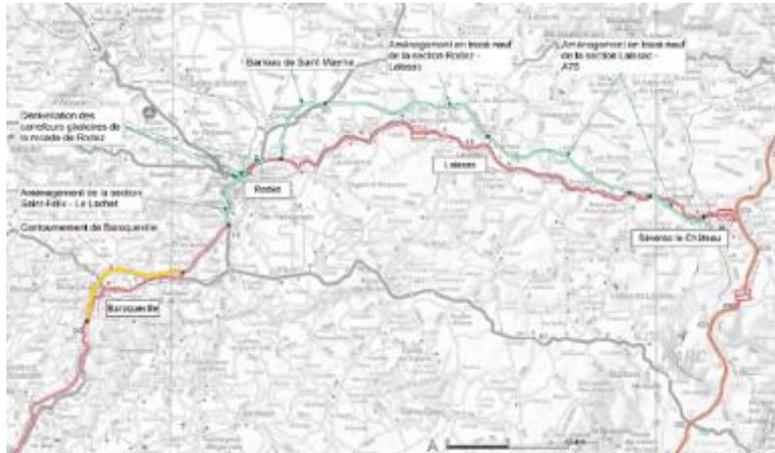


4.18 RN88 (CPER)

Lors du CIAT de Mende en 1993, la mise à 2x2 voies de la RN 88 avait été annoncée dans l'esprit de compléter le désenclavement du Massif central et les acteurs locaux sont toujours dans l'attente de la réalisation de cette promesse. Cette conception datée de l'aménagement du territoire qui n'a jamais été clairement remplacée par une stratégie alternative affirmée pose encore aujourd'hui des difficultés de compréhension mutuelle.

4.18.1 RN 88 dans l'Aveyron

La RN88 assure la desserte de l'Aveyron et constitue une section du réseau routier national reliant Toulouse et Lyon. Le tronçon Rodez-Laissac est une des sections les plus accidentogènes de l'itinéraire Rodez-A75. La RN88 est parfois proche des zones bâties. L'Aveyron est également un département enclavé. Le linéaire de la RN 88 est parallèle à celui de la ligne ferroviaire Rodez-Séverac, dont la région Occitanie envisage la remise en service.



Le projet concerne d'une part la section courante entre Rodez et l'A75 et d'autre part la traversée de Rodez ainsi que l'accès Ouest à Rodez sur la section comprise entre les échangeurs de Saint-Félix et du Lachat. Les conditions de circulation difficiles en traversée de Rodez ont conduit à étudier le projet de dénivellement des trois giratoires du contournement. Cette opération permettra d'assurer la continuité de l'aménagement à 2x2 voies de la RN88 sur la rocade de Rodez en venant de Toulouse. Des incertitudes subsistent sur le choix de l'option à mettre en œuvre sur la section courante entre Rodez et l'A75. Le trafic en 2017 est d'environ 7 000 à 11 000 véhicules par jour, dont 5 à 10 % de poids-lourds.

Avis COI 2018 : projet non-examiné.

Une DUP a été obtenue en 1997 sur la base d'une mise à deux fois deux voies de l'itinéraire. La position de l'État a été de privilégier, d'une part, la réalisation d'une route bidirectionnelle en tracé neuf, élargissable à terme à 2x2 voies, entre Rodez et Laissac (cette option de route bidirectionnelle est estimée en première approche à 108 M€₂₀₂₁ TTC) et, d'autre part, de n'envisager aucun aménagement nouveau sur la section entre Laissac et l'A75. A contrario, les collectivités locales, en particulier le Département de l'Aveyron, demandent l'aménagement de la section Rodez-Laissac directement à 2x2 voies et la réalisation d'un tracé neuf entre Laissac et l'A75, également suivant un profil à 2x2 voies. Au moment de la réalisation du rapport du COI, les derniers arbitrages dans le cadre de la loi 3DS (région et département s'y intéressant) étaient en cours. En décembre 2021, le Premier Ministre s'est exprimé favorablement au principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN88 jusqu'à l'A75, sans engagement sur son financement.

Le coût du projet de mise à 2x2 voies estimé à 180 M€ et le niveau d'engagement de l'État et des cofinanceurs n'est pas défini à ce stade. Une évaluation a été réalisée en 2016 selon les guides en vigueur et avec une VAN/€investi comprise entre -0,4 (aménagement sur place) et 2,2 (2x2 voies) selon le scénario choisi.

L'option à 2x2 voies évolue en grande partie dans des zones naturelles sensibles (ZNIEFF) et traverse à plusieurs reprises une zone Natura 2000. Entre Rodez et l'A75, on compte neuf ZNIEFF 1 et trois ZNIEFF 2. Deux zones Natura 2000 sont présentes dans le fuseau Rodez-Laissac.

Malgré la forte mobilisation des autorités locales et l'accord donné récemment par le gouvernement, la pertinence d'un aménagement complet à 2x2 voies ne semble toujours pas établie comme une réponse adaptée aux besoins de développement économique du territoire concerné. Les projections de trafic, qui restent faibles au regard d'un aménagement à 2x2 voies, méritent elles-mêmes d'être réexaminées en fonction des nouvelles orientations nationales. Les solutions collectives (autocar, covoiturage) sont à privilégier et peuvent conduire à revoir la pertinence de prévoir à terme un aménagement à 2x2 voies et ainsi faciliter la conception et la réalisation des aménagements immédiats.

4.18.2 RN 88 en Lozère

Dans la Lozère, entre l'A75 et Langogne, la route nationale 88 est aménagée en route bidirectionnelle avec des créneaux de dépassement et traverse la ville de Mende, chef-lieu du département.

Un aménagement à 2 x 2 voies, majoritairement en tracé neuf, a été étudié et a conduit en 2006 à une concertation publique. Au regard du coût important de ces travaux (1,3 Md€) et du niveau des trafics attendus ne justifiant pas un tel aménagement capacitaire, il a été décidé de mener des études et des travaux sur les opérations prioritaires du département : la rocade ouest de Mende et le contournement de Langogne. La mise en service de la rocade ouest de Mende est prévue en 2023. S'agissant du contournement de Langogne, celui-ci vise à éviter la traversée du centre-ville marquée par l'étroitesse des rues.



Une étude d'opportunité a été initiée en 2016 afin d'améliorer l'axe en considérant l'ensemble de l'itinéraire entre Rodez et le Puy-en-Velay. Le parti d'ensemble n'est pas encore arrêté, mais à ce stade sont identifiés :

- la réalisation d'aménagements ponctuels entre l'A75 et Langogne pour améliorer les conditions de circulation et de sécurité de l'itinéraire en traitant les points les plus problématiques de l'axe (aménagement de traversées d'agglomération, sécurisation de carrefours) et en renforçant l'offre de dépassement, notamment sur la section Pelouse–Langogne où celle-ci est inexistante, pour un total de 73 M€₂₀₂₁ TTC.
- la déviation de Langogne par le sud hors des zones urbanisées par un tracé neuf bidirectionnel, dont le coût est évalué à 94 M€₂₀₂₁ TTC.

Avis COI 2018 : projet non examiné.

Le trafic est compris entre 3 000 et 10 000 véhicules par jour selon les sections (il peut atteindre 15000 veh/j dans Langogne certains jours de vacances et environ 2000 PL/j). La gare de Langogne vient d'être réaménagée et est desservie par le train Le Cévenol, elle constitue désormais un pôle multimodal pour la desserte des villages voisins. Langogne est engagée dans une Opération de Revalorisation du Territoire dans le cadre du programme « Petites villes de demain ».

Le projet d'amélioration de la RN 88 ne figure pas au SRADDET Occitanie. L'enquête publique est prévue prochainement pour la déviation de Langogne. Le niveau d'engagement de l'Etat et des collectivités territoriales n'est pas encore déterminé. Une évaluation a été réalisée en 2019 selon les guides en vigueur et avec une VAN/€investi comprise entre -1,2 pour la déviation de Langogne et variable sur les autres sections.

L'impact environnemental est potentiellement important (entre l'A75 et Langogne, il y a 6 zones ZNIEFF 1, 5 zones ZNIEFF 2 et 4 zones Natura 2000). Le tracé porté par les services de l'Etat avec l'appui des autorités locales pour la déviation de Langogne est une déviation très large, qui a notamment pour objectif de desservir la zone d'activités économique des Choisinets lancée en 2013. Le COI ne dispose pas d'éléments qui justifieraient la faisabilité et la pertinence d'une déviation alternative d'ampleur plus modeste.

Le COI rappelle qu'il n'est pas en mesure de porter une appréciation d'opportunité pour un projet d'enjeu aussi local que la déviation de Langogne ni sur les options qui permettraient d'éviter une déviation longue, donc coûteuse et d'impact environnemental important. Sous réserve des négociations régionales pour la conclusion du prochain CPER, le projet de déviation pourrait être lancé sur 2028-2032 dans le scénario de planification écologique, mais il pourrait l'être avant 2027 dans le scénario de priorité aux infrastructures, sous bénéfice des résultats des études et enquêtes publiques à venir. Les aménagements ponctuels sur le reste du linéaire pourraient dans tous les cas être poursuivis.