

Projet de RN88 2x2 voies entre Rodez et Sévérac le Château

Document de travail

Le projet de transformation de la RN88 actuelle entre Rodez et Sévérac le Château en voie express 2x2 voies s'inscrit dans le projet lancé il y a trente ans par l'Etat de réaménagement en route express de la RN88 entre Toulouse et Lyon (via Albi, Rodez, Mende, Le Puy En Velay, Saint-Etienne). Les élus de la région voulaient qu'il s'intègre dans le cadre d'une diagonale européenne Séville - Madrid - Toulouse - Lyon - Genève - Varsovie qui n'a jamais été reconnu axe européen par l'UE, **ou encore comme soutenu lors de la DUP de 1996 : l'axe Francfort-Lisbonne.**

Le Département, auquel sera transféré par l'Etat en janvier 2024 le tronçon de la RN 88 de l'échangeur du Lachet à Olemps (sortie sud de Rodez) à Sévérac le Château (45 km), entend mener rapidement le réaménagement en 2x2 voies : transformation de la Rocade de Rodez et création d'une nouvelle route doublant la RN 88 actuelle à partir du barreau St Mayme (sortie est de Rodez) passant par le Causse Comtal jusqu'à Sévérac le Château avec 33,5 km restant à construire hors traversée de Rodez (quelques tronçons Recoules et Sévérac sont déjà en 2x2 voies – voir carte ci-après). St Mayme est en bidirectionnel mais dimensionné pour accueillir une 2 fois 2 voies

Ce projet n'est pas une fatalité, c'est un non-sens économique, écologique, social et financier, que nous entendons combattre au nom des valeurs et arguments ci-après.

- **nous sommes opposés au modèle du tout routier** qui conduit à augmenter le trafic routier, l'étalement urbain, **la désertification des campagnes, la mort du commerce local**, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution, le bruit, les accidents, l'artificialisation des sols, la destruction des terres agricoles et des paysages, **un impact terrible et irréversible sur la flore et la faune locale ou migratoire, un impact négatif inévitable sur les réserves en eau du réseau karstique**, avec un coût élevé pour les automobilistes.

- **nous voulons réorienter l'argent public** vers des aménagements sur le tracé actuel de la RN88 pour améliorer la sécurité des usagers et riverains, une politique de transports publics collectifs (bus train), fret ferroviaire moins polluants et émetteurs de GES, et de sécurisation des modes de déplacement doux.

- **nous dénonçons l'argumentation du conseil départemental :**

- le gain de temps promis de 23' entre Sévérac (établi sur la base d'une vitesse moyenne de 110km/h) est illusoire pour les habitants des villages de la haute vallée de l'Aveyron hors Sévérac,

- la sécurité, alors que l'on constate depuis 30 ans une absence de volonté politique pour réduire les accidents sur ce tronçon, qui continuera par ailleurs à être emprunté par les habitants de la vallée.

- le désenclavement, qui entraînerait des retombées socio-économiques qui ne sont pas démontrées et n'ont pas existé autour de l'A75

- **nous entendons informer la population sur :**

- l'avis récent défavorable du comité d'orientation des infrastructures pour une 2 fois deux voies Rodez Sévérac ;

- l'accroissement prévisible du trafic de transit, en particulier du fret routier, **un véritable couloir à camion qui déjà s'amplifie de plus en plus au fur et à mesure de la progression de l'avancée de la**

2x2 voies, sur le futur axe Lyon Toulouse 2x2 voies, en même temps que le maintien prévisible du trafic sur l'ancienne RN88 de la Roquette à Recoules Prévinières pour les dessertes du quotidien ;

- la défiguration des paysages et des sites (Les Bourines par exemple), la destruction de sites archéologiques (voie romaine) ;
- l'accroissement des nuisances au détriment du cadre de vie des habitants et de l'attractivité touristique (pollution sonore, de l'air, des sols, de l'eau) ; avec un fort risque de pollution de l'eau sur le milieu Karstique du Causse Comtal ;
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols pour la nouvelle route 2x2 voies sur plus de 50 hectares entraînant la destruction de sites naturels exceptionnels, de terres agricoles, d'espaces forestiers, d'espèces protégées (Zone ZNIEFF et Natura 2000), la perte de biodiversité ;
- un coût, estimé à 350 millions d'euros, très élevé (incluant la construction d'un viaduc de 300 m de long !), dont nous demandons la réaffectation en faveur de :
 - l'aménagement de la RN88 actuelle en concertation avec les habitants (contournement de village lorsque c'est possible, aménagement de zone de dépassement, etc.) ;
 - en lien avec la Région, l'accélération de la remise en état de la voie de chemin de fer Rodez/Séverac/Millau : trains cadencés, dessertes locales ;
 - plus grand recours au fret ferroviaire ;
 - la création de correspondances train/bus, et de zones multi-modales trains/bus/covoiturage, pistes cyclables.

Comment lutter contre ce projet ?

- Stratégie et modalités d'actions

Nous proposons d'articuler des actions juridiques via des associations habilitées (Comité Causse Comtal, Collectif pour la Préservation des Terres Agricoles du Ruthénois (CPTAR) et des actions de sensibilisation, d'information, de plaidoyer en direction des populations impactées par le projet, de l'opinion publique et des élus municipaux de toutes les communes concernées par ce projet, ainsi que des élus départementaux qui seront amenés à voter le projet, et des parlementaires.

- Outil à construire :

Nous souhaitons pour ce faire construire un Collectif ouvert à toutes les organisations et citoyens prêts à se mobiliser, doté d'une organisation claire et efficace - qui pourrait être consignée dans une charte de fonctionnement - compte tenu de la taille et de la complexité du projet et de tâches multiples à effectuer dans la durée : veille, construction et mise en œuvre d'actions nombreuses et coordonnées sur le tracé, communication externe, actions judiciaires.

Nous nous coordonnerons avec la Déroute des Routes, coalition d'une cinquantaine de collectifs mobilisés contre des projets routiers.

- Principales tâches qui pourraient être assignées au Collectif autour du partage des informations concernant la mise en 2x2 voies de la RN 88 dans sa traversée de l'Aveyron, et de la documentation des caractéristiques et des impacts du projet :

- analyse de l'avant-projet

- * coûts prévisionnels
- * aspects juridiques
- * conséquences économiques
- * inventaire des éléments patrimoniaux à protéger

* conséquences environnementales

/surfaces impactées agricoles et autres

/surfaces imperméabilisées

/bilan des aménagements fonciers préalables qui ont été fait en 2006 et 2007 : remembrements, surfaces impactées, destruction de haies, de zones humides, coûts budgétaires pour le département

- Analyse des alternatives

- aspects économiques, sociaux, écologiques et politiques des transports et alternatives

- Modalités de fonctionnement du Collectif : quelques pistes à discuter pendant l'assemblée générale constitutive

- se mettre d'accord sur les objectifs du Collectif (politique d'aménagement et de transports, protection de l'environnement, urgence climatique, ...),

- définir les grandes lignes de son organisation : réunions périodiques pour fixer les priorités du moment, structuration en pôles de compétence, articulation autonomie des interventions / obligation de rendre compte à l'AG des résultats ou difficultés rencontrées, interventions dans les médias

- **Aucune décision prise unilatéralement engageant tout le collectif, de même aucune utilisation sans son autorisation du sigle d'une des associations.**

- **Une information immédiate à chaque composante du collectif de toute actualité ou démarche nouvelle.**

Modalités de décision : recherche du consensus et que fait-on en cas d'absence de consensus ?

