

# LA VALLEE DU RHONE OU LA RANCON DE L'IMMOBILISME

---

Il y a 20 ans, la question de la saturation prévisible de la circulation dans la vallée du Rhône était déjà posée.

Fallait-il prévoir un deuxième axe autoroutier dans cette vallée, parallèle au premier, pour faire face aux encombrements à venir ?

Cette option avait ses partisans jusqu'aux échelons les plus élevés de l'administration française.

A la suite d'une analyse plus précise, il est vite apparu que cette option présentait plusieurs inconvénients.

La vallée du Rhône apparaissait déjà comme un axe très chargé en moyens de communication : autoroute, route nationale, voie ferrée, bientôt TGV, etc...

Des équipements sensibles du point de vue de la sécurité existaient sur cet axe : FEYZIN, MARCOULE, PIERRELATTE, etc... Fallait-il concentrer encore davantage d'automobilistes dans leurs parages ?

Par ailleurs, le terrain se faisait rare, l'urbanisation galopante, l'implantation de nombreuses industries réclamait chaque année d'importantes superficies au détriment de l'agriculture et en particulier du maraîchage, prospère dans la vallée. Fallait-il retenir un scénario "au fil de l'eau" condamnant à terme toute activité agricole, et voir s'échafauder une conurbation aussi longiligne que monstrueuse de LYON à MARSEILLE qui aurait concentré, chaque jour davantage, circulation et pollution ?

Fort heureusement, c'est un autre scénario qui fut retenu : celui de l'aménagement du territoire.

Il était clair en effet que l'allègement du trafic dans la vallée du Rhône pouvait être obtenu en créant, de part et d'autre de celle-ci, deux axes qui, dans le même temps, désenclaveraient deux importants massifs de notre pays : le Massif Central et les Alpes.

C'est ainsi qu'il fut décidé de réaliser l'axe CLERMONT-FERRAND – BEZIERS d'une part et GRENOBLE – SISTERON d'autre part. En effet, dans la mesure où existaient déjà l'autoroute LYON – GRENOBLE au Nord et MARSEILLE – MANOSQUE et bientôt SISTERON au Sud, il suffisait de réaliser les 150 kilomètres qui séparent GRENOBLE de SISTERON pour doubler les 316 km de LYON à MARSEILLE par la vallée du Rhône.

Dans ces conditions, on aurait pu penser que l'on commença par cette réalisation.

Le Massif Central fut déclaré prioritaire ...

C'est ainsi qu'aujourd'hui existe l'axe CLERMONT-FERRAND – BEZIERS, au surplus gratuit, à l'exception de l'imposant viaduc de MILLAU.

Il n'en est malheureusement pas de même de son symétrique : l'axe alpin, à qui il manque toujours un barreau manquant de 92 km entre le Col du Fau, GAP et LA SAULCE, dans la vallée de la Durance.

C'EST L'ABSENCE DE CET AXE QUI, POUR UNE BONNE PART, REND SI AIGUË LE PROBLEME DE LA VALLE DU RHONE et qui provoque la résurrection de solutions écartées il y a une vingtaine d'années !

LA PREMIERE REPONSE A LA SATURATION DE LA VALLEE DU RHONE CONSISTE A APPLIQUER LES DECISIONS PRISES AU C.I.A.T. DU 13 AVRIL 1987 ! en terminant l'axe Alpin : LYON – GRENOBLE – GAP – MARSEILLE.
--

Après maintes péripéties ayant trait au choix du tracé entre deux vallées, après une enquête publique brutalement interrompue cinq heures après son lancement par un ministre nommé trois jours plus tôt en 1997, le Gouvernement a décidé d'organiser un débat public, sur un sujet débattu depuis 20 ans ; celui-ci s'est déroulé en 2005.

A l'issue de ce débat, Monsieur Dominique PERBEN, le onzième Ministre de l'Équipement qui ait eu à connaître de ce dossier depuis Pierre MEHAIGNERIE en 1976, a décidé la réalisation du dernier tronçon de 92 km permettant une continuité autoroutière entre LYON et MARSEILLE par les Alpes – Il faut commencer par appliquer rapidement cette décision.

LA PREMIERE REPONSE A LA PROBLEMATIQUE DE LA VALLEE DU RHONE, C'EST LA REALISATION DU BARREAU MANQUANT DE L'A.51 : GRENOBLE – GAP - SISTERON.

Par contre, s'agissant de la vallée du Rhône proprement dite et de l'arc languedocien, la solution ferroviaire nous paraît la meilleure.

Pierre BERNARD-REYMOND

Maire de Gap

Ancien Ministre