

Venant BRISSET, le Bosquier, 48160 St-Michel-de-Dèze

Enquête publique

Projet d'aménagement de la RD 998 entre Bédouès-Cocurès et le pont de la Vernède

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je n'ignore pas qu'une enquête publique n'a qu'une vocation consultative et qu'une somme majoritaire d'avis défavorables ne peut pas être pour autant décisionnelle. En général, une enquête publique est destinée à recueillir les avis de la population pour permettre l'acceptabilité du projet en en gommant, ça ou là, ses bévues les plus criantes.

Aussi bien en introduction, **mon point de vue défavorable** sur la "philosophie" d'encourager la vitesse qui sous-tend ce projet d'aménagement pourrait vous apparaître hors sujet. Mais cette critique centrale donnera un fond à mes remarques détaillées.

Mon avis défavorable porte :

- sur la conception d'ensemble d'éliminer des obstacles à la vitesse des véhicules,
- sur le surdimensionnement des modifications dont quelques unes auraient pu être recevables par exemple pour tel ou tel virage précisément, en dehors de cette conception "bulldozer" uniforme,
- sur l'octroi, à peine déguisé (secret de Polichinelle), d'un chantier de 12 mois à l'entreprise locale CHAPELLE, qui fait en coulisses du chantage à l'emploi.

- I -

Le fond du projet du conseil départemental repose sur une pulsion de vitesse de plus en plus surannée :

- d'une part, sur une route touristique dont l'agrément est reconnu (randonneurs pédestres et cyclistes, vacanciers descendant se baigner dans le Tarn, etc.),
- ensuite parce que la vitesse requiert une dépense supplémentaire d'énergie des véhicules et donc de pollution de CO₂, à l'heure de l'augmentation des gaz à effet de serre,
- enfin la vitesse est en train de passer de mode puisque c'est l'inverse qu'on voit s'installer partout : ralentisseurs, chicanes, voire le nouveau dispositif dit "écluse" qui se répand de plus en plus, ou bien les panneaux recommandant des distances de sécurité avec les cyclistes, c'est-à-dire le respect de la mobilité douce.

Il faut revenir sur les prémisses récentes de cette exhortation des autorités départementales à la vitesse et à aplanir conséquemment notre relief pour la satisfaire :

À l'automne 2020, six mois avant les élections renouvelant le conseil départemental, la majorité sortante - ensuite réélue - a utilisé comme argument de campagne électorale, la promotion de la vitesse sur les routes départementales en installant, à grands frais à chaque départ de départementale quittant le réseau d'État, des panneaux autorisant à rouler à 90 km/h, c'est-à-dire à l'amorce de chacune de nos chères routes tortueuses de montagne !

La question très simple qui s'applique au projet de restructuration des 4,7 km de la D 998 est la suivante : s'agit-il de profiler les routes afin de mettre en concordance la publicité d'une liberté possible (90 km/h) avec sa possibilité pratique (une route rectifiée) ?

Certes, beaucoup d'habitants à l'année utilisent cette route notamment pour leurs besoins professionnels : le besoin qu'on leur prête de dévaler cette route de plus en plus vite ne dit rien sur la pression sociale et le stress (conditions de travail des salariés, rentabilité des artisans...) qui les aiguillonnent ainsi.

- II -

Expériences personnelles permettant de démonter de fausses évidences

- À la fois comme cycloportif : j'ai 70 ans et des décennies de pratique cycliste à raison de plusieurs milliers de kilomètres par an, notamment en Lozère où je réside en permanence depuis 18 ans. J'utilise très souvent, et je ne suis pas le seul, la D998 qui est un parcours enchanteur.

Je voudrai évoquer combien est contre-intuitif l'idée qu'une route est moins dangereuse pour un cycliste si elle est plus large : en effet, quand une route est étroite les véhicules arrivent moins vite et le ralentissement

subi pour tenter le dépassement du cycliste est relativisé et perçu comme une faible gêne; a fortiori, si un véhicule arrive en face, l'automobiliste ne tentera rien dans cette situation si peu propice.

Dans le cas d'une route élargie, le véhicule ira plus vite, le ralentissement dû au cycliste est ressenti comme très contrariant et croyant bénéficier d'un espace suffisant le conducteur entreprendra de doubler à *tous les coups*, y compris dans un virage, y compris quand un véhicule arrive en face : j'en ai été la victime une fois, pourtant sur la RN 106 (!), du fait d'un semi-remorque qui s'est rabattu trop tôt !

- À la fois comme conducteur d'autocar (toutes fonctions confondues : du transport scolaire en Lozère aux voyages touristiques internationaux) : la longueur du véhicule (de 12 à 14 m) impose une conduite assez fine en parcours de montagne. Sachant que dans les courbes à droite le conducteur doit emmener le nez de son autocar un peu à gauche afin que l'essieu arrière « passe » et n'empiète pas dans le fossé. Paradoxalement, déporter le porte-à-faux avant de l'autocar un peu à gauche comporte beaucoup plus de risques dans le cas de "routes élargies" puisque les véhicules, arrivant en sens inverse à grande vitesse, sont persuadés d'avoir toute la place... ce qui n'est pas le cas de routes sinueuses, dont les dangers sont connus des habitués, ou redoutés par la fréquentation touristique, et où donc tout le monde se règle sur une vitesse plus faible permettant des réactions opportunes.

Là aussi, est contre-intuitif que la sécurité augmenterait avec la largeur de la route, puisque ce qui est occulté dans cette argumentation est l'augmentation de la vitesse dont toutes les statistiques démontrent depuis cinquante ans qu'elle est à l'origine des accidents mortels.

- III -

Le surdimensionnement du chantier envisagé fait s'interroger comme si la collectivité n'était plus libre d'entreprendre des modifications correctement proportionnées.

Cette folie des grandeurs est d'un autre temps, celui de l'inconscience dont on paye maintenant les pots cassés. L'heure est à la sobriété : pendant 12 mois, les engins de terrassement et les camions transportant les déblais ne tourneront pas à l'eau claire, que je sache ?

Encore une fois, si quelques virages pourraient être un peu rabotés, rien ne permet de comprendre un reprofilage de la route sur 4,7 km : il y a les 500 premiers mètres disons litigieux – compte tenu des réserves émises plus haut sur le ralentissement bénéfique qu'ils imposent en arrivant du Pont-de-Monvert pour l'entrée à Cocurès, pourtant équipée d'une chicane. Ensuite, la visibilité est bonne. Le pont au pied du château du Miral est constitutif du patrimoine ; une fois ce lieu emblématique dépassé, la route est relativement plus large et de bonne visibilité.

Le BTP est gros demandeur de chantiers. Il est vrai qu'il a considérablement investi dans de coûteuses machines qui doivent tourner au maximum sous peine de pénaliser les comptes de l'entreprise. L'intense mécanisation des chantiers dits de « travaux publics » est synonyme de très forte productivité, d'où la nécessité de susciter *sans cesse* de nouveaux GROS chantiers pour rentabiliser le matériel ; qui plus est, ce secteur est faiblement créateur d'emploi par unité de valeur ajoutée – à la différence du bâtiment, et d'ailleurs plutôt dans la rénovation que dans le neuf. On ne voit pas pourquoi la collectivité devrait compenser le déséquilibre de la comptabilité des entreprises du BTP (emprunts pour ces engins mastodontes) du fait de leur prospective concurrentielle erronée, en injectant des sommes énormes dues à des chantiers disproportionnés.

L'entreprise CHAPELLE, sise à Cocurès même, croit pouvoir œuvrer "dans son jardin", l'appel d'offres ne pouvant guère lui échapper du fait de la réduction de ses coûts étant "à domicile", et de la difficulté pour des entreprises concurrentes d'accéder à Cocurès (exiguité du pont entre Bédouès et Cocurès). Sa réputation n'est plus à faire dans la gestion chaotique de déblais anciens et de ses rebuts de chantiers !

Il serait tout à l'honneur de cette entreprise de savoir se dégager d'une filière (les gros terrassements) qui ne correspond plus aux besoins de l'époque, plus soucieuse de prendre soin du territoire : il ne manque pas de nouvelles perspectives d'avenir pour se recycler, par exemple, dans la phytoépuration, y compris pour les collectivités locales, qui récupèrent de l'eau qui va devenir si précieuse.

Mais la filière du BTP ne se résume pas aux entreprises elles-mêmes : en amont les cabinets d'étude poussent à la roue puisque leurs émoluments sont proportionnels à l'épaisseur des dossiers d'études préalables. Cette documentation est un peu de la poudre aux yeux : entre nous, qui prendra le temps dans les vicissitudes de sa vie quotidienne de lire les 138 pages de l'étude d'impact, farcies de termes techniques que le commun ne maîtrise pas, et les 50 pages de la déclaration d'utilité publique (idem) ?

Il y a une sorte d'emballlement négatif dans la synergie entre lobby du BTP, cabinets d'études et élus qui veulent se faire mousser par de GRANDES réalisations (sans même évoquer des retours d'ascenseur éventuels scabreux entre les uns et les autres).

Tout laisserait à penser que c'est la politique du fait accompli qui régit les affaires communes : ainsi, plutôt que les autorités départementales consultent d'abord la population sur l'intention générale d'un aménagement décrit à grands traits, elles préfèrent engager de gros frais d'études, s'entourer de pseudo scientificité pour asseoir la décision (on n'aurait pas dépenser tout cet argent pour rien, n'est-ce pas ?) qui ne saurait être remise en question. Tel a été aussi le processus engagé pour l'aménagement du site des mégalithes des Bondons et son enrobage de marketing touristique avec l'édification d'un bâtiment d'accueil commercial dédié.

Récapitulatif

Je me prononce **défavorablement sur le projet d'aménagement de la RD 998 entre Bédouès-Cocurès et le pont de la Vernède** au titre de :

- la transformation de cette route pittoresque en "boulevard" est un encouragement, une excitation à la vitesse qui est le premier facteur accidentogène,
- la dégradation du cadre de vie, aussi bien pendant cet énorme chantier (on parle d'une durée de 12 mois, donc aussi pendant la période estivale) qu'ensuite : l'enlaidissement est garanti du fait de la difficulté à revégétaliser (sécheresse endémique...) les arasements, voire l'érosion brutale des talus lors des pluies violentes. Le volume (on peut dire la montagne!) de déblais, dispersés ça ou là (dont une partie à la discrétion de l'entreprise !), va dégrader les milieux vivants,
- la soumission des affaires communes, en l'espèce, l'amélioration d'une route départementale, aux desiderata du BTP friand de gigantesques terrassements.

Je suggère de s'en tenir à l'amélioration de la visibilité dans les 500 premiers mètres à la sortie de Cocurès - dont l'entretien a été laissé à l'abandon, sans doute dans la perspective d'une remise à neuf globale (le dossier de la déclaration d'utilité publique et l'étude d'impact datent de décembre 2019 !!).

Il serait opportun d'en faire un chantier pilote de conception "douce" qui préserve le caractère exceptionnel du site (balcon au-dessus du Tarn) en y réservant un emplacement pour des arrêts d'agrément.

Vendredi 22 décembre 2023
Venant BRISSET