

Le viaduc de Millau, Monument national du tout-routier ?

lundi 27 février 2006, par [DACHY Yves](#) (Date de rédaction antérieure : 18 mars 2006).

Facilement évitable à la conception par une légère modification du tracé de l'autoroute, ce tout petit maillon de l'A75 coûte 425 millions d'euros. Il est spécialement financé par les usagers qui se voient imposés un péage supplémentaire. Le concessionnaire mise sur un trafic en très forte hausse, de 1500 camions aujourd'hui à 5000 camions par jour d'ici 2010. Et déjà on parle de doubler l'autoroute au droit de Clermont-Ferrand. La totalité de l'A75 aura coûté au moins 1,5 milliards d'euros.

Or le gouvernement a refusé la modernisation de l'axe ferroviaire Béziers Clermont-Ferrand, qui demandait 300 millions d'euros pour une remise à neuf complète des équipements. Les travaux de rénovation de la voie ont été stoppés nets par l'actuel gouvernement dès son arrivée au pouvoir. Aucun train de voyageurs ne circule plus de bout en bout sur cette ligne.

Une manifestation à l'occasion de la venue de Gilles De Robien, ministre des transports venu inaugurer le contournement de Lodève par l'A75, l'a rappelé : la ligne est menacée d'arrêt total si les travaux les plus urgents ne sont pas entrepris.

L'Hérault du Jour (6.3.5.) dit cruellement que De Robien a inauguré des travaux décidé par Jean-Claude Gayssot ministre de gauche, lequel, rappelons-le, lança en 1995 la privatisation de la SNCF et mit en selle le processus d'abandon des voies jugées non rentables, telle - au hasard - la ligne Béziers Clermont-Ferrand !

Rénovée, la ligne fera transiter jusqu'à 80 trains de fret par jour en traction électrique, soit l'équivalent théorique à terme, et après adaptation technique, de près de 2600 camions par jour à un prix imbattable et dans des conditions de sécurité optimum. Cette projection réaliste donne une idée du potentiel offert par le train, malgré le fait que cette ligne subit une contrainte forte. Elle comporte en effet des parties à forte pente limitant l'empot des convois dans le Massif Central.

La construction uniquement de nouvelles infrastructures routières ne peut que stimuler un trafic déjà pléthorique, extrêmement coûteux à court et à long terme. Cette politique n'ouvre aucune alternative à un système qui consomme 50 % des produits pétroliers et alors que la perspective d'une raréfaction du pétrole se confirme.

C'est une fuite en avant qui conduit... droit dans le mur.

P.-S.

* Ecrit pour la revue MOTIVE(e)S, bulletin mensuel de la LCR-Hérault.