

Le 17 décembre 2019

COMMUNIQUE

Point sur le transfert des routes nationales

Réunis le 20 décembre pour le dernier Conseil départemental de l'année, les élus du Département ont voté le budget primitif 2020 de la collectivité. L'étude des rapports de la Commission Infrastructures en séance a été l'occasion pour Henri Boyer, président de la commission infrastructures, déplacements et mobilités de faire un point sur le transfert des routes nationales. La genèse de ce dossier remonte à mai dernier lorsque l'Assemblée des Départements de France (ADF) a organisé une réunion avec le Directeur général des Infrastructures, des transports et de la Mer, Marc Papinutti, délégué par Madame la Ministre, pour discuter du projet de décentralisation des routes nationales vers les départements :

« La Présidente était présente, rappelle Henri Boyer. Elle a réagi immédiatement suite à la proposition cartographiée de déclassement d'une partie du réseau national, comprenant pour la Lozère, les RN88 et 106 dans leur intégralité. Suite à cette réunion, nous vous avons proposé d'adopter une motion au Conseil départemental du 28 juin pour s'opposer au déclassement de nos 2 RN en voirie départementale (motion adoptée à l'unanimité). D'autres départements, comme la Haute-Loire, ont aussi délibéré. Cette problématique a été évoquée de nombreuses fois en bureau de l'ADF et avec le Président de l'Essonne, François Durovray, en charge de la commission mobilités à l'ADF, avec qui nous avons travaillé. Les négociations se sont ouvertes département par département sur la base des propositions de mai dernier ».

La Présidente Sophie Pantel a donc travaillé avec le Ministère pour présenter et défendre les arguments validés par l'assemblée départementale ; Henri Boyer en a énuméré un certain nombre :

A/ Deux itinéraires à vocation d'intérêt national

Concernant la RN 88

- L'aménagement complet de la RN88 permet de concurrencer l'axe A61/A9/A7 en particulier dans les sections les plus critiques

La RN 88 permet de gérer les perturbations majeures sur A61/A9/A7 et apparaît comme un itinéraire de substitution majeur en cas de crise

- la RN 88 doit permettre de rejoindre plus rapidement l'A75 et de désenclaver la préfecture ; le déclassement en Lozère conduirait à un réseau en impasse

Concernant la RN 106

- Au sud d'Alès, 2X2 voies conservée par l'État ; le déclassement en Lozère conduirait à un réseau en impasse
- Utilisée majoritairement par les PL à Montmirat et sans alternative possible (pentes trop fortes et épingles à cheveu) ; Parmi ces PL l'approvisionnement en carburant depuis le port de Marseille, vital pour la Lozère. La RN 106 est une mesure d'aménagement du territoire à mettre en perspective avec l'absence de port, voies navigables ou aéroport en Lozère ainsi que de la faible industrialisation du territoire.

B/ Le Département a déjà fait des efforts

- Le Département a récupéré la RN9, la RN 108, la RN 106 au nord, la RN88 aux Ajustons pour un total de 139 km.

Contact : Yvan GUILHOT, Conseil départemental de la Lozère
Communication - Presse

☎ : 04 66 49 66 07 / 07 86 30 50 12 • Fax : 04 66 49 66 23

Courriel : presse@lozere.fr

Le 17 décembre 2019

COMMUNIQUE

C/ Le Département n'a pas les moyens de moderniser et d'entretenir ces routes :

- Le coût est prohibitif pour aménager ces routes par rapport à notre budget même pour ne financer que 20 % du total soit le strict minimum pour un maître d'ouvrage
- Certains aménagements seront incontournables compte-tenu du trafic de la RN 88 et de l'enjeu de sécurité et nous seraient imposés par l'État. (ex : les 4 passages à niveaux sur la section Romardiès – Vielbougues dont 1 quasiment impossible à supprimer (Brueil est))
- Certains aménagements sont indispensables sur la RN106 comme :
 - Pollution récurrente du Tarn
 - Éboulements assez fréquents avec coupures de route
- Pas de structure d'étude capable de piloter un très gros projet
- Le coût de la viabilité est très élevé du fait de l'altitude et du niveau de service à apporter. Au vu du climat, il est nécessaire de renouveler plus fréquemment les couches de roulement.

D/ Aucune économie globale ne peut être envisagée du fait de la différence de niveaux de service et d'organisation :

- Les niveaux de service hivernaux en particuliers sont différents de ceux pratiqués par le Département (N3 7h-20h au mieux pour le département)
- La refonte des deux organisations conduirait à une augmentation du coût pour le département par rapport à notre organisation actuelle
- La gestion de la RN 106 au sud de Jalcreste se fait depuis le Gard ; on ne peut accueillir ces agents dans nos locaux actuels

Pour le Président de Commission infrastructures, tous ces arguments ont été entendus : « *Un peu partout en France, des discussions similaires ont eu lieu avec les départements qui ont pu avoir d'autres propositions et faire d'autres choix. Sous réserve des votes en assemblée, nous pouvons déjà vous communiquer que le Gard récupérerait ses RN avec des réserves, la Haute-Loire reprendrait la RN102 mais pas la RN88. Enfin, l'Aveyron récupérerait la RN88.*

Nous tenons à saluer, pour une fois, la concertation menée par la ministre avec les collectivités préalablement à l'examen de la loi. La préparation de cette loi a fait l'objet de discussions avec les collectivités et notamment les départements.

C'est pourquoi, je suis surpris des propos tenus par le Député de la circonscription Lozère, qui paraît finalement peu informé des orientations en cours dans les ministères. Il semble être le seul à ignorer la préparation de la loi dite 3D (décentralisation – déconcentration – différenciation) dans laquelle cette nouvelle vague de décentralisation de routes s'inscrirait.

Le député cherche à jeter l'opprobre sur l'action du département en général et veut minimiser le travail mené sur ce sujet qui aurait eu des conséquences négatives très importantes pour les lozériens. Tout le monde devrait se féliciter de ce résultat ».

Et la Présidente Sophie Pantel d'ajouter : « *Pour conclure, si le transfert de ces routes avait été acté, ces dépenses étant obligatoires, cette décision aurait impacté de plein fouet notre budget et se serait inévitablement répercutée sur d'autres politiques non-obligatoires mais pourtant essentielles au bien-vivre ensemble comme le sport, la culture, le patrimoine, l'agriculture, l'aide aux communes et aux associations, ... »*