



■ JUSTICE
 Jusqu'à un an
 de prison ferme
 pour des vols
 et l'incendie
 de deux stades

PAGE 5



**Vente massive
 de literie** Du 22 mai au
 17 juin 2023



Livraison
 et installation
 OFFERTES

Exclusivité DARTY

815€ **489€**
 Dont 10€ d'éco-part.

Soit 40% de réduction

Matelas Victor 2 140 x 190 cm.
 Hauteur 24 cm. 580 ressorts
 ensachés. Confort très ferme.



A côté DARTY CUISINES



leveil.fr

l'éveil



CentreFrance

DE LA HAUTE-LOIRE

VENDREDI 5 MAI 2023 - 2,00 €

Langogne et Pradelles enfin contournées ?



Attendu depuis 30 ans, le contournement
 de Langogne est en bonne voie. En Haute-
 Loire, Pradelles souhaite faire partie
 de cette déviation pour inclure les deux
 communes. Il en va de son avenir...

PAGES 2 ET 3

**Vide-greniers,
 reconstitution et
 expo Playmobils :**
 tout le programme
 de votre week-end

AGENDA. Découvrez tous
 les rendez-vous qui vont
 animer la Haute-Loire
 durant trois jours. **PAGE 9**



**Les Foulées
 de Saint-Germain
 fêtent leur
 25^e anniversaire
 ce samedi**

COURSE HORS STADE. La journée s'an-
 nonce sportive mais aussi festive avec
 un joli programme concocté par les
 organisateurs. **PAGE 26**



**Le Puy - Espaly,
 un beau derby
 pour une place
 en demi-finale
 de Coupe**

COUPE DE LA HAUTE-LOIRE. La réserve po-
 note reçoit à Massot le voisin espaviot,
 ce vendredi à 19 h 30, pour un choc
 très attendu... **PAGE 27**

Langogne et Pradelles

Contournement

Le contournement de Langogne semble en bonne voie, trente ans après les intentions affichées lors du comité interministériel d'aménagement du territoire de Mende en 1993. L'option retenue écarte pour l'heure un autre contournement tout aussi attendu, celui de Pradelles.

Philippe Suc

philippe.suc@centrefrance.com

Trente ans après que l'État ait annoncé son intention d'accélérer en Lozère les travaux d'aménagement de la RN 88 (par le premier ministre de l'époque, Édouard Balladur au CIAT de Mende du 12 juillet 1993), le contournement de Langogne semble enfin en bonne voie mais comment ignorer à quelques kilomètres de là les nuisances du trafic routier dans la traversée de Pradelles ? Sans parler de la dangerosité de la route nationale tortueuse entre les deux localités. Le contournement de Langogne se précise donc.

L'enquête publique est imminente

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (après une phase de concertation en 2015) pourrait être lancée dans le courant du mois de mai. Elle devrait durer au moins un mois. Le tracé retenu par les services de l'État vise à fluidifier et sécuriser la traversée de Langogne. L'association Oui à la deux fois deux voies route 88, un peu sommeilleuse ces derniers temps revient sur le devant de la scène. Elle souhaite que ce tracé dit « court », proposé par le ministère chargé des transports et qui se termine au quartier du Pont d'allier soit revu pour un tracé plus long qui contournerait non seulement Langogne mais aussi Pradelles.

Pourquoi ne pas reprendre les études de 2006 qui prévoyaient de faire arriver la route à La Fayette sur la RN 102, question-

ne l'association ? Une chose est sûre que ce soit pour les associations ou pour les élus, le contournement est nécessaire et particulièrement attendu. Le maire de Langogne, Marc Oziol espère une déclaration d'utilité publique cet automne pour lancer au plus tôt les procédures d'acquisition. Pour l'édile, il n'y a plus de temps à perdre pour la mise en œuvre d'un chantier que le premier magistrat de Langogne espère voir aboutir d'ici huit à dix ans. Et encore est-ce un pari très optimiste.

**Pour Marc Oziol,
« L'important, c'est
que les travaux
commencent »**

Le contournement a été au cœur des échanges lors de récente venue à Langogne de la présidente de la région Occitanie, Carole Delga. Les régions auront bientôt leur mot à dire. La loi du 21 février 2022 dite loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification) conforte les compétences des collectivités locales dans les domaines des transports. Ces mêmes régions voudront-elles remettre le métier leur ouvrage, en d'autres termes imaginer un contournement plus ambitieux ?

Pour un impact écologique et agricole moindre ne gagnerait-on pas à jouer la carte d'une variante du tracé actuel passant par Lespéron (Ardèche) ? Mais n'est-ce pas courir le risque de voir retarder encore un projet attendu depuis... 30 ans.

Dans deux délibérations, prises en 2015 et 2022, le conseil municipal de Langogne s'est déclara-



UNE SI LONGUE ATTENTE. Voilà trente ans que le bassin de vie de Langogne, 14.000 habitants, attend la déviation.

ré favorable au projet mis sur la table par l'État. Le maire Marc Oziol n'y voit que des avantages, non seulement pour sa ville mais aussi pour tout le bassin de vie langonnais de 14.000 habitants. Il s'appuie sur une récente étude de l'INSEE mettant en avant le frein aux services que

constitue un réseau routier peu favorable.

Jusqu'à 2.000 poids lourds par jour

La municipalité ne veut pas toutefois être taxée d'égoïste indiquant sa préférence « pour un contournement plus large ».

Marc Oziol se montre prudent : « Il ne faut pas mettre en opposition les deux options. L'important c'est que les travaux commencent. Les études sont réalisées. Si le contournement doit évoluer sur la partie ardéchoise et altiligérienne, pourquoi pas. De toute façon, la pre-

Une exploitation agricole risque d'être amputée de ses terres

Si tout un chacun s'accorde à dire qu'un contournement est indispensable, celui-ci ne fait pas que des heureux. Un éleveur dont la ferme se situe à cheval sur l'Ardèche et la Lozère exprime sa colère.

Sébastien Rouvier, éleveur allaitant à Lespéron, craint avec le chantier de se voir privé de 20 hectares (sur 70 au total) de ses meilleures terres, et de se retrouver avec sa ferme coupée en deux. « Si on m'enlève ma plaine, qu'est-ce que je fais ? Déjà qu'on n'est plus que quatre sur la commune avec des troupeaux, je ne parle pas de ceux qui tiennent des vaches pour la PAC » se lamente l'agriculteur.



COLÈRE. La famille Rouvier reçoit le soutien des membres de l'association.

Ce dernier a investi dans une stabulation et engagé la construction d'un autre bâtiment. Pour l'exploitant, un autre tracé éviterait de pénaliser l'exploitation. Celui qui une fois l'Allier traversée monterait en direction de Lespéron suivant le chemin dit « de la Reisse » et la route communale existante pour rejoindre la RN102 au lieu-dit La Fayette qui dessert la localité de Coucouron. « C'est une aberration de passer en zone inondable. Quand on contourne on se tient loin des habitations ! » renchérit l'agriculteur très remonté et qui a reçu le soutien d'une partie des instances agricoles. L'éleveur dont la ferme est à

cheval sur les deux régions administratives renvoie la balle dans le camp des politiques qui doivent selon lui défendre la ruralité. « Si l'on continue à perdre des terres labourables, on va crever de faim » dit-il.

Le rapport de l'autorité environnementale précise : « Le contournement de Langogne traverse plusieurs zones inondables. Outre les traversées de cours d'eau, la plus importante de ces zones, après le franchissement de l'Allier est située sur sa rive droite (côté ardéchois). Cette plaine inondable est à la confluence avec l'Allier des ruisseaux de la Genestouze et de Malacombe ». ■

veulent être contournées

LE FAIT
DU JOUR

sont sur la même voie



mière partie est commune ».

Dans une récente déclaration le président d'Auvergne Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez a tenu à rappeler lui aussi sa préférence pour un contournement conjoint des communes de Pradelles et Langogne. Les deux étant confrontées à un flux très im-

portant de véhicules.

Ce trafic est compris aujourd'hui entre 3.000 et 10.000 véhicules par jour selon les sections. Il peut atteindre 15.000 véhicules dans Langogne certains jours de vacances et environ 2.000 poids lourds/jour. Le trafic est du même ordre dans la tra-

versée de la cité pradelaine.

Le tracé « court » serait privilégié pour des raisons budgétaires. Il est estimé à environ 100 M€ avec 1X2 voies, comme annoncé par la Dreal Occitanie. Ce contournement qui ne comprendrait que la commune de Langogne serait donc une route

bidirectionnelle partant de l'intersection entre la RN88 et la route de Saint-Flour-de-Mercoire. Le tracé pourrait comprendre quatre giratoires, serait équipé d'un dispositif d'assainissement des eaux de ruissellement, nécessiterait la traversée par viaduc de deux cours d'eau, le Langouyrou et l'Allier pour rejoindre la sortie de Langogne au niveau du Pont d'Allier (vers la zone industrielle).

Ce parcours d'un peu plus de 7 km devrait être allongé facilement de 4 km supplémentaires pour dévier Pradelles mais jamais sans passer par la Haute-Loire. Dans les deux cas, seuls les départements de Lozère et d'Ardèche avec Lespéron sont concernés.

« Il sera nécessaire de réaliser une tranchée de 1 km de long sur une vingtaine de mètres de profondeur nécessitant d'extraire 5 ou 600.000 m³ de terre. Un viaduc franchira l'Allier, le tracé passe en zone inondable », indique-t-on du côté de l'association.

« Comparer ce qui est comparable... »

L'étude de 2006 portait sur une 2X2 voies pour un coût de 180 millions d'euros. À titre de comparaison, le coût des travaux concernant la déviation RN88 du Pertuis et de Saint-Hostien pour une pour une déviation de 10,5 km est estimé par la région à 230 millions d'euros, soit 21,9 millions d'euros du kilomètre. Pour Yvan L'Hermet, membre de Oui à la deux fois deux voies : « Il faut comparer ce qui est comparable on ne peut pas mettre sur le même plan le coût d'une 2X2 voies avec une route bidirectionnelle ! ».

Et celui-ci de pointer du doigt plusieurs impacts du tracé « court » avec une zone humide touchée, une maison détruite, une exploitation agricole coupée en deux, un flux routier qui pénaliserait le camping de Langogne situé à quelques centaines de mètres. ■

HISTORIQUE

1993

Le comité interministériel d'aménagement du territoire décide que la RN 88 sera aménagée en 2 X 2 voies.

2006

Le tracé dit « long » Langogne Pradelles est estimé à 130 millions d'euros avec 2 X 2 voies.

2015

Concertation préalable publique. Le tracé dit « court » est réduit au seul contournement de Langogne pour des raisons économiques.

2016

Résultat de la concertation de la Dreal Occitanie. Estimation 60 millions d'euros pour le contournement « court » de Langogne.

2017

Etude portant sur une variante avec arrivée du contournement au Pont d'Allier, pour éviter de raser un quartier. Le tracé modifié porte le coût à 67 millions d'euros.

2021

En novembre, le tracé « court » retenu est actualisé, portant l'estimation à 100 voire 110 millions d'euros.

2023

L'enquête publique organisée par l'autorité préfectorale est attendue pour ce printemps.



TRACÉ. Un premier tronçon part de Saint-Flour-de-Mercoire pour rejoindre la D906 au sortir de Langogne.



PROJET. Un tracé de 2006 permet d'arriver par-delà la colline à La Fayette.

PRADELLES ■ Un contournement « moins lourd en termes de génie civil » que la déviation Le Pertuis/Saint-Hostien

Le bourg étape vers la Vallée du Rhône

Pradelles nourrit beaucoup d'espoirs dans un contournement global, incluant les deux localités, l'Altiligérienne et la Lozérienne. Son avenir en dépend.

Philippe Suc
philippe.suc@centrefrance.com

Le maire de Pradelles a fait de la valorisation du patrimoine de sa commune une de ses priorités. Un objectif pas toujours compatible avec la question de la circulation. Un des plus beaux villages de France, le seul traversé par une nationale et servant « d'itinéraire de fuite » aux camions ne le sera plus pour longtemps. Son label est désormais en sur-sis. Des semi-remorques ayant du mal à se croiser dans le centre bourg, de même que sur le pont au bas de celui-ci (où une passerelle pour les piétons va être installée pour éviter que les marcheurs du Stevenson avec ânes et bagages ne se retrouvent à devoir emprunter la chaussée), cela fait partie du quotidien pour la commune du plateau volcanique. Comment dans de telles conditions, jouer la carte touristique ?

« Nous n'avons pas de plan B »

En prenant la parole, il y a quelques jours, lors du comice organisé par les jeunes agriculteurs des cantons de Cayres et de Pradelles, Alain Robert rappelait l'importance de la sécurisation du carrefour RN 88/102 qui est réclamé depuis fort longtemps.

Le dossier de la route nationale 88 s'est accéléré ces dernières années. Le maire de Pradelles pré-



TRAFIC. Dans Pradelles, sur cet « itinéraire de fuite » en direction de la Vallée du Rhône, la circulation des camions est très dense.

se : « Nous portons un même regard avec Langogne sur la question du trafic routier. Nous voulons un contournement commun jusqu'à La Fayette sur la RN 102, le seul qui ait du sens, sans forcément coûter beaucoup plus cher, avec un ouvrage d'art en moins. Selon les estimations, en rajoutant un tiers de l'enveloppe, le dossier serait bouclé. D'autant plus si l'on évite les terrains accidentés au sortir de Langogne pour rejoindre la Haute-Loire ».

Alain Robert évoque ses craintes de se retrouver, d'un côté avec le Fangeas réalisé côté Puy, de l'autre Langogne côté Lozère et

de se retrouver « dans un goulet de rétrécissement. » Costaras subit elle aussi ce trafic avec les usagers qui partent sur Aubenas, mais en ligne droite. Régler le seul problème de Langogne reviendrait aux yeux d'Alain Robert dans un simple « pansement » sans résoudre le problème de la RN 88. Pradelles joue son avenir car le bourg ne dispose pas aujourd'hui de « plan B » si le contournement global n'est pas retenu. « Passer sous la commune aurait un impact environnemental trop important, la route ne peut passer que par le Nord-Est, c'est-à-dire sur l'Ardèche. Il serait dommageable

de dépenser autant d'argent pour n'arriver qu'au Pont d'Allier », argumente le maire, et celui-ci d'ajouter. « En termes de génie civil, c'est bien moins lourd que ce que l'on peut voir avec la déviation du Pertuis Saint-Hostien. Nous n'avons pas les mêmes dénivelés, même si l'on est plus haut en altitude ».

Depuis le contournement du Puy, Pradelles aurait constaté la différence : « Les poids lourds gagnant la vallée du Rhône, vu le coût autoroutier, préfèrent passer par la RN 88 pour rejoindre l'A75 et Montpellier ou le sud-ouest », remarque l'édile. Le trafic de

la RN 102 aurait donc pour partie basculé sur la RN 88.

La partie sud de la Haute-Loire a bien perçu l'intérêt économique d'un contournement dit « global ». Dans un souci de dynamiser les bourgs centres que sont Cayres, Costaras, Landos et Pradelles, le PLUI (plan local d'urbanisme intercommunal) a identifié une possible zone d'activité économique en bordure de la RN 102 non loin de Pradelles (150 hectares sur la commune) avec pour vocation la transformation forestière (plaquettes, sciage...). « Pour nos forêts, nos bois locaux, qui sont transfor-

més soit sur l'Est de la Haute-Loire, soit sur la Lozère, c'est une réelle opportunité », estime Alain Robert.

Le projet de contournement est pour l'heure lozérien. Les élus pradelains qui veulent se faire entendre auprès du commissaire enquêteur gardent espoir. « Messieurs les Anglais tirez les premiers... ». Toutes proportions gardées, à l'instar du tunnel sous la Manche, l'Occitanie a ouvert le feu, Auvergne Rhône-Alpes désormais se positionne. Pradelles est donc bien au cœur d'un grand enjeu, être cette cité étape (mais pas incontournable) entre la Vallée du Rhône et le Sud-Ouest.

Alain Robert fonde de vrais espoirs sur le transfert compétences de l'État aux régions. « Les politiques et fonctionnaires sont suffisamment intelligents pour admettre que cet axe sera l'un des aménagements majeurs du Massif Central de demain ». ■



« Contourner Langogne ne résoud pas le problème ».

ALAIN ROBERT maire

Laurent Wauquiez veut une DUP englobant les deux communes

Le contournement prenant en compte les deux cités distantes de moins de huit kilomètres permettrait, selon Laurent Wauquiez, « de supprimer, dans les deux communes, les importantes nuisances issues de la circulation très dense des camions, empruntant la RN88 entre Lyon et Toulouse ».

« Dévier la seule commune de Langogne ne conduirait qu'à déplacer le problème en engorgeant, encore davantage, celle de Pradelles, du fait de l'augmentation prévisible du trafic de poids lourds à l'horizon 2030 », estime dans un récent communiqué Laurent Wauquiez.

Le président de la région Auvergne Rhône-Alpes ne perd pas de vue l'objectif de parvenir à passer à 2x2



L. WAUQUIEZ. « Nous avançons ensemble avec Carole Delga ».

voies l'ensemble de l'itinéraire de Saint-Étienne à Toulouse. « Dans ce cadre-là, je ne vois pas pourquoi les habitants de Pradelles seraient laissés de côté. L'État dont il faut recon-

naître qu'il n'a rien fait depuis des années sur cette partie de l'itinéraire présente une étude qui disqualifie Pradelles », commente Laurent Wauquiez. Ce dernier et Carole Del-

ga pour l'Occitanie souhaitent récupérer la RN 88.

« C'est le seul moyen de pouvoir avancer », estime le patron d'Aura. Cette gestion sera rendue possible par la loi 3DS (différentiation, décentralisation, déconcentration et simplification) du 21 février 2022 qui propose le transfert des routes et autoroutes de l'État aux départements, métropoles et à titre expérimental aux régions, Auvergne Rhône-Alpes, Occitanie et Grand Est. Le ministère justifie cette expérimentation : « Pour ces régions qui sont également autorités organisatrices de la mobilité, ce sera l'occasion de mettre en place plus de cohérence entre la gestion des infrastructures d'intérêt régional et leur rôle d'or-

ganisation des services de transports associés ».

Dans ces conditions, et avec un transfert de compétences aux régions à partir de 2024, sera-t-il possible de revoir la copie de l'État, autrement dit de poser les bases d'un contournement global ? « Je l'espère, dit Laurent Wauquiez. Pour y arriver, il faudra une déclaration d'utilité publique nous permettant, soit d'englober les deux, ou alors que dans le contournement de Langogne, soit prévue tout de suite une extension sur Pradelles ».

« Le contexte est plus favorable »

Le président de la région AURA admet. « On hérite d'un dossier qui a été très mal monté. Mais le contexte

est heureusement plus favorable, avec la présidente d'Occitanie qui a la volonté d'avancer. Malgré nos divergences politiques, on s'entend très bien ».

Laurent Wauquiez insiste : « Il va falloir vérifier que les études lancées ne condamnent pas la partie Pradelles, mais permettent bien le contournement de celle-ci, quitte à imaginer deux phases. On est bien conscient des délais. L'essentiel est que l'État ne nous mette dans une impasse et obère l'avenir ».

Maintenant quid du financement ? Surtout quel sera au final la part de l'État ? Réponse de Laurent Wauquiez : « Tout dépendra des négociations du futur contrat de plan État région ». ■