



## **Pour un aménagement concerté et réfléchi de la RN 88**

*Jean-Louis Calmettes est adjoint au Maire de Decazeville et chargé des Transports et de la mobilité à la Communauté de Communes Decazeville-Aubin.*

*Il s'intéresse depuis des années à tout ce qui touche aux transports tant des personnes que des marchandises et à leurs impacts économiques, sociaux et environnementaux.*

*Il suit plus particulièrement ce qu'il se passe dans le département de l'Aveyron et en Midi-Pyrénées.*

*Il a suivi depuis le début le projet d'aménagement de la RN 88 appelée aussi « diagonale du fou ». Il a vu comment l'Etat et les élus locaux, droite et gauche confondus, aidés par quelques notables influents ont évacué le débat pour imposer unilatéralement un doublement de cette voie. Mais cette solution au service d'un système libéral et d'une industrie polluante se fait au détriment d'un département qui avait un environnement en partie préservé malgré une première balafre autoroutière et une agriculture intensive, mais aussi des contribuables Aveyronnais et Midi-Pyrénéens qui vont devoir en plus mettre la main au portefeuille.*

*Cet aménagement se fait également au détriment d'autres modes d'échanges, de transports et de déplacements puisqu'en cette période de restrictions budgétaires, on a plus les moyens de tout financer.*

*Comment en est-on arrivé là ? Quelles peuvent être les autres solutions ? Est-il trop tard pour changer ?*

*Ce quatre pages essaie de répondre à ces questions.*

*<http://jlcalmettes.blogspot.com>*

*La RN 88 a besoin d'être améliorée à la fois pour des questions de sécurité et de qualité de liaison. Un aménagement réfléchi et concerté de la RN88, l'alternative évincée rapidement du débat, préservant les territoires à vocation agricole, contournant Baraqueville et le Grand Rodez, supprimant les passages à niveau, sécurisant la traversée des bourgs, d'embranchements dangereux et autres points noirs, prenant en compte la circulation agricole et doublant exceptionnellement les voies uniquement là où le flux et la déclivité le justifient, est une réelle nécessité.*

*Cet aménagement permettrait d'assurer une réelle politique d'aménagement du territoire, centrée sur une relocalisation de l'économie sans vider les territoires proches et sans constituer une entrave financière publique au déploiement des moyens alternatifs et collectifs de transport.*

*La Région Midi-Pyrénées et le département de l'Aveyron doivent consacrer tous leurs efforts sur les compétences dont ils ont réellement la charge en matière de transports et de déplacement : les TER, l'organisation du transport de marchandises par rail, les transports interurbains, tout en aidant les communes et communautés de communes à créer à leur tour des transports collectifs ainsi que des aménagements pour les circulations douces.*

*Toutes les alternatives aux déplacements routiers des personnes et des marchandises doivent être fortement encouragées.*

## **Le doublement de la RN 88 : un projet du siècle dernier :**

**Le projet de liaison internationale Séville-Varsovie appelée aussi « diagonale du fou », dont la RN 88 n'est qu'un maillon, ne date pas d'hier.**

**Pourtant, partout en Europe, l'heure est à la remise en cause du tout routier et à la recherche d'alternatives soutenables pour les générations futures.**

### **La fin du pétrole bon marché est arrivée :**

Notre dépendance à l'égard des énergies fossiles sera aggravée alors que ces ressources sont appelées à diminuer fortement dans les décennies à venir. Le prix du carburant peut être multiplié par 3 en quelques mois.

### **L'évolution du climat :**

Selon l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'air en Midi-Pyrénées), les émissions de CO<sub>2</sub> issues du secteur des transports (essentiellement routiers) augmentent en Midi-Pyrénées plus vite qu'au niveau national (+2,3% par an en Midi-Pyrénées, +0,6% en France) alors que la croissance de la population n'a été que de 1,1 % dans le même temps. Cette croissance des rejets de CO<sub>2</sub> due aux transports est d'autant plus inquiétante que ce secteur est le premier poste émetteur de CO<sub>2</sub> et concerne la moitié des émissions régionales. Midi-Pyrénées est de loin la région championne de France pour sa part des rejets de CO<sub>2</sub> dus aux transports.

Des projets aussi aberrants que l'autoroute Castres-Toulouse ou le doublement de la RN 88 vont-ils améliorer cet état de fait ? Il n'y a pas besoin de créer un Observatoire Pyrénéen du réchauffement climatique pour comprendre que non !

### **Vous avez dit désenclavement ?**

Il faut en finir avec le mythe du désenclavement routier ! Il y a des grands axes routiers sans développement et du développement sans grands axes routiers ! De très nombreuses études montrent que la vitalité d'un territoire est inhérente à son dynamisme propre, plus qu'à ses liens physiques avec l'extérieur.

L'essor d'activités généré par les grands axes routiers se réalise souvent au détriment des territoires voisins proches. Demandez par exemple aux habitants du Vigan (30) ce qu'ils

pensent de la A75, eux qui ont vu une entreprise de 60 personnes déménager à La Cavalerie !

Des entreprises et des activités de Villeneuve, de Rieupeyroux, de Réquista, d'Espalion, de Villefranche-de-Rouergue, du Bassin de Decazeville, de Capdenac, de Rignac... qui déménagent au bord de la RN 88, voilà ce qu'il risque surtout d'arriver.

De plus, comment défendre l'agriculture et l'industrie locale en créant un axe routier européen qui va faciliter un peu plus l'arrivée massive sur notre territoire et en Europe de produits agricoles à bas coûts du sud de l'Espagne et une délocalisation partielle ou totale d'entreprises de la « mécanic valley » vers l'Europe de l'Est.

### **Impact et répercussions négatives sur le commerce local du Ruthénois.**

L'attractivité commerciale va toujours dans le sens province-métropole et jamais à l'inverse.

Si le doublement de la RN 88 voit le jour, le taux d'évasion commerciale de la zone de Rodez vers Albi et Toulouse ne fera que progresser, avec ses répercussions sur l'emploi et le lien social.

### **Un débat trompeur :**

La solution d'aménagement doux de la RN 88 a été rapidement évincé du débat par les tenants du doublement et du tout routier qui ont de plus appelé honteusement leur projet : « itinéraire de développement durable ».

Pourtant, cette solution alternative, là aussi évincée rapidement, refait actuellement surface pour l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse, grâce à mise en place d'une Commission Particulière de Débat Public.

Le débat pour l'aménagement de la RN 88, et plus généralement sur les transports dans notre région, est plus que jamais nécessaire du fait des bouleversements économiques, sociaux et environnementaux récents et surtout ceux à venir.

## Le doublement de la RN 88 : un projet du siècle dernier :

### Les associations environnementales opposées à cet aménagement :

Trois associations environnementales qui avaient participé au comité de pilotage pour l'élaboration de la charte de la RN 88 avant de le quitter, dénoncent cette imposture. Pour **ALEPE**, la **FRANE** et **Uminate MP** qui rassemblent tous ceux qui, de Toulouse à Lyon, œuvrent depuis des années pour étudier et faire connaître les richesses de notre environnement et prendre en compte les exigences de sa conservation dans les activités humaines et les projets d'infrastructures tant publics que privés, cette charte est une manipulation de l'opinion publique.

*« Pour nous, le développement durable ne saurait être la continuation des errements du passé. Il ne suffit pas de vouloir habiller de vert un projet dont le bénéfice économique est aléatoire et l'impact sur l'environnement totalement négatif :*

- *Incitation à l'accroissement du transport international de marchandises par la route.*
- *Contribution à l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre.*
- *Destruction d'habitats naturels.*
- *Compartimentation d'espaces naturels rares*
- *Artificialisation des sols...*

*Le but des politiques publiques n'est pas de suivre des tendances prétendues inéluctables mais de chercher à les infléchir dans le sens de l'intérêt général et du long terme. Vouloir anticiper la demande de transport et donc inciter à son développement dans une région qui jusqu'à présent était préservée de la plupart des nuisances routières ne peut donc être un objectif du « développement durable ». C'est pourquoi, nous dénonçons cette charte et ne voulons pas continuer plus longtemps à cautionner par notre présence une opération de manipulation de l'opinion publique qui va à l'encontre des buts de nos associations ». 15 décembre 2005.*

### Est-ce aux régions et aux départements de financer de financer des routes nationales ?

Avec la grave crise qui nous touche et avec l'incertitude qui plane sur les recettes de ces collectivités, financer des routes nationales constitue une gabegie d'argent public. Certains élus et associations d'utilisateurs le dénoncent et résistent :

- **L'ADF (Assemblée des Départements de France)** présidée par le socialiste Claudy Lebreton, se déclare dans un communiqué du 9 juin 2009, défavorable au financement des routes nationales par les départements.

- Le **président socialiste du conseil général de l'Ariège** a opposé en octobre 2009, un « non » ferme à la demande de l'Etat qui lui demandait 6 millions d'euros pour financer la déviation d'Ax-les-Thermes sur la RN 20.

- **Pour la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)** : « *Le plus irritant est le discours facile des élus territoriaux qui réclament de l'argent à l'Etat pour leurs transports publics tout en faisant pression sur lui pour obtenir ici une rocade, là une autoroute ou une 2X2 voies ou un aéroport qui concurrenceront ces transports publics.*

**Martin Malvy, président PS de la région Midi-Pyrénées**, vient d'en donner un exemple particulièrement affligeant. Après avoir emprunté 500 millions d'euros pour financer la régénération du réseau ferré, ce qui lui a valu un Ticket Vert de la FNAUT, il se plaint du manque de moyens financiers des régions et déplore que l'Etat s'appuie sur elles pour arriver à financer les nouvelles lignes à grande vitesse. Mais il vient de proposer à l'Etat de l'aider à financer la modernisation des routes nationales de sa région et se dit prêt à y mettre une centaine de millions d'euros.

Plus lucide, **René Souchon, président PS de la région Auvergne**, résiste aux pressions des élus locaux et refuse à l'Etat tout cofinancement des routes nationales et du contournement du Puy. »  
- 15 mai 2009

# Une autre politique de territoire et des transports :

## Un urbanisme et un territoire équilibrés :

Chaque année en France, ce sont 74 000 ha de terres agricoles qui sont converties en zones commerciales, infrastructures routières, lotissements... Tous les dix ans, l'équivalent d'un département Français est artificialisé avec comme conséquences la perte importante de la biodiversité et l'imperméabilisation des sols. Pour la seule déviation de Baraqueville en 2 X 2 voies, ce sont 150 ha de terres agricoles qui seront sacrifiées. Combien de jeunes agriculteurs aurions-nous pu installer sur les terres agricoles ainsi prises pour le doublement de la RN 88 ?

La maîtrise de l'étalement urbain est le point central de tous les schémas d'aménagement actuels. La 2X2 voies accentuerait l'étalement urbain de Rodez et d'Albi, conduisant à une augmentation des déplacements automobiles les plus quotidiens. Il est plus qu'urgent de sortir de ce cercle vicieux.

Au contraire, il faut rapprocher au plus près le logement, l'emploi, l'éducation, la santé, l'agriculture, le commerce ou le loisir : toutes ces activités humaines doivent trouver leur place dans la proximité.

L'aménagement que nous proposons permettra un développement harmonieux de toutes les villes et villages Aveyronnais sans être vampirisés par la RN 88 et les pôles urbains de Rodez, Albi et la métropole Toulousaine.

## Les alternatives au tout routier :

- Il faut favoriser le rail, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises
  - o Poursuivre la modernisation du réseau ferré, notamment de l'axe Toulouse-Séverac
  - o Augmenter le nombre de TER, leurs fréquences, améliorer les horaires, avoir des tarifs attractifs
  - o Mettre en place un titre unique pour tous les transports de Midi-

Pyrénées (TER, bus, Tisseo...)

- o Réhabiliter entièrement la ligne Béziers-Neussargues
  - o Moderniser la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) pour permettre d'y faire rouler des trains Corail à 220 km/h
  - o Créer un service public régional du transport de marchandises par rail
- Il faut des transports collectifs interurbains départementaux (éventuellement interdépartementaux), complémentaires aux TER, avec des bus-navettes fréquents aux heures de pointe et peu chers comme le font avec succès d'autres départements comme le Tarn, les Pyrénées-Orientales...
  - Mettre l'usager au centre des priorités en matière de déplacements.
  - Il faut également aider à la création de PDE (Plan de Déplacements Entreprises) et de PDA (Plan de Déplacements Administrations)
  - Il faut aider au covoiturage (plateformes de covoiturage instantané, stop organisé...) et à l'autopartage.
  - Pour les trajets quotidiens courts, les loisirs et le tourisme, il faut favoriser l'usage du vélo.

## Et surtout, il faut assurer l'intermodalité de tous ces modes de transport.

Enfin, le déplacement le moins cher et le moins néfaste pour l'environnement est celui que l'on évite. Les nouvelles techniques d'information et de communication évitent souvent des déplacements pour des réunions ou des rencontres informelles en face à face ou en petits groupes et font gagner du temps.

