sujet d'une autoroute des piémonts s'appliquent tout aussi bien selon lui à la mise à 2x2 voies de la RN88.

Les solutions bénéfiques pour la Lozère consisteraient en l'aménagement de créneaux de dépassement sur le réseau existant, sans oublier les contournements de Mende et Langogne. Il est par ailleurs regrettable que le service ferroviaire se dégrade depuis des années : le trajet Mende-Paris en train s'effectue aujourd'hui moins vite qu'il y a 25 ans, et la ligne Béziers-Neussargues est « *au point mort* ».

En conclusion, il juge que la mise à 2x2 voies de la RN88 ne répond pas au besoins de la Lozère, est inutile au délestage de la vallée du Rhône et porte atteinte à l'environnement : elle ne correspond absolument pas aux critères du développement durable.

**Un participant** note que les grands flux économiques nationaux, le développement local, les contournements des villes sont des problématiques très distinctes, et qu'il ne faut pas chercher à

rassembler sous une seule problématique d'autoroute.

Il ajoute que l'A75 n'a pas apporté de développement mais plutôt une polarisation, en attirant des activités situées auparavant 10 à 20 km plus loin. Un autre exemple montre l'« *effet macaroni* » de l'A9 : dans l'Aude, certains territoires pourtant situés à proximité de cet axe sont en voie de désertification.

Il ajoute qu'il sera difficile de trouver des financements pour les travaux de la RN88.

**Michel Badré** confirme qu'il est nécessaire de débattre sur le lien entre infrastructures et emploi, avant d'affirmer des positions de principe en faveur ou en défaveur de nouvelles routes.

**Jean-Didier Blanchet** indique que les travaux prévus sur la RN88 sont estimés à un milliard d'euros. Sur les points financiers, il pense que l'AFITF<sup>2</sup> pourrait être le réceptacle d'une taxe sur l'usage des routes nationales et autoroutes urbaines par les poids lourds. Lors de la privatisation des autoroutes, l'agence de financement des infrastructures de transports a été dotée de 4 milliards d'euros, qui ont été principalement redistribués en faveur du ferroviaire.

Une taxe carbone pourrait également rapporter beaucoup d'argent, qui ne serait toutefois pas forcément utilisé dans le domaine des transports.

**Monsieur Bertrand, Conseiller municipal**, regrette le désengagement de l'Etat dans le transport ferroviaire. Quant à l'aménagement de la RN88, il doit être pensé comme un « *défi* » : faire de la 2x2 voies un outil intelligent, plus compatible avec l'environnement. Au sujet de la mise à deux fois deux voies, « *il faut faire, mais mieux qu'ailleurs* ».

**Michel Dumas, président de l'association « Oui à la 2x2 voies »**, ne croit pas que l'ensemble des lozériens travaillent dans le département. Au contraire, « *90% des jeunes d'ici ont dû s'expatrier et reviennent en Lozère à la retraite.* » Face à ce constat, la route est un élément indispensable de développement, au même titre que le téléphone et Internet.

A propos du chemin de fer, il remarque que son essor avait permis de développer des régions, qui aujourd'hui sont entraînées par son déclin, à l'image de Langogne.

**Xavier Pedel** fait partie des 4 abonnés utilisant quotidiennement le train entre Marvejols et Mende. « *En étant tout seul dans le train, je coûte plus à la collectivité qu'en prenant la voiture* ». Un simple effort de publicité suffirait à renforcer la fréquentation du train, espère-t-il.

**Laurent Privas (SNCF)** rappelle que les deux allers-retours quotidiens Marvejols-Mende n'existaient pas deux ou trois ans auparavant. Il promet que les idées émises dans les comités d'associations seront promues.

**Georges Le Bris** regrette que le devenir de la planète ne soit pas davantage évoqué : un débat sur le mode de vie est nécessaire.

**Jeanine Rouvière, Maire de Balsièges**, souligne que les espaces lozériens sont très contraints, alors que les flux sur la RN88 sont en augmentation.

Il est nécessaire de discuter de la méthode de définition du tracé de la 2x2 voies : associant Etat et élus, cette méthode donnera la priorité aux études environnementales.

**Jean-Paul Pourquier** considère que les divergences de points de vue relèvent de visions différentes de l'aménagement du territoire, opposant la tranquillité au développement. Il affirme que le

---

<sup>2</sup> AFITF : Agence de financement des infrastructures de transports de France

dynamisme de la Lozère rend indispensable une nouvelle infrastructure.

**Ginette Brunel, adjointe au Maire de Mende,** demande qu'au-delà des oppositions de principe, un terrain d'entente soit trouvé autour d'une « *solution innovante pour la RN88* ».