

RN88 Contournement de Langogne



de la **BILAN CONCERTATION**

organisée
du **5 OCTOBRE**
au **5 NOVEMBRE 2015**



Retrouvez toutes les informations sur le site du projet
www.rn88-contournement-langogne.fr

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr

PRÉAMBULE	5
■ De la déviation de Langogne-Pradelles au contournement de Langogne	6
■ Enjeux et contenus du bilan de la concertation	7
■ À propos de la DREAL, maître d'ouvrage du projet de contournement de Langogne	7
LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LANGOGNE	9
■ Objectifs et caractéristiques du contournement	10
■ Coût et financement du projet	10
■ Acteurs du projet	11
■ Présentation des variantes de tracé soumises à la concertation	12
L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	15
■ Une concertation réglementaire pour retenir le tracé du contournement de Langogne et poursuivre les études	16
■ Un large dispositif d'information et de mobilisation au service de la participation et de l'expression du public	17
LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?	23
■ Les réunions publiques	25
■ Les registres de concertation	26
■ Le site internet et les outils d'expression numérique	27

LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?	29
■ L'opportunité du projet et la perception de ses objectifs	30
■ Les impacts du contournement	31
■ La prise en compte du contexte local pour l'élaboration du projet	32
■ Coût et financement du projet	33
■ Caractéristiques techniques du contournement	33
■ Méthodologie de comparaison des variantes	34
■ La concertation	34
■ Aménagements connexes	34
■ Tracés alternatifs	35
LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER	37
LES ANNEXES	45
■ Annexe 1 : courrier officiel d'installation du comité de suivi et d'ouverture de la concertation	46
■ Annexe 2 : principaux supports de communication	48
■ Annexe 3 : diaporama présenté lors des réunions publiques	49
■ Annexe 4 : compte-rendus des réunions publiques	53
■ Annexe 5 : bilan de la concertation inter-services	67

Partie 1

PRÉAMBULE

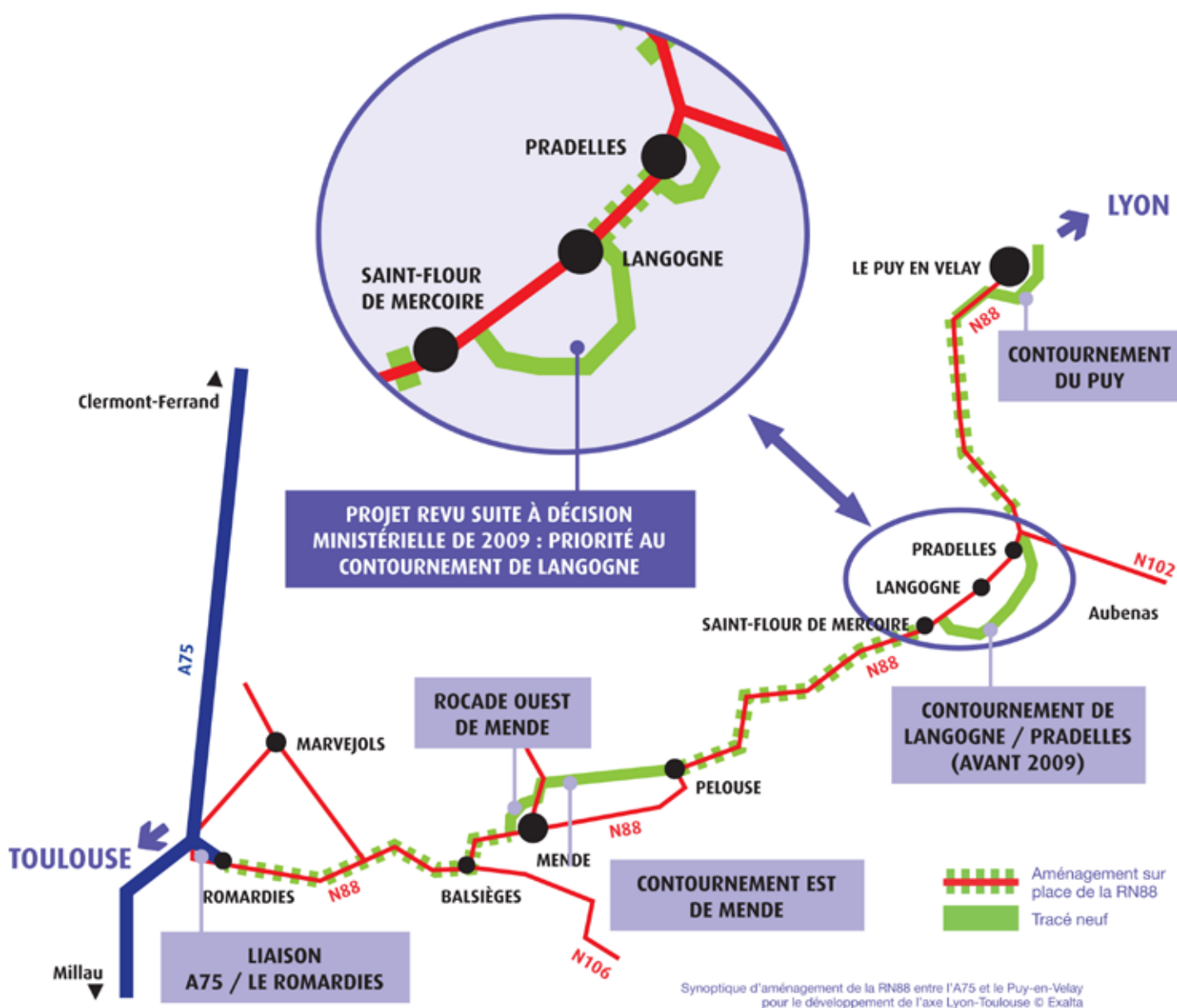
DE LA DÉVIATION LANGOGNE-PRADELLES AU CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

Les réflexions sur l'aménagement de la RN88 ont débuté au début des années 1990.

En 2007, une première phase de concertation a permis de retenir un fuseau d'études pour la mise à 2 x 2 voies de la RN88 entre l'A75 et le Puy-en-Velay et de donner la priorité à la réalisation de la déviation de Langogne / Pradelles pour un montant avoisinant les 180 millions d'euros.

Depuis, les orientations du Grenelle de l'environnement et les contraintes budgétaires ont conduit à un remaniement du projet initial et à l'engagement, en 2009, des études préalables pour le contournement de Langogne sur la base d'un aménagement à 2 voies, compatible avec une mise à 2 x 2 voies ultérieure.

C'est ainsi qu'en 2015, l'Etat, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Languedoc-Roussillon, a engagé la concertation réglementaire sur le projet de contournement de Langogne, en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.



ENJEUX ET CONTENUS DU BILAN DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DREAL Languedoc-Roussillon sur le projet de contournement du Langogne, entre le 5 octobre et le 5 novembre 2015.

A ce titre, il rappelle les différents outils déployés dans le cadre de cette concertation pour l'information, la mobilisation et l'expression du public puis présente un bilan chiffré de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

À partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'Etat retiendra une variante de tracé et engagera la poursuite des études sur le contournement de Langogne afin de préparer l'enquête d'utilité publique. Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation constitue un élément important qui permettra à la commission d'enquête d'apprécier l'association du public à l'élaboration du projet.

Le bilan de la concertation s'articule autour de six parties :

- une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation,
- un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités de concertation et d'information du public,
- un bilan quantitatif de la concertation : combien de participants ?
- un bilan qualitatif de la concertation : quelles thématiques les plus discutées ?
- les conclusions de la DREAL en vue de la poursuite du projet,
- les annexes qui reprennent les documents d'information, les synthèses des trois réunions publiques ainsi que les retombées médiatiques sur la concertation et le projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet du projet : www.rn88-contournement-langogne.fr et sur celui de la DREAL : www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr

À PROPOS DE LA DREAL, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET DE CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Languedoc-Roussillon a été créée en janvier 2010 dans le cadre de la réforme de l'administration territoriale de l'Etat. Cette direction régionale regroupe près de 370 agents qui concourent à la mise en œuvre des politiques du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE).

La DREAL mobilise ses compétences et ses savoir-faire au service de la transition écologique dans les domaines de la prévention des risques, de l'eau, de l'énergie, des transports, de l'aménagement, du logement et de la préservation de la biodiversité.

Disposant d'un vaste champ d'action, la DREAL a développé une approche transversale des dossiers, et constitue clairement un lieu d'intégration des diverses politiques publiques touchant aux territoires. Les synergies avec les nombreux acteurs régionaux accroissent l'efficacité de l'action de l'Etat en Languedoc-Roussillon.

Le service Transports de la DREAL Languedoc-Roussillon met en œuvre en région les politiques de l'Etat en matière de développement des infrastructures de transports de tous modes, participe à la sécurité des personnes ainsi qu'au contrôle et à la régulation des transports terrestres.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la DREAL Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage du projet, est devenue la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (DREAL LRMP) du fait du rapprochement des deux régions.

Dans la suite du bilan, la DREAL LRMP est désignée sous le vocable simplifié de DREAL.

Partie 2

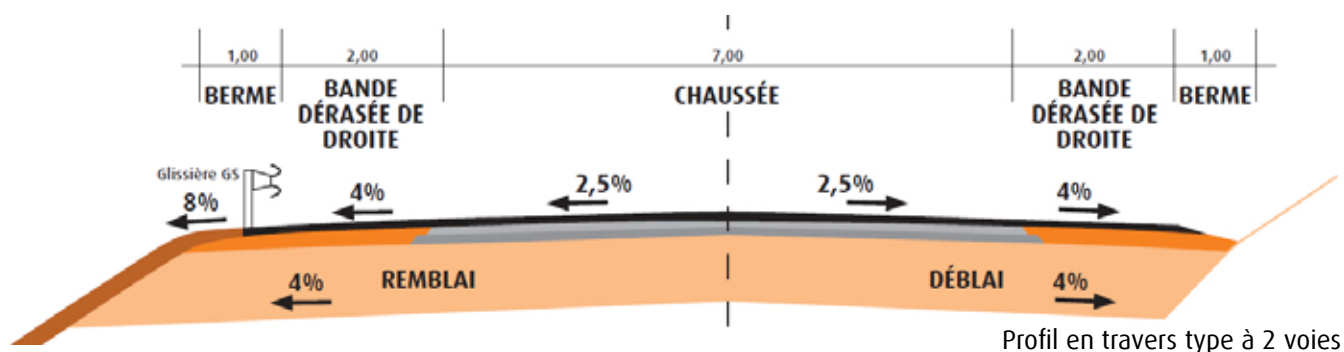
LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

OBJECTIFS ET CARACTÉRISTIQUES DU CONTOURNEMENT

Le contournement de Langogne prend son origine au niveau de l'intersection entre la RD71 et la RN88 et se raccorde à la RN88 existante au niveau du Pont d'Allier. Deux points d'échanges sont prévus sur le tracé du contournement : l'un au niveau de la RD906 pour permettre l'accès au centre-ville de Langogne et l'autre pour assurer la desserte de la zone d'activités économiques des Choisinets.

5 objectifs principaux

- Sécuriser la traversée de Langogne, et notamment les déplacements piétons, en reportant sur le contournement la majorité des poids-lourds en transit.
- Améliorer le cadre de vie des habitants grâce à la diminution des nuisances liées à la circulation.
- Fiabiliser les temps de parcours pour les usagers de la RN88 et assurer une liaison plus rapide et plus sûre entre Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées.
- Favoriser le développement économique local et valoriser les atouts touristiques du territoire en améliorant son accessibilité et les relations moyenne distance.
- Permettre un développement durable des territoires.



Le contournement de Langogne est une route bidirectionnelle, c'est-à-dire qu'il y a une voie pour chaque sens de circulation. Conformément aux référentiels techniques, la chaussée sera composée de 2 voies de circulation de 3,50 mètres chacune et d'une bande dérasée de droite de part et d'autre.

La vitesse maximale de référence sera de 90 km/h.

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

A ce stade des études, le coût du contournement de Langogne est estimé à 60 millions d'euros.

4 millions d'euros ont déjà été inscrits au Contrat de Plan Etat-Région sur la période 2015-2020 pour avancer les études et procédures administratives, procéder aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du contournement de Langogne et mener les premiers travaux préparatoires.

La concrétisation du projet, qui répond autant à des enjeux locaux que nationaux, dépendra de l'engagement d'autres cofinanceurs aux côtés de l'Etat.

Les sommes nécessaires aux travaux devront être recherchées au prochain CPER.

ACTEURS DU PROJET

Maîtrise d'ouvrage : DREAL pour le compte de l'Etat

Conduite des études : CEREMA / Direction Territoriale Méditerranée

Bureaux d'études : Ekos ingénierie (ensemblier environnement)
Eco-stratégie (milieu naturel)
Conseil Ingénierie Acoustique (nuisances sonores)
Agence Paysages Ingénierie Conseil (paysage)
Chambres d'Agriculture 48, 09 et 43 (agriculture et sylviculture)
EMC (comptages trafic)

Un comité de suivi a été constitué par le Préfet de Lozère et regroupe les principaux acteurs locaux concernés par le projet :

- La préfecture de Lozère
- Le Conseil Régional Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Le Conseil Départemental de Lozère
- Les Villes de Langogne, Lespéron et Saint-Flour-de-Mercoire
- Les Communautés de communes du Haut-Allier et du Pays Morcenais
- Mr Alain BERTRAND, Sénateur de Lozère
- Mr Pierre MOREL A L'HUISSIER, Député de Lozère
- La DIR Massif Central, exploitant de la RN 88
- La Chambre d'agriculture de la Lozère
- La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Lozère
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lozère
- L'association des artisans et commerçants de Langogne
- L'association lozérienne pour l'étude et la protection de l'environnement
- Les fédérations de chasse et de pêche
- Le syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe européen Toulouse-Lyon
- L'association « oui à la 2 x 2 voies »
- Le syndicat mixte pour l'aménagement et le développement économique autour de la RN 88

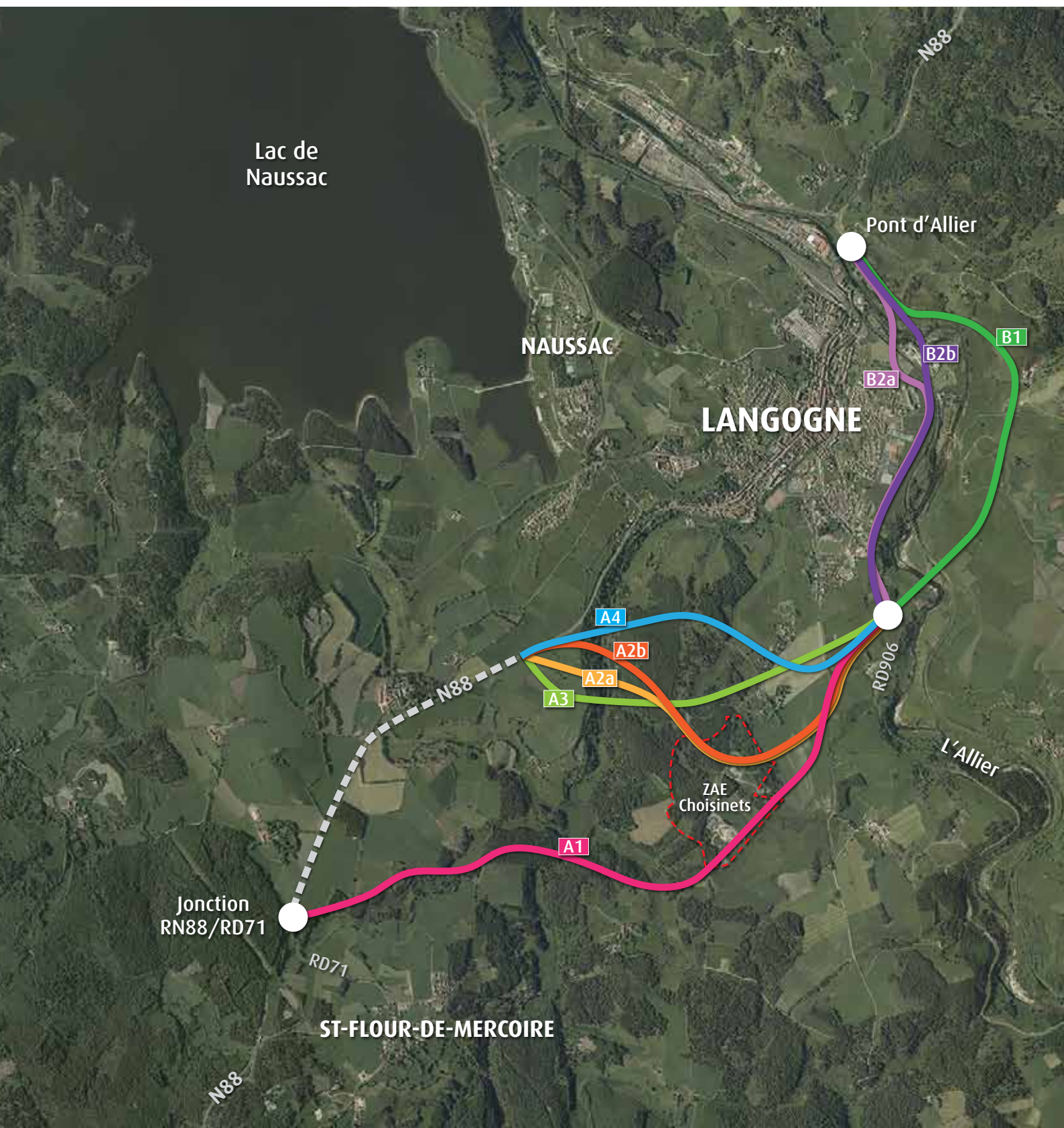
Le comité de suivi s'est réuni pour la première fois le 28 septembre 2015 pour permettre la présentation des objectifs et modalités de la concertation organisée du 5 octobre au 5 novembre.



PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ SOUMISES À LA CONCERTATION

C'est à partir d'études techniques et d'un diagnostic du territoire et de ses enjeux (milieux humain, naturel et physique, paysage, agriculture, climat...) qu'ont été élaborées les différentes variantes de tracé pour le contournement de Langogne :

- 5 variantes au sud (variantes A), entre le raccordement RN88/RD71 et la RD906 ;
- 3 variantes au nord (variantes B), entre la RD906 et le Pont d'Allier.





↘ Variante B1

- Longueur : 2825 mètres (tracé neuf)
- Coût : 27,8 millions d'euros
- Viaduc de franchissement de l'Allier, de la voie ferrée et de la RD 326 : 334 mètres

↘ Variante B2a

- Longueur : 2300 mètres (tracé neuf)
- Coût : 24,6 millions d'euros
- Viaduc de franchissement de l'Allier, de la voie ferrée et de la RD326 : 272 mètres

↘ Variante B2b

- Longueur : 2330 mètres (tracé neuf)
- Coût : 32,6 millions d'euros
- Viaduc de franchissement de l'Allier : 290 mètres
- Viaduc de franchissement de la voie ferrée et de la RD326 : 156 mètres

↘ Variante A1

- Longueur : 4275 mètres uniquement en tracé neuf
- Coût : 33,3 millions d'euros
- Viaduc de franchissement du Langouyrou : 240 mètres

↘ Variante A2a

- Longueur : 4700 mètres dont 2600 mètres en tracé neuf
- Coût : 32,5 millions d'euros
- Viaduc de franchissement du Langouyrou : 332 mètres

↘ Variante A2b

- Longueur : 4875 mètres dont 2675 mètres en tracé neuf
- Coût : 33,6 millions d'euros
- Viaduc de franchissement du Langouyrou : 324 mètres (courbe)

↘ Variante A3

- Longueur : 4625 mètres dont 2275 mètres en tracé neuf
- Coût : 32,3 millions d'euros
- Viaduc de franchissement du Langouyrou : 310 mètres

↘ Variante A4

- Longueur : 4550 mètres dont 2350 mètres en tracé neuf
- Coût : 29,7 millions d'euros
- Viaduc de franchissement du Langouyrou : 293 mètres

Partie 3

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

■ UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE TRACÉ DU CONTOURNEMENT DE LANGOGNE ET POURSUIVRE LES ÉTUDES

Pour élaborer le projet de contournement de Langogne, la DREAL s'est engagée dans une démarche complexe qui nécessite de nombreuses études et intègre procédures réglementaires et phases de concertation.

Le projet de contournement de Langogne a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme du 5 octobre au 5 novembre 2015.

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées [...] les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par le préfet lorsque l'opération est à l'initiative de l'Etat. [...] Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée au II en arrête le bilan.»

➤ Objectifs de la concertation :

- Présenter le projet et ses enjeux aux habitants des communes concernées et futurs usagers du contournement.
- Recueillir et analyser leurs avis afin de concevoir une infrastructure routière qui réponde au mieux aux besoins de tous.



La DREAL a donc engagé cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur le projet de contournement de Langogne et les différentes variantes de tracé proposées. Tous les avis formulés dans le cadre de la concertation ont été pris en

compte et analysés pour permettre de nourrir la réflexion de l'Etat quant à la variante de tracé à retenir en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

➔ Une concertation spécifique pour les acteurs publics du territoire

La concertation publique a permis l'expression de tous, habitants ou acteurs du territoire.

Toutefois, conformément à la circulaire du 5 octobre 2004, l'Etat a organisé une concertation inter-services afin de recueillir spécifiquement les avis des acteurs publics du territoire concerné par le projet de contournement de Langogne.

Le Préfet de Lozère a transmis aux administrations, services et organismes en charge des politiques publiques ou de la défense des intérêts publics, civils ou militaires sur le territoire impacté un dossier synthétique élaboré à partir du dossier de comparaison des variantes proposées et des conclusions des études thématiques menées dans ce cadre (études paysagères, acoustiques, hydrauliques, du milieu naturel et d'assainissement routier).

Courant novembre 2015, ce sont ainsi 52 administrations qui ont été sollicitées pour donner un avis sur le projet de contournement de Langogne (cf. annexe X).

Parallèlement, le Préfet a consulté les 7 collectivités locales concernées : les communes de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et Lespéron, la Communauté de communes entre Loire et Allier, la Communauté de communes Haut-Allier, le Conseil départemental de la Lozère et le Conseil Régional de Languedoc-Roussillon.

Sur la soixantaine d'organismes consultés, 26 ont formulé un avis sur le projet présenté.

La liste exhaustive de leurs observations est présentée en annexe X.



UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL a déployé un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet de contournement de Langogne et l'organisation de la phase de concertation.

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est le support d'information le plus complet sur le projet de contournement de Langogne. Il a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux, les études en cours et les modalités de la concertation. Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet chez les acteurs du territoire et de faciliter la formulation d'avis par le public.

Ce document a été mis à disposition du public en mairies de Langogne, de Lesperon et de Saint-Flour-de-Mercoire et lors des réunions publiques, en accompagnement des registres de concertation. Il était également accessible en ligne, téléchargeable depuis le site internet du projet.

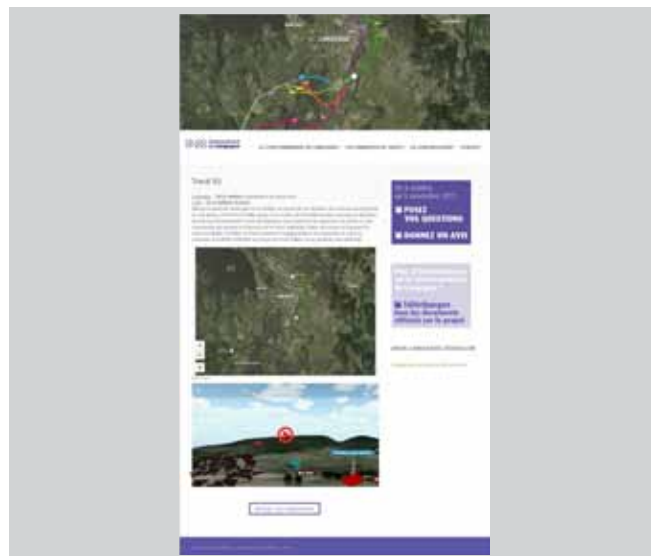
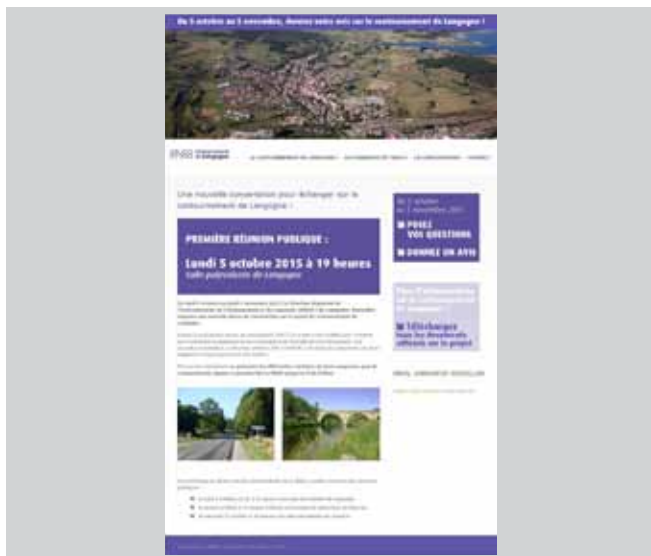


Descriptif : format A3 fermé, 56 pages, impression en 10 exemplaires

Le site internet du projet

Le site internet www.rn88-contournement-langogne.fr a été mis en ligne le lundi 5 octobre 2015, jour d'ouverture de la concertation publique. Il a été spécialement conçu pour faciliter l'accès à l'information et présenter le projet, les différentes variantes de tracé ainsi que les modalités

de la concertation. A cet effet, l'ensemble des documents d'information sur le projet étaient disponibles sur le site, en téléchargement. Il intégrait également un formulaire de contact permettant aux internautes de poser une question ou de formuler un avis sur le projet.



➤ Le dépliant de présentation

Largement diffusé à l'échelle du bassin de vie de Langogne, ce document synthétique avait pour objectifs de présenter les enjeux du projet, les différentes variantes de tracé proposées pour le contournement de Langogne et les modalités de concertation.

Ce dépliant a été également distribué lors des réunions publiques.



Descriptif : format A4 fermé, 4 pages, impression en 1200 exemplaires

➤ L'exposition itinérante

Grâce à ces cinq panneaux d'exposition, la population locale a pu prendre connaissance d'informations que ce soit sur le projet, son historique, ses enjeux, ses acteurs, sur les principales caractéristiques de chacune des variantes de tracé... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée temporairement dans chacune des mairies des communes directement concernées par le projet :

- à la mairie de Langogne, du mardi 6 octobre au jeudi 5 novembre (hall de la mairie)
- à la mairie de Lesperon, du jeudi 15 octobre au jeudi 5 novembre (salle du conseil municipal)
- à la mairie de Saint-Flour-de-Mercoire, du vendredi 9 au mercredi 14 octobre (salle du conseil municipal)

L'exposition a également été déployée lors des trois réunions publiques.

Pour faciliter l'installation des panneaux dans ces différents lieux, ils ont été imprimés sur des bâches souples et dotés d'un système d'enrouleur mécanique.



Descriptif : 2 jeux de 5 panneaux au format 80x200 cm, avec enrouleur mécanique

➤ Une modélisation en 3D des différentes variantes

Une modélisation 3D a été réalisée par le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour chacune des variantes proposées. Si les tracés ne sont pas définis de manière précise à ce stade des études, l'objectif était de permettre au public de visualiser les contraintes du site (reliefs, cours d'eaux, zones d'habitations...) et ainsi

de mieux comprendre comment ont été élaborées les variantes soumises à la concertation.

Ces simulations ont été présentées lors des 3 réunions publiques, en accompagnement des explications de la DREAL, et mises en ligne sur le site internet du projet.

Descriptif :
8 simulations 3D
d'une durée moyenne
de 35 secondes



➤ Un dossier et un communiqué de presse

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias locaux pour annoncer la phase de concertation et les réunions publiques organisées dans ce cadre. Un dossier de presse et des communiqués de presse ont été diffusés par les services des préfectures de Lozère et d'Ardèche, avant l'ouverture officielle de la période de concertation.

En complément des retombées presse dans Midi Libre ou La Lozère Nouvelle, ces éléments ont été relayés dans le bulletin municipal de Langogne daté de septembre 2015 mais aussi par certains acteurs institutionnels comme la chambre d'agriculture et la chambre de commerce et d'industrie de Lozère ou encore par les préfectures de Lozère et d'Ardèche, que ce soit sur leur site internet ou via les réseaux sociaux Facebook et Twitter.

Info LANGOGNE
Bulletin municipal d'informations - Directeur de publication : Guy Malavel - Maire de Langogne

N°21 - Septembre 2015

Édito

Malgré la suppression du train touristique des Gorges de l'Allier, les premiers chiffres de fréquentation estivale sur le bassin de Langogne sont en hausse. Il y a eu globalement plus de monde sur le secteur qu'en 2014, mais il faudra attendre quelques semaines pour évaluer véritablement l'activité économique de cet été.

Inter-Folk, Festiv'Mômes et Festiv'Allier sont désormais bien installés dans le paysage festif estival.

De l'avis de tous, la fête de Langogne fut belle avec une affluence record. Certes, le temps était de la partie, mais il faut saluer l'engagement de l'association des Fadareilles qui a la charge et la responsabilité de l'organisation de ces festivités, les services municipaux très sollicités en cette période, les associations et tous les bénévoles qui apportent leur contribution. Enfin, c'est aujourd'hui toute une population qui se mobilise et s'approprie la fête en participant individuellement ou collectivement, toutes générations confondues... c'est aussi cela le succès de la fête.

Si l'été se termine, ce n'est pas pour autant qu'il ne se passera plus rien à Langogne jusqu'à l'été prochain. Vous découvrez dans ce numéro le programme des spectacles et événements de ces prochains mois.

Bonne rentrée à tous.

Sommaire

PAGE 1 - Édito

- Dernière minute

PAGE 2 - Les Travaux

- Rencontre avec la CCI
- Encouragements et Déchets Verts

PAGE 3 - Les Manifestations de Septembre

- Langogne Capitale de l'Enduro

PAGE 4 - La Saison Culturelle

- Les Nouveaux Arrivants
- Le Troc de livres

Un été culturel sportif festif.

Dernière Minute Contournement de Langogne - RN88

Concernant le tracé du contournement, la phase d'information et de concertation auprès de la population aura lieu en septembre et octobre 2015. Elle sera organisée par les services de l'Etat (DREAL) dans les communes concernées, Langogne, Saint Flour de Mercœur et Lespéron. Renseignements dans les différentes mairies.



Descriptif : 1 dossier de presse de 13 pages, format A4

➤ Une campagne d'affichage

Une centaine d'affiches a été diffusée dans les communes de Langogne, Lesperon et Saint-Flour de Mercoire afin de mobiliser la population locale autour de la concertation et des trois réunions publiques organisées pour l'occasion.

Descriptif : format A3, impression en 100 exemplaires



➤ Des réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées pendant la phase de concertation pour échanger sur le projet de contournement de Langogne et sur les différentes variantes de tracé proposées.

- le lundi 5 octobre 2015 à partir de 19h00, à la salle polyvalente de Langogne
- le jeudi 8 octobre 2015 à partir de 19h00, à l'école communale de Saint-Flour-de-Mercoire
- le mercredi 14 octobre 2015 à partir de 19h00, à la salle polyvalente de Lesperon



Suite à la réunion de Langogne, un article a été publié dans le quotidien Midi-Libre (6 octobre 2015) et dans l'hebdomadaire La Lozère Nouvelle (16 octobre 2015).



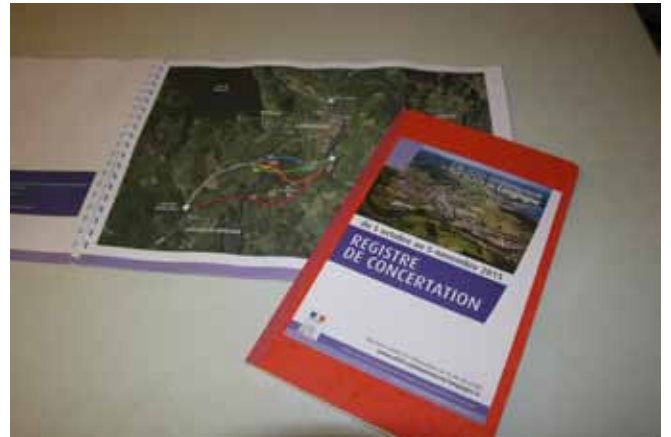
Déroulement des réunions publiques :

- Introduction du Maire
- Présentation des intervenants et du déroulement de la soirée par Exalta
- Présentation du projet par la DREAL : historique, objectifs, variantes proposées pour le tracé du contournement...
- Présentation des outils d'information et modalités de la concertation par Exalta
- Animation d'un temps d'échanges pendant une à deux heures pour permettre aux participants de poser des questions, d'émettre des suggestions et d'exprimer un avis sur le projet proposé.

➤ Des registres de concertation

Quatre registres de concertation ont été mis à disposition du public pour consigner les avis et observations de chacun :

- 1 à la mairie de Langogne (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 à la mairie de Lesperon (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 à la mairie de Saint-Flour-de-Mercoire (aux jours et heures d'ouverture habituels),
- 1 lors de chacune des réunions publiques.

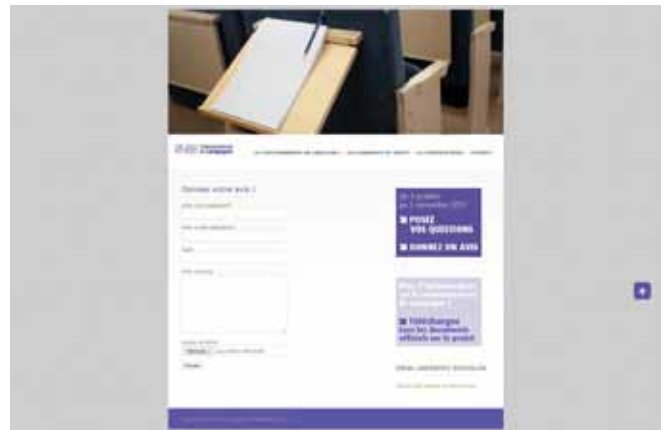


➤ Des outils d'expression numérique

Les outils numériques ont été mobilisés dans le cadre de la concertation :

- une adresse électronique a été créée (concertation@rn88-contournement-langogne.fr)
- un formulaire spécifique a été mis en ligne sur le site internet du projet.

Ils renforcent les possibilités d'expression de la population puisqu'ils permettent de donner un avis ou de poser une question, à toute heure de la journée, sans avoir à se déplacer en mairies ou à assister aux réunions publiques.



➤ Une adresse postale

Le public pouvait également donner son avis par courrier adressé aux Maires de Langogne, de Saint-Flour-de-Mercoire et de Lesperon.

Les courriers reçus par ce biais ont été annexés aux registres de concertation.



Partie 4

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?

Plus de 225 personnes ont assisté aux trois réunions publiques lors desquelles une soixantaine d'interventions ont été formulées. 131 avis écrits ont été recueillis que ce soit dans les registres, par courrier postal ou électronique ou encore via le formulaire de contact du site internet du projet. Les remarques formulées lors des réunions publiques, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement.

➤ Répartition des contributions par moyen d'expression

Contributions écrites	131
dont registres	38
dont courriers postaux	10
dont courriers électroniques	20
dont formulaires de contact depuis le site internet	63
Contributions orales lors des réunions publiques	60
TOTAL	191

➤ Répartition des avis prononcés sur les différentes variantes de tracé proposées

	A1	A2a	A2b	A3	A4	B1	B2a	B2b
POUR	37	2	4	1	3	30	12	1
CONTRE	4	7	7	11	15	65	49	49

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

225 personnes ont participé aux trois réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation : 125 personnes à Langogne, 55 personnes à Saint-Flour-de-Mercoire et 45 personnes à Lesperon.

Ces rencontres ont permis de présenter le projet puis d'échanger avec les nombreux participants. Le maître d'ouvrage a ainsi pu profiter de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux mais aussi recueillir leurs préoccupations, leurs avis et suggestions.

60 participants sont intervenus au cours des trois réunions publiques.

Les remarques formulées concernent principalement les impacts du futur contournement, les différentes variantes proposées, la prise en compte du contexte local dans l'élaboration du projet mais aussi la concertation ou le coût du projet.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU CONTOURNEMENT	
Nuisances aux riverains (dont Pont d'Allier)	16 (9)
Impact sur la vie économique / tourisme	7
Impact sur l'activité agricole	4
Impact sur l'environnement	4
Acquisitions foncières	3
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Documents d'urbanisme	7
Zone inondable	6
Conditions climatiques	3
Comptages trafic	2
Accidentologie	2
CONCERTATION	14
COÛT / FINANCEMENT	10
CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	
Caractéristiques techniques	6
Desserte ZAE des Choisinets	2
Aménagement provisoire	1
DEVIATION 2 X 2 VOIES LANGOGNE-PRADELLES	7
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	9
AMÉNAGEMENTS CONNEXES	6
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	3

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs thématiques.

	A1	A2a	A2b	A3	A4	B1	B2a	B2b
POUR	3	0	0	0	0	3	3	0
CONTRE	0	0	0	0	0	2	6	1

LES REGISTRES DE CONCERTATION

Les 4 registres de concertation ont recueilli 48 observations :

- 28 dans celui de Langogne, dont 9 courriers annexés et une pétition avec 35 signataires,
- 4 dans celui de Saint-Flour-de-Mercoire,
- 15 dans celui de Lespéron
- 1 dans le registre mis à disposition des participants aux réunions publiques.

La majeure partie des observations concerne les impacts et le coût du contournement, les différentes variantes proposées mais aussi la prise en compte du contexte local dans l'élaboration du projet.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU CONTOURNEMENT	
Nuisances aux riverains (dont Pont d'Allier)	57 (42)
Impact sur l'environnement	46
Impact sur l'activité agricole	14
Impact sur la vie économique / tourisme	5
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	46
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Zone inondable	8
Documents d'urbanisme	3
Conditions climatiques	2
Comptages trafic	2
COÛT / FINANCEMENT	10
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	8
CARACTERISTIQUES DU PROJET	
Desserte ZAE des Choisinets	6
Caractéristiques techniques	2
DEVIATION 2 X 2 VOIES LANGOGNE-PRADELLES	7
CONCERTATION	5
AMENAGEMENTS CONNEXES	2
UTILITE ET OBJECTIFS DU PROJET	2

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs thématiques.

Si 2 personnes ont fait part de leur opposition au principe même du projet, la plupart ont exprimé leur préférence ou leur opposition pour une ou plusieurs variantes proposées.

	A1	A2a	A2b	A3	A4	B1	B2a	B2b
POUR	18	1	2	0	0	10	6	0
CONTRE	0	4	4	7	7	48	37	37

LE SITE INTERNET ET LES OUTILS D'EXPRESSION NUMÉRIQUE

Pendant les 5 semaines de la phase de concertation, 1074 visiteurs uniques se sont rendus sur le site internet du projet (www.rn88-contournement-langogne.fr). La majorité d'entre eux ont accédé au site internet en passant par les moteurs de recherche ou par le site de la Préfecture de Lozère.

A la fin de la période de concertation, le site internet a été consulté 5910 fois, avec une moyenne de 169 connexions par jour et un record d'affluence journalier établi à 624 visites. La page d'accueil, les documents à télécharger, la carte interactive et les éléments relatifs aux variantes A sont les pages les plus visitées.

83 avis ont été formulés via internet : 63 via le formulaire de contact du site internet du projet et 20 directement par courrier électronique à l'adresse concertation@rn88-contournement-langogne.fr

Neuf personnes se sont exprimées contre le projet tel qu'il est proposé aujourd'hui. La majorité des avis concerne les impacts du contournement et la proposition de tracé alternatifs, la prise en compte du contexte local lors de l'élaboration du projet, le passage à 2 x 2 voies et la poursuite des aménagements vers Pradelles ainsi que la desserte de la ZAE des Choisinets.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU CONTOURNEMENT	
Nuisances aux riverains (dont Pont d'Allier)	39 (21)
Impact sur la vie économique / tourisme	25
Impact sur l'environnement	11
Impact sur l'activité agricole	2
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	43
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Zone inondable	9
Accidentologie	6
Documents d'urbanisme	6
Comptages trafic	5
Conditions climatiques	3
DEVIATION 2 X 2 VOIES LANGOGNE-PRADELLES	18
CARACTERISTIQUES DU PROJET	
Desserte ZAE des Choisinets	13
Caractéristiques techniques	6
COÛT / FINANCEMENT	9
AMENAGEMENTS CONNEXES	5
CONCERTATION	4
UTILITE ET OBJECTIFS DU PROJET	2

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs thématiques.

	A1	A2a	A2b	A3	A4	B1	B2a	B2b
POUR	16	1	2	1	3	17	3	1
CONTRE	4	3	3	4	6	11	11	11

Partie 5

LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?

Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique et permet aujourd'hui d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix, notamment concernant le tracé à retenir pour la poursuite des études du contournement de Langogne.

Au-delà des interrogations sur l'opportunité du projet de contournement de Langogne et sur ses objectifs, notamment au regard du projet initial de déviation Langogne-Pradelles en 2 x 2 voies, 7 thèmes principaux ont été abordés durant la concertation :

- les impacts du contournement sur les riverains du tracé, sur l'activité agricole, sur l'environnement, sur le tourisme et la vie économique
- la prise en compte du contexte local pour l'élaboration du projet, notamment au niveau des documents d'urbanisme, des conditions climatiques, du risque inondation, des niveaux de trafic et d'accidents sur la section concernée.

- le coût et le financement du projet.
- les caractéristiques techniques du projet, notamment concernant le rétablissement des voies et la desserte de la ZAE des Choisinets
- la méthodologie de comparaison des variantes.
- la concertation.
- les aménagements connexes.

De nombreux tracés alternatifs ont également été proposés, principalement pour éviter les impacts du contournement sur le quartier du Pont d'Allier.

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS

La majorité des personnes qui se sont exprimées sont favorables à la réalisation du projet, qui participera selon eux à l'amélioration du cadre de vie dans le centre-ville de Langogne ainsi qu'au rayonnement et au désenclavement de la ville. Toutefois, certains regrettent l'abandon du projet initial qui consistait en une déviation de Langogne-Pradelles en 2 x 2 voies. Quelques-uns préféreraient d'ailleurs attendre d'avoir les possibilités financières pour engager le projet initial plutôt que de réaliser uniquement le contournement de Langogne.

En s'appuyant notamment sur l'évolution du contexte depuis 2009, une minorité remet en cause l'utilité du projet et les raisons avancées pour donner la priorité au contournement de Langogne. Parmi eux, certains doutent de la pertinence du contournement tel qu'il est proposé aujourd'hui pour atteindre les objectifs fixés, notamment en matière de sécurité routière et de développement économique. Quelques-uns souhaitent donc que les budgets prévus pour le contournement soient réaffectés à d'autres projets.



LES IMPACTS DU CONTOURNEMENT

De très nombreux avis évoquent les impacts du contournement sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne les nuisances engendrées aux riverains des tracés proposés, mais aussi au niveau du monde agricole, du milieu naturel ou encore

des activités économiques et touristiques. D'ailleurs, s'ils reconnaissent l'utilité du contournement, certains s'opposent au projet tel qu'il est proposé aujourd'hui à cause de ces impacts.



➔ Nuisances aux riverains des tracés, notamment au niveau du pont d'Allier

Tous les habitants situés à proximité des tracés proposés dénoncent le déplacement des nuisances du centre-ville de Langogne vers des populations qui vivent actuellement dans un environnement préservé, notamment à Saint-Flour-de-Mercoire et à Lespéron (Malesveilles, quartier du chemin du filtre, hameau de la Vigerie). Ils parlent de nuisances sonores mais aussi de la pollution atmosphérique et visuelle ainsi que de l'augmentation des risques d'accidents, entraînant une dévaluation du patrimoine bâti. D'ailleurs, certains s'interrogent sur le niveau des nuisances sonores alors que d'autres demandent déjà la mise en œuvre de tous les dispositifs possibles pour réduire les impacts au niveau des riverains : murs anti-bruit, écrans végétaux... Certains alertent également la DREAL sur l'existence d'une source à proximité du giratoire prévu à Saint-Flour-de-Mercoire, source qui alimente notamment le hameau de la Vigerie.

Les habitants du pont d'Allier se sont particulièrement

mobilisés. Ils estiment qu'aucune variante de tracé n'est proposée au niveau de leur quartier qui, quel que soit la solution retenue, sera détruit lors de la réalisation du contournement. Etant donné l'exiguïté des lieux, ils estiment que de nombreuses acquisitions foncières seront nécessaires et que les habitants restants sur place subiront d'importantes nuisances, pour finalement un projet de transition avant le passage en 2 x 2 voies. Par ailleurs, ils rappellent que le quartier du pont d'Allier fait partie de Langogne et que le projet proposé n'est donc pas un vrai contournement de la ville.

Par ailleurs, certains estiment qu'en facilitant la circulation, la réalisation du contournement va entraîner une augmentation du trafic poids-lourds et donc accentuer les nuisances pour les communes qui seront encore traversées par la RN88, comme ce sera le cas de Pradelles.

➤ Impacts sur l'activité agricole

De nombreux agriculteurs ont exprimé un avis sur le projet et dénoncé les impacts de certaines variantes, principalement A1 et B1, sur leurs activités : consommation d'espaces agricoles, morcellement et enclavement de certaines parcelles rendant leur

exploitation compliquée ou encore interruption des accès aux points d'eau au ravin des chèvres qui permet l'abreuvement des animaux et l'irrigation des terres. Les agriculteurs souhaitent qu'un remembrement soit mis en place dès à présent, que ce soit en Lozère ou en Ardèche.

➤ Impacts sur le milieu naturel

Certains avis dénoncent les impacts trop importants et irréremédiables sur le milieu naturel : espèces protégées, continuités écologiques, plans nationaux d'actions, ZNIEFF, zone Natura 2000, zones humides, faune et flore, cours

d'eau... Ils estiment par ailleurs que ces impacts ont été insuffisamment présentés et pris en compte dans le dossier de concertation.

➤ Impacts sur la vie économique

Certains font état d'une incidence positive du contournement sur la vie économique du territoire. Ils évoquent notamment le renforcement de l'attractivité de la ville de Langogne auprès des entreprises et de la ZAE des Choisinets qui bénéficiera d'une meilleure desserte.

D'autres estiment que le contournement n'apportera aucun bénéfice en termes économiques ou qu'il aura même un impact négatif sur certaines activités, notamment celles en lien avec la clientèle de passage

et le tourisme. Certains craignent que la fréquentation des commerces diminue à cause du report de trafic sur le contournement et souhaite que tout soit mis en œuvre pour attirer les touristes et les inciter à s'arrêter à Langogne (Label ville-étape notamment).

➤ Impacts sur le tourisme (paysage, qualité du cadre de vie, patrimoine...)

Quelques personnes craignent que le contournement nuise à l'attractivité touristique reconnue du territoire. En effet, ils estiment que tout ce que recherchent les touristes en venant à Langogne sera impacté par le contournement : les paysages, le patrimoine, la tranquillité, l'air pur, le cadre de vie... En complément, certains rappellent que le contournement intercepte

plusieurs chemins de grande randonnée. Aussi, les propriétaires du camping de la Cigale de l'Allier, situé à proximité immédiate des variantes B1, B2a et B2b, estiment que le contournement et les nuisances qu'il engendrera annoncent la mort de leur activité alors que de récents investissements ont été réalisés.

LA PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL POUR L'ÉLABORATION DU PROJET

De nombreuses remarques ont été formulées concernant une prise en compte insuffisante du contexte local pour l'élaboration du projet et de ses différentes variantes de tracé. Les avis évoquent notamment les

documents d'urbanisme et les réglementations en vigueur, les conditions climatiques spécifiques, les risques d'inondation et les niveaux de trafics et d'accidents.

Les documents d'urbanisme et la réglementation

De nombreuses personnes se sont interrogées sur la conformité du projet par rapport à la loi littoral. En effet, elles estiment notamment que le quartier du Pont d'Allier où passent toutes les variantes B se trouve dans le périmètre de la loi littoral du fait de la présence du lac de Naussac.

D'autres ont fait référence aux documents d'urbanisme locaux qui n'intègrent actuellement que le tracé A1 et

qui ont donc permis l'urbanisation récente d'espaces aujourd'hui impactés par le passage d'une ou plusieurs variantes de tracé.

Enfin, quelques personnes estiment que la prise en compte du milieu naturel et des réglementations liées à la présence de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) est insuffisante au regard de la qualité de ces espaces.

Les conditions climatiques

Quelques personnes souhaitent une meilleure prise en compte des conditions climatiques spécifiques du territoire (pluies cévenoles et épisodes neigeux avec formation fréquente de congères) et considèrent que les variantes A3 et A4 sont particulièrement exposées à ces problématiques. Certains s'interrogent sur les niveaux de

penne prévus pour chaque variante et les risques pour la circulation des poids-lourds alors que d'autres demandent d'intégrer au budget de réalisation de l'infrastructure les coûts liés à l'entretien de la voie en période d'enneigement.

Les risques d'inondation

Beaucoup s'inquiètent des impacts du contournement sur le risque d'inondation. Certains estiment que les variantes proposées passent en zone inondable alors que

d'autres dénoncent en prime une augmentation du risque d'inondations à cause du contournement.

Les comptages trafic et niveaux d'accidents

Si le niveau de trafic, notamment poids-lourds, et d'accidents sur la RN88 dans la traversée de Langogne constituent une des raisons à la réalisation du contournement, certains remettent en question les comptages effectués et relativisent le nombre d'accidents sur cette section.

Concernant les comptages, quelques-uns s'interrogent sur la méthode employée pour aboutir aux chiffres fournis

dans le dossier de concertation quand d'autres s'étonnent de la « disparition » de véhicules entre les points de comptages situés au nord et au sud de Langogne.

Sur le nombre d'accidents, quelques personnes rappellent que celui-ci est en forte baisse ces dernières années et demandent à connaître la proportion d'accidents liés au trafic de transit pour savoir si le contournement aura un réel impact à ce niveau-là.

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

Au-delà des arguments basés sur le coût en faveur ou à l'encontre d'une des variantes proposées, la plupart des personnes qui se sont exprimées sur ce sujet estiment que le coût du projet est trop important au vu du contexte actuel. Certains ne comprennent d'ailleurs pas pourquoi l'Etat dépense 4 millions d'euros en étude alors que le projet n'est pas financé à l'heure actuelle. Cette position est renforcée par le fait que ce contournement de Langogne est considéré par beaucoup comme un projet provisoire, en attendant le passage en 2 x 2 voies et le

prolongement vers Pradelles. Certains parlent alors de gâchis.

Certains craignent également des dérives budgétaires comme c'est souvent le cas sur les projets d'aménagement et s'interrogent sur ce qui se cache réellement derrière le coût de chacune des variantes : les acquisitions foncières, les mesures compensatoires en lien avec les impacts sur le milieu naturel et les espaces agricoles ?

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU CONTOURNEMENT

Quelques personnes questionnent déjà les caractéristiques techniques du contournement sur des aspects aussi divers que l'emprise en sol de la nouvelle infrastructure, la configuration de la desserte de la ZAE des Choisinets, des rétablissements de voies interceptées et du giratoire

du pont d'Allier, les limitations de vitesse, les niveaux de pente et les créneaux de dépassement.

MÉTHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES

La méthodologie de comparaison des variantes et le classement des différents impacts pour chacune d'elles ont été remis en cause à plusieurs reprises. Certains dénoncent également la minoration ou la majoration

volontaire de certains impacts ainsi que l'ajout de certains critères comme la possibilité technique d'un passage en 2 x 2 voies, au bénéfice des variantes préférentielles.

LA CONCERTATION

Peu de gens ont parlé de la concertation en tant que telle. La plupart des avis émis à ce propos met en doute la bonne prise en compte des contributions formulées. Beaucoup ne comprennent pas pourquoi l'Etat présente une variante préférentielle et estiment que cela biaise la concertation. Certains parlent même de mascarade

et pensent que les tracés sont en réalité déjà choisis. D'autres pensent que, même si les avis sont bien pris en compte, la concertation n'est pas équitable pour autant étant donné l'écart de population entre les communes de Langogne et de Lespéron.

AMÉNAGEMENTS CONNEXES

Quelques personnes ont évoqué d'autres aménagements, plus ou moins en lien avec le projet de contournement de Langogne.

Le projet le plus souvent cité est l'aménagement du croisement entre la RN102 et la RN88, au nord de Pradelles, que la population locale trouve très dangereux en l'état. Viennent ensuite l'aménagement de la RN88 entre Saint-Flour-de-Mercoire et Pelouse et entre Langogne et Pradelles.

Plus rarement, certains demandent l'aménagement de pistes cyclables, d'aire de covoiturage ou d'aire de repos. Sur ce dernier point, les avis sont partagés car une aire de repos sur le contournement inciterait plutôt les automobilistes à ne pas traverser Langogne et à s'arrêter en dehors de la ville.

Enfin, une personne souhaite que l'Etat profite des travaux du contournement pour déployer la fibre optique.

■ TRACÉS ALTERNATIFS

La majorité des tracés alternatifs proposés a pour objectif d'éviter les impacts importants sur le quartier du pont d'Allier. Bon nombre d'entre eux proposent donc un raccordement sur la RN88 plus au nord, que ce soit à la jonction des départements de la Lozère et de l'Ardèche en passant par le Nirgoult ou au niveau de la Ribeyre en passant par la RD108.

Dans le même objectif, quelques-uns proposent un tracé qui emprunterait la RD392 pour rejoindre le centre commercial Intermarché de Langogne puis l'avenue Jean Jaurès réaménagée avant de rejoindre la RN88.

Quelques personnes se demandent pourquoi l'Etat ne propose aucun tracé passant par Naussac alors qu'une telle variante avait été étudiée au lancement du projet. Parmi elles, certaines souhaitent que cette possibilité de passer à l'ouest de Langogne soit remise à l'étude.

Quelques demandes moins fréquentes ont également été formulées, notamment la possibilité de réaliser le contournement en tunnel ou encore l'étude de tracés qui passeraient soit entre Genestouze et Germanès soit au niveau de l'emprise de l'actuelle voie ferrée car elle serait prochainement libérée.

Enfin, certains avis font état d'ajustements mineurs au niveau des tracés proposés : passage en bordure des parcelles impactées ou encore décalage du tracé de l'autre côté du ravin des chèvres pour préserver l'accès aux points d'eau pour les agriculteurs concernés.

Partie 6

LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER

Après analyse des nombreuses contributions formulées dans le cadre de la concertation, la DREAL constate d'abord une large majorité d'avis favorables pour les variantes A1, A2a, A2b et une majorité d'avis défavorables pour les variantes A3, A4, B1, B2a et B2b. Au-delà des avis sur les tracés proposés, différentes thématiques ont été évoquées. Dans cette dernière partie du bilan, la DREAL présente les enseignements tirés de la concertation et apporte des réponses et compléments sur chacune des thématiques abordées.

Avant d'apporter des réponses aux questions, réactions et suggestions du public, la DREAL souhaite souligner la large participation des populations des communes concernées à cette phase de concertation.

Les efforts déployés pour informer la population sur le projet et le déroulement de cette phase de concertation ont été fructueux. Le public a utilisé les nombreux

moyens mis à sa disposition pour réagir (réunions publiques, courriers, registres et site internet dédié).

Les nombreuses remarques formulées dans le cadre de la concertation permettent aujourd'hui d'enrichir la réflexion du Maître d'ouvrage pour la poursuite du projet de contournement de Langogne.

Thèmes abordés	Réponse de la DREAL
<p>L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS</p>	<p>A l'heure actuelle, seul un budget de réalisation des études est acquis au titre du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020. Avec ce financement de 4 M€, l'État a choisi d'étudier la faisabilité du contournement de la ville de Langogne compte tenu des contraintes budgétaires et du besoin de l'itinéraire A75 – Le Puy.</p> <p>Le projet de la 2 x 2 voies, autrefois porté par l'État et pour lequel une concertation avait eu lieu en 2007, ne peut être réalisé à l'heure actuelle. La commande ministérielle a donc été revue dans un souci d'optimisation et porte sur un projet en 2 x 1 voie avec possibilité d'une mise à 2 x 2 voies ultérieure. La DREAL a donc recherché des solutions afin de répondre à cette nouvelle donne et d'améliorer la sécurité des habitants de la ville de Langogne.</p>
<p>LES NUISANCES POUR LES RIVERAINS DES TRACÉS, NOTAMMENT AU NIVEAU DU PONT D'ALLIER</p>	<p>Il est naturel que les riverains des tracés proposés s'interrogent sur les nuisances qui seront générées par la future infrastructure routière. Les études qui ont été menées ont déjà mis en évidence les secteurs sensibles aux nuisances. Sur le tracé retenu, la DREAL procédera à des études plus fines qui conduiront à des adaptations du projet et à la mise en place de dispositifs visant à atténuer autant que possible ces nuisances.</p> <p>Concernant l'arrivée au niveau du quartier du Pont d'Allier, commune à toutes les variantes de tracé présentées, elle a pour but de raccorder au plus tôt le contournement de Langogne à la RN88 actuelle. Le parti de l'État peut également permettre l'aménagement et la requalification de cette entrée de ville, autrefois très active mais aujourd'hui en état de faiblesse voire de quasi-abandon du fait de l'évolution commerciale locale et de la configuration du site. Des solutions seront recherchées avec les habitants et propriétaires de ce quartier pour un aménagement concerté. Dans ce secteur, le maître d'ouvrage n'exclut pas l'étude d'une variante alternative pour autant que celle-ci soit techniquement acceptable et puisse être proposée aux futurs partenaires financiers.</p>

<p>LES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE</p>	<p>Pour appréhender les impacts des tracés proposés sur l'activité agricole, le maître d'ouvrage a missionné les 3 chambres d'agriculture potentiellement concernées par le projet. Leurs travaux ont été compilés par la chambre d'agriculture de la Lozère, désignée mandataire des ces trois organismes, et intégrés dans le dossier d'études d'opportunité constitué par le CEREMA d'Aix en Provence. Le dossier de concertation a repris ces données qui mettent en évidence des impacts forts sur les variantes A1 et B1.</p> <p>La mission confiée aux chambres d'agriculture des 3 départements va se poursuivre et une étude complémentaire sera réalisée à partir du tracé retenu. Les procédures spécifiques à l'activité agricole (remembrement, dimensionnement de certains ouvrages...) pourront, si nécessaire, être conduites de façon concertée avec les agriculteurs concernés en bénéficiant de l'assistance des professionnels du monde agricole. Les problématiques liées au tracé au droit du ravin des chèvres, du carrefour de Saint-Flour de Mercoire et de Germanès (sur la commune de Lespéron) seront particulièrement examinées.</p>
<p>LES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL</p>	<p>Des études plus poussées sur le milieu naturel seront menées une fois que le tracé du contournement sera retenu. Si elles mettent en évidence une atteinte forte à certains aspects environnementaux, en particulier aux habitats d'espèces protégées, le Maître d'ouvrage devra présenter un dossier spécifique à la Commission Nationale de Protection de la Nature (CNPN) qui vérifiera que les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur le milieu naturel sont suffisantes et adaptées. Si c'est bien le cas, elle donnera un avis favorable au projet. Ses conclusions seront reprises dans un arrêté préfectoral qui conditionnera la réalisation de l'opération.</p>
<p>LES IMPACTS SUR LA VIE ÉCONOMIQUE</p>	<p>Quelle que soit la variante retenue, la desserte directe de la zone d'activités des Choisinets depuis le contournement est un atout pour les activités qui s'installeront sur place.</p> <p>La suppression du trafic de transit poids-lourds en ville va permettre une fréquentation plus aisée et agréable de Langogne, que ce soit par les habitants du bassin de vie ou par la clientèle de passage. Cependant, les acteurs économiques locaux, la ville de Langogne et la communauté de communes du Haut Allier devront certainement accompagner les changements induits par la construction du contournement.</p>
<p>LES IMPACTS SUR LE TOURISME</p>	<p>L'activité touristique apportée par le cadre de vie et la présence du lac de Naussac ne devrait pas être remise en cause par la nouvelle infrastructure. L'amélioration des conditions de circulation pourrait même permettre un développement des activités de loisirs et de repos.</p> <p>Il conviendra de préserver au maximum l'attractivité du terrain de camping de la Cigale par des protections acoustiques et visuelles aussi performantes que possible. Une approche particulière sera menée sur cette problématique.</p> <p>Tous les chemins de grande randonnée interceptés par le tracé du contournement seront rétablis.</p>
<p>LA PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE LA RÉGLEMENTATION</p>	<p>Le projet respectera toutes les réglementations en vigueur. La procédure de mise en compatibilité de l'infrastructure avec le Plan Local d'Urbanisme sera conduite lors de l'établissement du dossier d'enquête publique. A noter que la loi littoral, souvent évoquée lors de la concertation, ne s'applique à aucune variante de tracé proposée.</p>

<p>LA PRISE EN COMPTE DES CONDITIONS CLIMATIQUES</p>	<p>Les projets situés en montagne et moyenne montagne sont étudiés en prenant en compte les conditions climatiques particulières liées à l'enneigement et aux conditions climatiques.</p> <p>L'exploitant de la RN88, la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central (DIR MC), est associé aux études de détails liées à l'exploitation de l'infrastructure : entretien courant des infrastructures, accès, bassins de décantation pour traitement des eaux de surface, signalisation de police et de direction... Son avis est recueilli à tous les stades du projet.</p> <p>Un soin particulier sera apporté aux études de nivologie.</p>
<p>LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES D'INONDATION</p>	<p>Le projet sera soumis à autorisation conformément au code de l'Environnement. Une enquête publique spécifique sera donc menée par l'État. Le projet devra répondre aux exigences des réglementations en vigueur, notamment de la loi sur l'Eau, et fera l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique.</p> <p>Le projet ne devra en aucun cas accentuer le risque d'inondation.</p>
<p>LA PRISE EN COMPTE DES COMPTAGES DE TRAFIC ET DU NIVEAU D'ACCIDENT</p>	<p>Les niveaux de trafic présentés dans le dossier de concertation correspondent à des comptages réalisés en 2010 et actualisés à partir de comptages partiels plus récents.</p> <p>Dans le cadre de la poursuite des études, la DREAL procédera à de nouveaux comptages et mènera une étude spécifique détaillée afin de prendre en compte l'évolution du trafic local et du trafic de transit. Il est toutefois acquis que la totalité du trafic poids-lourds de transit entre Mende et Le Puy-en-Velay porterait sa préférence pour une circulation sur le contournement de Langogne.</p> <p>La DREAL reconnaît que le nombre d'accidents dans la traversée de Langogne est pour l'instant relativement faible. Cependant, le risque existe, particulièrement en période estivale, du fait de la configuration et du fonctionnement des circulations en ville : le trafic local côtoie un trafic de transit et les poids-lourds se mêlent aux automobiles, aux 2-roues et aux piétons. De plus, la présence de stationnements en bordure de la RN88 impose parfois aux véhicules de nombreuses manœuvres. Les risques principaux concernent les transports de grumes (troncs de bois) et d'autres matériaux ainsi que parfois, moins visibles, les transports de matières dangereuses. Par ailleurs, il convient également de signaler un point de passage délicat pour les poids-lourds, au niveau du pont de la voie ferrée.</p>
<p>LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET</p>	<p>A ce stade des études, les coûts des différentes solutions présentées sont estimés à partir de ratios calculés sur des opérations routières semblables et récentes pilotées par l'État. Ils prennent en compte l'ensemble des coûts liés à l'opération : les études, les acquisitions foncières et les travaux.</p> <p>Financées par l'État dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, les études à venir sur le tracé retenu pour le projet permettront d'affiner les coûts de l'opération et de constituer le plan de financement définitif avec les partenaires concernés.</p>

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU CONTOURNEMENT

Les caractéristiques techniques des infrastructures de l'État répondent aux exigences de guides et recommandations précises qui sont vérifiées en termes de sécurité et de géométrie par des contrôles extérieurs.

Le projet définitif ne pourra pas être approuvé sans la prise en compte des remarques de ces services indépendants et leur validation.

Quelles que soient les solutions retenues pour le tracé du contournement, **toutes les voies interceptées seront rétablies** ; de même que les itinéraires piétons de type sentiers de grande randonnée.

Toutes les solutions présentées sur la section A prévoient de raccorder la zone des Choisinets au contournement par un carrefour giratoire et des voiries de desserte plus ou moins importantes selon les variantes. Ce raccordement s'est imposé naturellement pour optimiser le fonctionnement de cette zone d'activités économiques.

Concernant les créneaux de dépassement, il n'est pas possible d'en intégrer au projet sans renchérissement très important du coût de l'opération. Ce surcoût serait lié à la présence d'ouvrages singuliers (carrefours et viaducs), très proches les uns des autres.

La DREAL rappelle qu'il n'est prévu ni piste cyclable ni aire de repos le long du tracé du contournement. En effet, l'aménagement d'une piste cyclable serait incompatible avec le caractère même de ce type d'infrastructure (itinéraire de transit). De plus, la création de voies cyclables doit s'inscrire dans un schéma global de déplacements « modes doux ». Concernant l'aire de repos, il s'agit de préserver l'attrait touristique de la commune de Langogne pour les automobilistes de passage.

LA MÉTHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Les critères de comparaison des variantes ont été définis à partir des éléments fournis dans le cadre des nombreuses études réalisées jusqu'à présent, que ce soit par des bureaux d'études spécialisés (infrastructures routières, environnement, paysage...) ou avec l'assistance des trois chambres d'agriculture concernées. **Les principaux enjeux ont été identifiés et la concertation ne fait apparaître aucun oubli.**

Pour préparer au mieux l'avenir, le maître d'ouvrage a également fait le choix de retenir comme critère de jugement la possibilité ou non d'adapter les différents tracés proposés à une infrastructure en 2 x 2 voies. Certes, cela donne un avantage aux solutions susceptibles de servir dans un aménagement futur de la RN88 à 2x2 voies mais cela reste un critère de jugement parmi beaucoup d'autres.

Pour comparer les variantes sur chacun des critères retenus, un classement des niveaux d'impacts a été élaboré et retranscrit via un code couleur composé de 5 niveaux. **Le maître d'ouvrage a privilégié ce type de classement plutôt qu'un classement par chiffres qui, en offrant davantage de précision, aurait rendu plus compliquée la notation des différentes variantes.** Par ailleurs, si l'attribution d'une couleur a pu faire débat lors de la concertation, notamment en raison de la sensibilité de chacun sur les différentes thématiques étudiées, une notation par chiffres aurait certainement entraîné des contestations plus fines sur chacune des notes attribuées, avec le risque de concentrer les échanges sur cet aspect au détriment des autres sujets.

<p>LA CONCERTATION</p>	<p>En permettant le recueil des avis de la population sur le contournement de Langogne, cette phase de concertation est un véritable outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage qui doit ainsi pouvoir présenter, lors de la procédure de déclaration d'utilité publique, un projet partagé et accepté par le plus grand nombre.</p> <p>L'annonce des variantes préférentielles de l'État dès le dossier de concertation ne présage en rien des suites qui seront données au projet. Le maître d'ouvrage a choisi de communiquer sa position dès la phase de concertation, position qui se veut en cohérence avec les études passées et en lien avec l'avenir puisque les variantes préférentielles offrent la possibilité d'un passage de l'aménagement en 2 x 2 voies.</p> <p>La DREAL rappelle que tous les avis formulés dans le cadre de la concertation ont été traités de la même façon, quelle que soit la commune de résidence des auteurs de ces contributions. De plus, l'existence d'observations en nombre sur un sujet précis révèle un point particulier que l'on peut généralement retrouver dans des remarques formulées aussi bien par des habitants de Langogne, de Saint-Flour-de-Mercoire ou de Lésperon.</p>
<p>LES AMÉNAGEMENTS CONNEXES</p>	<p>La concertation permet à la population de s'adresser aux aménageurs sur des sujets divers et parfois connexes à l'opération concernée.</p> <p>En dehors de la création de créneaux de dépassement ou de la réalisation d'aménagements de sécurité sur les tronçons lozériens de la RN88, le projet connexe le plus souvent cité est la transformation de l'intersection RN88-RN102 au nord de Pradelles en carrefour giratoire. Bien que ce carrefour soit effectivement identifié comme très dangereux, il n'entre pas dans le périmètre d'action de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. Les contributions formulées à ce sujet seront donc transmises aux décideurs de la nouvelle région Rhône-Alpes-Auvergne pour une éventuelle prise en compte dans un futur programme de mise en sécurité.</p> <p>La DREAL ne peut prendre en compte que les observations qui concernent le projet soumis à la concertation. Ainsi, il est difficile, à ce jour, d'envisager le déploiement de la fibre optique dans le cadre du seul contournement de Langogne ; aucun projet de développement n'existant de part et d'autre de l'aménagement projeté. Toutefois, le maître d'ouvrage, pourra, le moment venu et en fonction de l'évolution des projets, s'adapter éventuellement à de nouvelles exigences dans ce domaine.</p>
<p>LES TRACÉS ALTERNATIFS</p>	<p>Dans le cadre de cette concertation, des tracés alternatifs ont été proposés. Certaines propositions ne peuvent être mises en œuvre ou restent difficilement réalisables, que ce soit en raison de la réglementation (passage entre Langogne et le lac de Naussac), de contraintes budgétaires (passage en tunnel) ou techniques (tracé en ville), ou encore d'une indisponibilité foncière (utilisation de l'emprise ferroviaire).</p> <p>Par ailleurs, au-delà des aspects relatifs à la possibilité technique de leur réalisation, les tracés proposés peuvent générer de nouveaux impacts et ne prennent pas tous en compte certaines contraintes, notamment au niveau agricole (Germanès ou au droit du ravin des chèvres), économique et touristique (camping de la Cigale) ou encore concernant le raccordement au droit du Pont d'Allier.</p> <p>Les solutions alternatives proposant un raccordement plus au nord, au niveau de la Ribeyre, se rapprochent du tracé soumis à la concertation en 2007. Celui-ci ne correspond plus à la commande ministérielle, que ce soit dans l'esprit ou au niveau de son coût. Une telle option condamnerait l'ensemble du projet.</p>

CONCLUSION ET SUITES À DONNER

La concertation du contournement de Langogne a permis d'engager les discussions sur le projet dans sa nouvelle configuration et de recueillir de nombreux avis des acteurs et habitants du territoire. A ce titre, elle peut être considérée comme réussie. Le dossier souffre toutefois de l'existence d'une concertation préalable menée en 2007 pour une mise à 2x2 voies de l'itinéraire A75-Le Puy en Velay, projet pour l'instant non abouti mais présent dans l'esprit des populations car régulièrement entretenu jusqu'à aujourd'hui.

Le dossier présenté lors de cette phase de concertation a été constitué à partir des différentes études menées par des bureaux d'études spécialisés et par les chambres d'agriculture des trois départements concernés.

A ce stade de l'élaboration du projet, les études présentées sont d'un niveau suffisant pour permettre le bon déroulement de la phase de concertation.

Il est d'ores et déjà acté que des études plus fines et actualisées seront réalisées grâce aux 4 M€ de l'État inscrit au Contrat de Plan État-Région sur la période 2015-2020, afin de présenter un dossier abouti concernant uniquement le tracé retenu lors de la phase de déclaration d'utilité publique.

Ce dossier propose différentes solutions pour un aménagement en 2x1 voie du contournement de la seule ville de Langogne : 5 variantes entre la RN88 au sud de Langogne et la RD906 à combiner avec 3 variantes entre la RD906 et la RN88 au nord de Langogne. Le choix d'une variante par l'État se veut en cohérence avec les études passées et de ce fait, en lien avec l'avenir. Ainsi, les tracés A1 et B1 ont été clairement identifiés comme préférence de l'État.

➡ **Sur la partie sud du projet, la variante A1 est retenue pour la poursuite des études.**

Certains aspects particuliers seront intégrés aux prochaines étapes de réflexion notamment concernant la source d'eau potable située à proximité du carrefour avec la route d'accès à Saint-Flour-de-Mercoire, l'examen de l'aspect agricole au droit du ravin des chèvres ou encore le traitement du bruit par rapport à la commune de Saint-Flour-de-Mercoire.

➡ **Entre la RD906 et la RN88 au nord de Langogne, la DREAL constate une forte inquiétude notamment liée au raccordement du contournement au niveau du quartier dit du pont d'Allier, ainsi qu'au droit du camping La Cigale et de la ferme de Germanès.**

Sur cette section, la variante B1 est celle qui reçoit en même temps le plus d'avis favorables et le plus d'avis défavorables, ce qui traduit, au-delà des contributions concernant le pont d'Allier, une forte opposition au projet sur le flanc ardéchois, parfois mêlé au souci du passage en 2 x 2 voies lors d'une phase ultérieure.

Les variantes B2 et B3 ne suscitent pas d'intérêt particulier. Du fait de leur passage en limite de zone urbaine et sur des activités économiques importantes (dépôt de gaz et entreprise de fabrication de béton), elles n'apparaissent pas comme des solutions très crédibles. Peu d'observations ont été formulées sur ces tracés.

D'une manière générale, la variante B1 apparaît donc comme étant la plus commentée. C'est celle qui emprunte le plus l'itinéraire envisagé lors de la concertation de 2007 sur le projet d'aménagement en 2 x 2 voies. Elle a la préférence de l'État et reçoit l'appui, entre autres, de l'association « oui à la 2 x2 voies », toujours active. Les inquiétudes qui portent sur cette solution sont de 2 ordres :

- soit un rejet complet au motif que le projet va se construire sur un territoire qui n'a actuellement aucun problème avec la circulation de la RN88
- soit un rejet qui porte uniquement sur la partie du tracé qui diffère de la solution envisagée en 2007 et qui impacte désormais des zones jusqu'alors épargnées (quartier du pont d'Allier) ou affectées de manière différente (Germanes, Camping la Cigale).

La poursuite des études va donc s'effectuer sur la variante B1 jusqu'au franchissement de l'Allier puis sur un tracé à optimiser prenant en compte les intérêts agricoles (ferme de Germanes) et économiques (traitements visuels acoustiques au droit du camping La Cigale de l'Allier) ainsi que ceux des habitants du pont d'Allier.
Des solutions seront recherchées avec les habitants et propriétaires de ce quartier pour un aménagement concerté, techniquement et financièrement acceptable par l'État et les différents partenaires financiers.

La poursuite des études à partir des tracés A1 et B1 s'articulera de la manière suivante :

- 2016 : optimisation des tracés
- 2017 : procédures de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- 2018 : procédure au titre du code de l'Environnement (loi sur l'Eau) et procédure foncière
- 2020 : lancement des premiers travaux sous réserve de financements

Partie 7

LES ANNEXES

ANNEXE 1 :

COURRIER OFFICIEL D'INSTALLATION DU COMITÉ DE SUIVI ET D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

RN 88

CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

CONCERTATION PUBLIQUE
(L 300-2 du Code de l'Urbanisme)

Comité de suivi
Participants Lozère

- M.le Préfet de Lozère (ou son représentant),
- M. Alain BERTRAND, Sénateur de Lozère,
- M. Pierre MOREL A L'HUISSIER, Député de Lozère,
- M. le Président du Conseil Régional Languedoc-Roussillon (ou son représentant),
- Mme la Présidente du Conseil Départemental de Lozère (ou son représentant),
- Mme ou M. le Conseiller Départemental du canton de Langogne,
- M. le Maire de Langogne (ou son représentant),
- M. le Maire de St Flour de Mercoire (ou son représentant),
- M. le Président de la communauté de communes du Haut-Allier (ou son représentant),
- La Chambre d'Agriculture de la Lozère,
- Les fédérations de chasse et de pêche,
- La chambre de commerce et d'industrie,
- La chambre de métier et de l'artisanat,
- L'Association des artisans et commerçants de Langogne,
- Le Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe européen Toulouse-Lyon,
- L'Association « OUI à la 2x2 voies »,
- Le syndicat mixte pour l'aménagement et le développement économique autour de la RN88,
- L'Association lozérienne pour l'étude et la protection de l'environnement,
- L'exploitant de la RN88 DIR/MC

Comité de suivi
Participants Ardèche

- M. le Préfet de l'Ardèche (ou son représentant),
- M. le Maire de Lespéron (ou son représentant),
- M. le Président de la communauté de communes Entre Loire et Allier (ou son représentant),



PREFET DE LA LOZERE

**DIRECTION REGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMENAGEMENT
ET DU LOGEMENT
LANGUEDOC-ROUSSILLON**

Service Transports

n° 0362

Division Maîtrise d'ouvrage

Affaire suivie par :

Nadine REQUIRAND

Tél : 04 34-46-65-57

nadine.requirand@developpement-durable.gouv.fr

15 septembre 2015

**Objet : RN88 - Contournement de Langogne
Concertation publique L 300-2 du code de l'urbanisme
Installation du comité de suivi**

Madame, Monsieur,

L'État a inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015 /2020, le contournement de la ville de Langogne par la RN 88. Les études des différentes variantes sont achevées et vont faire l'objet d'une concertation publique conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation ouverte au public se déroulera durant un mois entre les 5 octobre et 5 novembre prochains et prévoit une campagne d'information adaptée pour les populations de la ville de Langogne et de chacune des communes potentiellement intéressées par les différents tracés de variantes : Saint Flour de Mercoire et L'Espéron dans le département de l'Ardèche par :

- La mise à disposition du public d'un dossier de concertation complet dans les Mairies potentiellement concernées et aussi accessible en téléchargement sur le site du projet qui sera créé à cet effet et sur celui de la DREAL Languedoc Roussillon ;
- La diffusion de dépliants et affiches d'information accessibles en téléchargement, mis à disposition du public dans les mairies et aux principaux équipements publics des mairies et lors des réunions publiques ;
- La tenue d'une réunion publique par commune avec exposition des variantes sur des panneaux d'information accessibles en téléchargement avec présentation des tracés avec des moyens informatiques performants (diaporama et maquette 3D) ;
- L'information par voie de presse.

Afin d'assurer la réussite de cette procédure, j'ai décidé de réunir le comité de suivi pour une présentation préalable des documents qui seront soumis à la concertation.

La liste des participants à ce comité figure en annexe du présent courrier.

Je vous invite donc à participer ou vous faire représenter à cette réunion le 28 septembre 2015 à 15h00 dans la salle des fêtes de la Préfecture – Rue de la Rovère -à Mende.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet

Hervé MALHERBE

ANNEXE 2 :

PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION

➤ Un site internet dédié au projet :

www.rn88-contournement-langogne.fr

➤ Un dossier de concertation :

<http://rn88-contournement-langogne.fr/wp-content/uploads/2015/10/Dossier-de-concertation-Langogne.pdf>

➤ Des panneaux d'exposition :

<http://rn88-contournement-langogne.fr/wp-content/uploads/2015/10/5-panneaux-Contournement-Langogne.pdf>

➤ Un dépliant synthétique :

<http://rn88-contournement-langogne.fr/wp-content/uploads/2015/10/Depliant-Langogne.pdf>



du 5 octobre au 5 novembre 2015

Donnez votre avis
sur le projet de contournement de **Langogne**

3 RÉUNIONS PUBLIQUES

LANGOGNE, le lundi 5 octobre

à partir de 19h à la salle polyvalente

SAINT-FLOUR-DE-MERCOIRE, le jeudi 8 octobre

à partir de 19h à l'école communale

LESPÉRON, le mercredi 14 octobre

à partir de 19h à la salle polyvalente

EXPOSITION SUR LE PROJET

À découvrir en mairies

de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et Lespéron



Retrouvez toutes les informations sur le site du projet
www.rn88-contournement-langogne.fr

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Languedoc-Roussillon

www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

Commissariat général à l'égalité territoriale - Photographie : E. B. / A. B.

ANNEXE 3 :

DIAPORAMA PRÉSENTÉ LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES



Contournement de Langogne (RN88)

Concertation préalable du 5 octobre au 5 novembre 2015

Réunion publique

La RN88 dans la traversée de Langogne

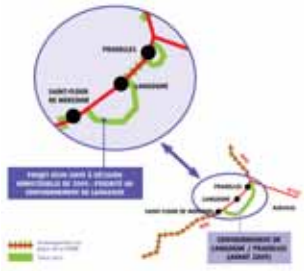


- 5200 véhicules / jour (données 2014 – stations SIREDO)
- 500 à 800 poids-lourds / jour dont une centaine entre 22h et 6h
- Une hausse des trafics (+77%) en août
- Une accidentologie piétonne très importante

Contournement de Langogne – Réunion publique 4

Contexte et historique du projet : pourquoi une nouvelle concertation ?

- Une nouvelle concertation pour un nouveau projet : d'une déviation globale de Langogne-Pradelles en 2x2 voies à un contournement de Langogne à 2 voies



Le projet initial s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de la RN88 entre l'A75 et le Puy-en-Velay, qui participe à l'amélioration de la liaison Lyon-Toulouse.

Contournement de Langogne – Réunion publique 2


5 objectifs principaux pour le contournement

- Sécuriser la traversée de Langogne, et notamment les déplacements piétons, en reportant sur le contournement la majorité des poids-lourds en transit (80 à 90%).
- Améliorer le cadre de vie des habitants grâce à la diminution des nuisances liées à la circulation.
- Fiabiliser les temps de parcours pour les usagers de la RN88 et assurer une liaison plus rapide et plus sûre entre Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées.
- Favoriser le développement économique local et valoriser les atouts touristiques du territoire en améliorant son accessibilité et les relations moyenne distance.
- Permettre un développement durable des territoires.

Contournement de Langogne – Réunion publique 5

Contexte et historique du projet : pourquoi une nouvelle concertation ?

- Pourquoi un nouveau projet ?
 - Des contraintes budgétaires (coût de la déviation Langogne-Pradelles estimé à 180 M€ en 2009)
 - Une nouvelle politique de modernisation des axes routiers (Grenelle de l'environnement) qui privilégie l'optimisation du réseau existant sans augmenter pour autant sa capacité.
- Les grandes dates de l'élaboration du projet



Contournement de Langogne – Réunion publique 3

Quel tracé pour le contournement ?

- Le contournement de Langogne, de la jonction RN88/RD71 au Pont d'Allier
 - 5 variantes de tracé entre la jonction RN88/RD71 et la RD906, incluant un carrefour giratoire pour la desserte de la future ZAE des Choisinets
 - 3 variantes de tracé entre la RD906 et le Pont d'Allier
- Comment sont élaborées les variantes de tracé ?
 - Un diagnostic du territoire et de ses enjeux (milieux humain, naturel et physique, paysage, agriculture et sylviculture...)
 - Des études de faisabilité technique

Contournement de Langogne – Réunion publique 6

Quel tracé pour le contournement ?

■ L'identification des enjeux du territoire

Milieu physique	Milieu humain	Milieu naturel	Santé publique
Contexte géomorphologique et pédologique	Démographie socio-économiques	Zonages réglementaires	Qualité de l'air
Contexte climatique	Activités économiques, emplois, commerces, services	Milieu aquatique	Nuisances sonores
Eaux souterraines et captages d'alimentation en eau potable	Transports et mobilité / trafic et déplacements	Enfants autochtones	
Eaux superficielles	Occupation des sols		
Qualité des eaux	Équipements / zones de loisirs		
Risques naturels	Risques technologiques		
	Sites et sols pollués		
	Installations classées pour l'environnement (ICPE)		
	Agriculture / Sylviculture		
	Patrimoine		
	Paysage		

Contournement de Langogne – Réunion publique

Présentation de la variante A1



Variante A1
 Longueur : 4275m (qu'en tracé neuf)
 Viaduc Langouyrou : 240 mètres
 Coût : 33,3 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique



Contournement de Langogne – Réunion publique

Présentation de la variante A2a



Variante A2a
 Longueur : 4700m (2600m en tracé neuf)
 Viaduc Langouyrou : 332 mètres
 Coût : 32,5 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique



Contournement de Langogne – Réunion publique

Présentation de la variante A2b



Variante A2b
 Longueur : 4875m (2675m en tracé neuf)
 Viaduc Langouyrou : 324 mètres (courbe)
 Coût : 33,6 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique

Présentation de la variante A3



Variante A3
 Longueur : 4625m (2275m en tracé neuf)
 Viaduc Langouyrou : 310 mètres
 Coût : 32,3 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique

17

Présentation de la variante B1



Variante B1
 Longueur : 2825m (tracé neuf)
 Viaduc Allier, voie ferrée et RD 326 : 334 mètres
 Coût : 27,8 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique

18

Présentation de la variante A4



Variante A4
 Longueur : 4550m (2350m en tracé neuf)
 Viaduc Langouyrou : 293 mètres
 Coût : 29,7 millions



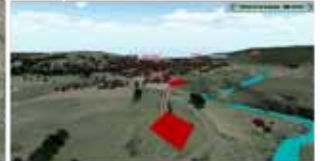
Contournement de Langogne – Réunion publique

14

Présentation de la variante B2a



Variante B2a
 Longueur : 2300m (tracé neuf)
 Viaduc Allier, voie ferrée et RD326 : 272 mètres
 Coût : 24,6 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique

13



3 variantes pour relier
 la RD906 au Pont d'Allier

Contournement de Langogne – Réunion publique

12

Présentation de la variante B2b



Variante B2b
 Longueur : 2330m (tracé neuf)
 Viaduc Allier : 290 mètres
 Viaduc voie ferrée et RD326 : 156 mètres
 Coût : 32,6 millions



Contournement de Langogne – Réunion publique

18

Quel tracé pour le contournement ?

- Comment choisir une variante de tracé ?
L'analyse comparative selon 3 critères :

- ↳ les fonctionnalités techniques
- ↳ le coût
- ↳ les impacts sur le territoire

	VARIANTES A					VARIANTES B	
	A1	A2	A3	A4	A5	B1	B2
Caractéristiques techniques							
Viabilité							
Moins de service							
Intégration en 2 x 2 voies							
Tronçon de gainance							
Coût (M€ des Travaux)							
FONCTIONNALITÉS TECHNIQUES							
COÛT							
IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT							
ÉNERGIE GÉNÉRALE							

Enjeux et modalités de la concertation

- Enjeux de la concertation, du 5 octobre au 5 novembre 2015

- ↳ recueillir les avis, questions, suggestions des acteurs locaux sur le projet
- ↳ nourrir la réflexion de l'État quant au choix de la variante de tracé à retenir

- Comment s'informer ?

- ↳ un dossier de concertation
- ↳ un site internet : www.rm88-contournement-langogne.fr
- ↳ un dépliant de présentation
- ↳ des panneaux d'exposition
- ↳ une maquette 3D

Quel tracé pour le contournement ?

- Quelles variantes préférentielles pour l'État ?

↳ la variante A1

- Aménagement du carrefour RN88/RD71 pour plus de sécurité
- Longueur limitée du viaduc de franchissement du Langouyrou
- Desserte de la ZAE des Choisinets plus facile
- Possibilité de limiter l'impact sur l'agriculture grâce à un aménagement foncier

↳ la variante B1

- Possibilité d'une mise à 2 x 2 voies à long terme
- Éloignement du tracé par rapport aux zones habitées, dont l'EHPAD, et aux zones commerciales (préserve les éventuels projets d'extension)
- Pas d'impact sur la centrale à béton et la station de gaz

Enjeux et modalités de la concertation

- Comment donner son avis ?

- ↳ lors des 3 réunions publiques
 - Lundi 5 octobre à 19h à la salle polyvalente de Langogne
 - Jeudi 8 octobre à 19h à l'école communale de Saint-Flour-de-Mercoire
 - Mercredi 14 octobre à 19h à la salle polyvalente de Lesperon
- ↳ dans les registres de concertation, disponibles en mairies
- ↳ via le formulaire de contact du site internet
- ↳ par courrier électronique : concertation@rm88-contournement-langogne.fr
- ↳ par courrier postal, à envoyer au Maire de Langogne, Lesperon ou Saint-Flour de Mercoire

Quel tracé pour le contournement ?



Enjeux et modalités de la concertation

- Et après ?

- ↳ Fin 2015 : bilan de la concertation et choix d'une variante de tracé pour le contournement de Langogne
- ↳ 1^{er} semestre 2016 : lancement des études sur le tracé retenu

ANNEXE 4 :

COMPTE-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

RÉUNION PUBLIQUE DE LANGOGNE

Lundi 5 octobre à 19 heures - 125 participants

Remarque n°1 : Fanny SIRGUEY de la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche

Vous avez présenté les tracés de toutes les possibilités mais vous n'avez présenté les enjeux que des variantes A1 et B1. Je pense qu'il serait intéressant d'avoir des éléments de réflexion de la même teneur pour les autres variantes. Pouvez-vous présenter les enjeux des autres options ?

Réponse DREAL

Vous trouverez plus d'éléments dans le dossier de concertation. Ce soir, nous vous présentons ce soir une synthèse et ce que nous avons analysé comme étant le tracé préférentiel en fonction des différents critères de comparaison : A1 sur le premier secteur et B1 sur le second. L'objectif de la concertation est d'échanger avec tous les acteurs locaux sur cette proposition et d'intégrer les éléments du territoire que vous nous apporterez pour faire évoluer notre analyse si cela s'avère nécessaire. La concertation se déroule à deux niveaux pour obtenir un retour le plus large : la concertation publique pour que la population puisse s'exprimer et la concertation à destination des institutionnels (collectivités locales, organismes socio-professionnels, associations...) à qui on a également envoyé le dossier de concertation.

Compléments EXALTA

Dans le dossier de concertation, je vous précise que la partie qui présente les différentes variantes commence à la page 33. Sur plus de 20 pages, vous retrouvez les détails de l'analyse pour chacune des variantes car on ne peut évidemment pas tout présenter ce soir.

Remarque n°2 :

Vous parlez d'un contournement de Langogne pour réduire les nuisances mais vous allez pourtant traverser le quartier du pont d'Allier, quelle que soit la variante choisie. Ces habitants qui n'étaient pas sur le RN88 vont subir de nombreuses nuisances. Que comptez-vous faire ?

Réponse DREAL

Lorsqu'on a relancé le projet en se focalisant sur le contournement de Langogne, on a dû se poser la question de savoir comment contourner la ville dans sa globalité tout en rejoignant la RN88 au plus tôt, à partir de la RD906. Compte tenu du relief, on propose assez naturellement de longer l'Allier mais cela entraîne un impact important au niveau du pont d'Allier. Il faut qu'on étudie ce secteur de manière plus fine. Une fois la variante choisie, des études plus poussées seront menées au niveau des impacts sur les habitants, les riverains, l'agriculture, les espaces naturels... L'objectif est de mettre en place des mesures pour atténuer les impacts ainsi identifiés. Il y aura des nuisances. Aujourd'hui, je ne peux donc pas vous dire lesquelles précisément ni ce qui sera fait en conséquence. Il faut qu'on les identifie le mieux possible et qu'on travaille sur leur atténuation pour les rendre acceptables.

Remarque n°3 : Habitant de Langogne – Pont d'Allier

D'après le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de Langogne (PPRI), il me semble que le projet passe en zone inondable. Lors des inondations au début des années 1980, on parlait de détruire le mur au niveau du chantier Castanier parce que le Langouyrou butait contre ce mur et qu'en cas de crue de l'Allier, cela pouvait inonder Malaval. Même si je pense que vous allez passer en remblai, le contournement ne va-t-il pas empêcher l'évacuation du Langouyrou ?

Réponse DREAL

Le projet passe en limite de zone inondable. Au niveau hydraulique, les premières études permettent de comparer les variantes et de vérifier que les tracés proposés sont techniquement possibles au niveau hydraulique. On ne peut pas pousser les études au-delà du détail avant d'avoir choisi une variante. Dès que cela sera fait, on étudiera très finement les conséquences de l'aménagement sur les écoulements hydrauliques dans le cadre de la « loi sur l'eau ». Nous devons démontrer que l'infrastructure n'a pas d'impact sur les écoulements, en prenant des hypothèses relativement importantes au niveau des crues. Suite à l'enquête pour la déclaration d'utilité publique du projet (DUP), il y aura une enquête publique spécifique au titre de la loi sur l'eau.

Remarque n°3-bis :

Il n'y a pas de variante au pont d'Allier. Pourquoi ne pas étudier tout de suite de manière détaillée ce tronçon-là puisqu'il est commun à toutes les variantes ? Je pense que c'est une priorité.

Réponse DREAL

On ne peut pas étudier par morceau. Lorsqu'on recrute un bureau d'études hydrauliques, on le fait travailler globalement et étudier l'ensemble du contournement. En premier lieu, il faut retenir une variante de tracé qu'on étudiera ensuite en profondeur. C'est pour cela qu'aujourd'hui, on ne peut pas vous parler en détails de la question hydraulique.

Remarque n°4 : Habitant de Langogne – Pont d’Allier

Quelle que soit la variante retenue, vous allez raser le quartier du pont d’Allier. Il n’y a pas plus de 2 mètres entre deux propriétés donc vous n’aurez pas le choix si vous voulez faire une route plus large.

Réponse DREAL

Il y aura un impact réel sur le bâti au niveau du pont d’Allier, et sans doute des acquisitions foncières à faire. Aujourd’hui, je ne peux pas vous dire précisément quelles propriétés seront impactées.

Remarque n°5 : M. Aubazac, ancien adjoint au Maire de Langogne

A l’époque où M. Brunel était Maire de Langogne, nous avons étudié le projet de la 2 x 2 voies qui partait de Pradelles, passait par le Mazel, le Mas neuf, coupait au niveau de Beau Matin, traversait l’Allier et le chemin de fer grâce à un grand viaduc, puis allait jusque Beaugard avant de passer en souterrain au niveau de Naussac et de rejoindre la plaine de Barres.

Pourquoi, dans ce que vous proposez aujourd’hui, n’y a-t-il pas de variantes de tracé côté Naussac ? Peut-être même qu’une solution de ce côté-là serait moins chère. Dans tous les cas, elle ferait sûrement moins de mécontents que les tracés que vous proposez ce soir.

Réponse DREAL

Pour élaborer les variantes de tracé, nous avons analysé le territoire dans sa globalité, en travaillant avec des bureaux d’études spécialisés. Les variantes que nous avons identifiées comme techniquement possibles se situent à l’est car c’est là que nous a conduit cette analyse territoriale. Vous pouvez émettre le souhait d’avoir une variante côté Naussac mais cela me paraît compliqué.

Remarque n°6 : Habitante de Langogne - Germanès

A Germanès, tous nos terrains sont en zone inondable. Comment est-ce possible que nous n’ayons jamais pu les utiliser à cause de cela et qu’aujourd’hui vous puissiez y faire passer une route ? Vous allez devoir surélever la route pour pouvoir passer en zone inondable et cela renverra toute l’eau de l’autre côté de Langogne en cas d’inondation. Je ne suis pas favorable à ce tracé !

Réponse EXALTA

Votre avis a été entendu et sera intégré au bilan de la concertation.

Remarque n°7 : Jean-Claude CHAZAL, conseiller municipal de Langogne

J’étais 1^{er} adjoint au Maire en 1995 lorsque le Directeur départemental de l’équipement est venu nous dire que la solution côté Naussac était abandonnée à cause de la loi littoral. Nous avons un plan d’eau d’une superficie de plus de 1000 ha, donc assimilé au littoral. A moins de n’avoir aucune autre possibilité, on ne peut donc pas implanter une telle infrastructure à moins de 2 km. Est-ce que vous prévoyez des emprises foncières pour aménager ultérieurement une piste cyclable ?

J’interviens auprès du Conseil Général depuis des années pour obtenir des aménagements légers sur la section entre Saint-Flour-de-Mercoire et Pelouse, sans résultat car cela impliquerait de remettre en cause le grand projet. Je reformule ma demande ce soir car je pense qu’il se passera encore quelques années avant que le contournement de Langogne-Pradelles voit le jour. Je propose notamment de sécuriser les carrefours et d’aménager par endroit des voies lentes qui éviteraient certains dépassements dangereux.

Réponse DREAL

Nous ne prévoyons pas de piste cyclable le long du contournement. S’il y a une piste cyclable un jour, elle sera peut-être plus intéressante à créer le long de l’ancien tracé de la RN88. Cela me semble plus agréable de traverser Langogne que de longer une voie de transit avec des poids-lourds.

Remarque n°7-bis :

Il serait quand même intéressant de retenir cette idée sur la section entre Saint-Flour-de-Mercoire et la RD906 car il y a, à mon sens, de réelles possibilités.

Remarque n°8 : Guy Malaval, Maire de Langogne

A l’époque, j’étais moi aussi adjoint au Maire et j’étais favorable à ce qu’on étudie un tracé qui surplomberait Langogne et permettrait aux automobilistes de voir le lac de Naussac à droite et la ville à gauche. Ce tracé était très séduisant mais l’Etat nous a dit qu’il fallait l’abandonner à cause de la loi littoral mais aussi de la complexité des ouvrages à réaliser.

Au niveau de la municipalité, nous défendons la ville et l’intérêt général. Nous sommes plutôt pour la variante préférentielle car le tracé A1 s’inscrit dans le fuseau initial de 2007 et le tracé B1 est celui avec lequel il serait le plus simple d’enchaîner, un jour peut-être, avec le contournement de Pradelles. Nous serons tout de même très vigilants au niveau du quartier du pont d’Allier.

Réponse DREAL

Dans la mesure où on se focalise sur le contournement de Langogne pour rester dans des possibilités budgétaires cohérentes et acceptables, il faut qu’on se rabatte au niveau du pont d’Allier. Si l’aménagement se poursuit un jour, nous pourrions reprendre une partie du tracé pour l’amener jusque la RN102. Le reste du tracé jusqu’au pont d’Allier pourra être reconverti en sortie vers Langogne ou vers les zones d’activités... Si vous considérez qu’il vaut mieux ne pas faire ce contournement parce qu’il y a un point difficile au pont d’Allier et que vous préférez réaliser directement l’aménagement global, ça risque de prendre un peu plus de temps. Dans tous les cas, une décision sera prise pour vérifier l’opportunité du projet suite à une enquête publique. Aujourd’hui, nous vous proposons un projet qui paraît réaliste au niveau de nos capacités d’intervention.

Remarque n°9 : Habitant de Langogne – Pont d'Allier

Est-il possible de matérialiser les emprises du projet par des piquets, notamment au pont d'Allier ?

Réponse DREAL

C'est possible. Nous pourrions demander à un géomètre de faire des implantations pour que vous puissiez mieux visualiser les choses sur le terrain.

Remarque n°10 : Propriétaire du camping « La Cigale de l'Allier »

Ce serait bien de faire une piste cyclable mais il faut déjà penser à protéger les équipements touristiques existants. Notre camping se trouve entre la variante B1 et les variantes B2a et B2b. Pour information, lorsque les chiens de ma voisine aboient, au niveau de la ferme de Germanès, on les entend à l'intérieur des mobil-homes. Comment cela va se passer la nuit, avec des camions qui roulent à 90 km/h au même endroit ? Les campeurs vont rester une nuit et repartir...

Réponse DREAL

Dès lors que vous vous situez à proximité du tracé retenu, il y aura des conséquences. Nous ne travaillerons sur ces aspects qu'après le choix du tracé. Nous identifierons alors les conséquences du projet pour ensuite voir de quelle manière nous pourrions en minimiser les impacts.

Remarque n°11 : Habitante de Langogne - Choisinets

Même si elles sont encore assez loin de nos préoccupations immédiates, j'aimerais que l'on parle des fonctionnalités techniques du contournement et de ses viaducs. Nos descendants, nos futurs petits-enfants, nous reprocheront de ne pas être capables d'oser un autre geste que celui simplement de la fonctionnalité, d'oser une anticipation pour créer quelque chose pour la ville de Langogne. La Lozère se prévaut essentiellement et à juste titre de son tourisme, avec notamment le futur Parc Régional du Haut-Allier. L'identité d'une ville se définit par ses monuments. Hors, à Langogne, seule l'église créée il y a plus de 1000 ans fait l'identité de la ville. Depuis 1000 ans, aucun monument particulier ne vient signaler ce qu'est la ville de Langogne. Pourquoi ne pas se servir des ponts et viaducs à construire dans le cadre du contournement pour créer un signe distinctif qui caractériserait Langogne, une œuvre exceptionnelle à l'image de ce qui a été fait à Millau ? La Ville de Langogne pourrait créer une commission pour réfléchir à la question en amont et se saisir de cette opportunité.

Remarque n°12 :

Est-ce que vous prévoyez de faire des aménagements pour que les gens s'arrêtent ?

Réponse DREAL

Nous ne prévoyons pas de créer une aire le long du contournement.

Remarque n°13 : Habitant de Langogne

Aujourd'hui, les automobilistes traversent Langogne, s'y arrêtent... Avec le contournement, les automobilistes vont-ils continuer à venir à Langogne ? Pour les entreprises, cet aménagement facilite la traversée de Langogne mais tant que l'aménagement à 2 x 2 voies ne sera pas réalisé sur l'ensemble de la RN88, cela ne changera pas grand-chose au niveau des temps de parcours entre Lyon et Toulouse.

Réponse DREAL

Nous considérons que la circulation de transit, et notamment les 500 à 800 camions par jour, apporte une nuisance au cœur de Langogne. Le contournement doit permettre de sortir de Langogne le trafic qui n'a rien à y faire, comme certains camions, et d'offrir une alternative à ceux qui ne veulent pas traverser Langogne. Quand on crée une nouvelle voie, elle est ouverte à tous. Si le gain en matière de temps de parcours n'est pas énorme, le contournement permettra tout de même de fiabiliser les trajets et certains véhicules préféreront emprunter cette voie plutôt que de traverser Langogne. On ne peut tout avoir : supprimer du trafic et maintenir du passage. C'est un choix qui a été fait ! Pour ceux qui veulent accéder à Langogne, ils auront toujours la possibilité de le faire grâce aux carrefours aménagés en début et fin de parcours. L'attractivité de la ville sera à développer par les acteurs locaux, pour donner envie aux automobilistes de se rendre et de s'arrêter à Langogne car ce n'est pas le contournement qui créera l'attractivité.

Remarque n°13-bis :

Cela fait des années que j'entends dire que la ville de Langogne doit être contournée. Combien ont coûté toutes les études réalisées depuis tout ce temps ?

Réponse DREAL

Les coûts sont relativement modérés puisque nous ne sommes pas encore dans des études très détaillées. Avec l'inscription du projet au CPER 2015-2020, 4 millions d'euros vont être mobilisés pour permettre la réalisation des études pour évaluer les impacts du tracé retenu en vue de l'enquête d'utilité publique, des études hydrauliques en vue de l'enquête publique liée à la loi sur l'eau, des études sur les espèces protégées, des premières acquisitions foncières...

Remarque n°14 : Représentant de l'association « oui à la 2 x 2 voies »

L'association « oui à la 2 x 2 voies » est favorable aux projets compatibles avec un aménagement futur en 2 x 2 voies. En 2013, l'association avait également proposé 5 solutions d'aménagement entre Pelouse et Langogne, en attendant une mise à 2 x 2 voies.

Remarque n°15 : Guy Malaval, Maire de Langogne

Nous piétinons depuis des années parce qu'un tracé n'a pas été retenu et que nous n'avons pas été jusqu'à la DUP. Et pourquoi cela ne s'est pas fait ? Parce qu'il n'y avait pas d'inscription au CPER et donc pas de financements. Avec l'engagement de l'Etat et de la Région, on avance. Alors c'est sûr que ce n'est pas la 2 x 2 voies mais c'est une amorce... Et c'est essentiel pour le développement de Langogne qui ne pourra pas se faire sans un désenclavement routier, ferroviaire et numérique.

Je vous encourage à vous exprimer pendant la période de concertation. Nous sommes favorables aux tracés A1 et B1 par rapport à une certaine logique déjà défendue par nos prédécesseurs mais il faut que l'on entende la population. Une fois le tracé acté, il y aura encore au moins 2 années d'études avant d'arriver à la déclaration d'utilité publique. Et à ce moment-là, nous verrons si cela se fera ou non. Si le territoire décide que ce n'est pas une bonne chose, le contournement ne se fera pas. Concernant le fait de dire que le contournement va vider la ville de Langogne, c'est faux. A Yssingeaux, la ville a dû s'adapter pour être attractive mais elle n'a perdu ni ses habitants ni ses activités. Pareil à Issoire qui est en plein boom. Aujourd'hui, beaucoup de monde traverse Langogne mais si le trafic augmente et que l'on arrive à saturation, Langogne sera identifié comme un point noir, où les automobilistes ne voudront plus passer. Et on aura alors l'effet contraire !

Remarque n°16 :

Je suis d'accord pour voir ce qu'il y a de positif, même si c'est tout petit.

Le projet a beaucoup traîné parce que le temps où l'Etat investissait lui-même à 100% pour faire de l'aménagement du territoire (A75) est révolu. Aujourd'hui, si l'Etat arrive à 50%, c'est merveilleux ! Cela veut dire que pour les 50 % restants, il va falloir les demander aux partenaires : régions, départements, intercommunalités. Sachez-le ! Ce n'est pas neutre. Deuxième point, il y a eu en Lozère un mouvement très fort d'opposition à la 2x2 voies. En 1998, la mise à l'enquête publique du tronçon A75 - col de Vielbougue s'est soldée par un avis défavorable des trois commissaires enquêteurs. A l'époque, j'étais député et on a été à deux doigts d'abandonner totalement le projet. Finalement, il y a eu une autre enquête publique sur un tout petit tronçon de 3,5 km entre l'A75 et Romardiès pour lequel une DUP a été prononcée en janvier 2002. En juin 2002, suite aux changements politiques, nous avons eu 0 centimes d'investissement en tracé neuf sur la RN88 dans la traversée de la Lozère, sauf pour le viaduc de Mende. Ensuite, il y a eu des évolutions importantes liées au Grenelle de l'Environnement car souvenez-vous dans les années 2005-2006-2007, on nous annonçait une mise à l'enquête publique pour 2009...

Je voudrais aussi intervenir pour dire qu'il faudra tout faire pour attirer les gens mais surtout pas une aire sur le contournement... Ce qu'il faut faire dès qu'on le pourra, c'est demander le label village ou ville-étape et inciter les usagers du contournement à pénétrer dans Langogne pour venir y chercher des services, se restaurer... C'est comme cela que l'on rendra notre ville attractive.

Remarque n°17 :

Ne peut-on pas réaliser uniquement le tracé A1 puis dévier les poids-lourds par l'avenue Jean Moulin et la RD906 ?

Réponse DREAL

On a analysé cette possibilité mais elle a été écartée assez rapidement car cette rue n'est pas du tout adaptée pour le passage d'un trafic poids-lourds.

Remarque n°18 : Président de l'association « oui à la 2 x 2 voies »

Le projet actuel ne prévoit qu'une 2 x 1 voie et malheureusement, il n'est pas encore question de faire le tronçon A1 en 2 x 2 voies. Pour le tracé B1, il s'agit d'une amorce éventuelle du contournement de Pradelles mais ce n'est qu'une amorce. Ce tracé B1 ne sera jamais à 2 x 2 voies dans son intégralité. On est dans le même esprit que le contournement ouest de Mende, qui constitue simplement un raccordement entre la RN106 qui vient d'Alès et le futur contournement.

Réponse DREAL

Effectivement. Le trafic aujourd'hui ne justifie pas une mise à 2 x 2 voies. Dans le cadre du Grenelle et en lien avec toutes les problématiques environnementales, on nous demande aujourd'hui d'adapter les investissements et les capacités routières au besoin. Réaliser une 2 x 2 voies est beaucoup plus coûteux qu'une 2 x 1 voie. C'est aussi pour cela qu'on a retenu cette option.

Remarque n°18-bis :

En attendant, il me semble qu'il serait possible de réaliser des aménagements sur la RN88 actuelle, notamment au-delà de Pradelles en direction du Puy-en-Velay, d'autant qu'ils sont dans le fuseau prévu pour la 2 x 2 voies. Une fois qu'on aura obtenu la DUP pour Langogne, il faudra que l'on se batte pour prolonger jusqu'à Pradelles et au Puy d'un côté, et jusqu'à la Pierre plantée de l'autre.

RÉUNION PUBLIQUE DE LESPERON

Mercredi 14 octobre à 19 heures - 45 participants

Remarque n°1 : Habitant de Langogne - route des Choisinets

En allant à la mairie de Langogne cet après-midi, j'ai constaté qu'il faut demander à la secrétaire du Maire pour accéder au registre de concertation. Je pense que beaucoup de gens regardent les panneaux mais n'osent pas demander le registre. J'étais seulement le deuxième à écrire à l'intérieur.

Réponse EXALTA

Dès demain matin, nous nous assurerons que le registre de concertation soit bien mis à disposition.

Remarque n°2 : Jean LINOSSIER, Maire de Lesperon

Pourquoi parlez-vous de variante préférentielle de l'Etat ? Cela ne veut-il pas dire que vous avez déjà fait votre choix et dans ce cas, à quoi sert la concertation ?

Concernant l'aspect financier, je suis étonné qu'on ne choisisse pas les variantes les moins chères pour économiser plusieurs millions, alors que l'on connaît tous le contexte actuel où chacun est amené à se serrer la ceinture.

Au niveau environnemental, je souhaite informer les gens sur un point, en tant que membre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Une étude à 130 000 euros vient d'être lancée pour conforter et préserver les berges. Dans le même temps, on nous propose la variante B1 qui passe au-dessus des berges et pour laquelle on annonce le passage de 500, 800 voire 1000 camions dans quelques années. Où vont finir les ruissellements du contournement ?

Réponse DREAL

Concernant la présentation des variantes préférentielles, c'est un souhait du Ministère. Mais il s'agit là de notre analyse, réalisée à partir de notre référentiel, de notre connaissance du territoire et du réseau routier. La concertation doit permettre le partage et l'écoute des avis du territoire. Ce ne sont pas forcément les variantes préférentielles de l'Etat qui seront retenues pour la poursuite des études. Sur l'aspect financier, il y a effectivement une différence de coût entre les variantes. Le coût est un des critères de comparaison qui permet une analyse et une appréciation globale des différentes variantes.

Au niveau environnemental, nous avons l'obligation de respecter le SDAGE. A ce stade des études, nous avons analysé le territoire pour pouvoir proposer des tracés cohérents et permettre le choix d'une variante mais nous n'allons pas au-delà car ces études sont coûteuses et ce serait dépenser inutilement de l'argent d'affiner des variantes qui seront ensuite abandonnées. Nous poursuivons les études une fois que le tracé sera retenu. Nous réaliserons alors dans des calculs hydrauliques poussés pour vérifier que la nouvelle infrastructure n'a pas d'incidence sur les écoulements et définir les aménagements à réaliser, comme des bassins de rétention par exemple. La procédure appelée « autorisation loi sur l'eau » nous impose de réaliser des études très poussées dans le domaine hydraulique. Une enquête publique spécifique sera menée afin d'obtenir un arrêté au titre de la loi sur l'eau, qui autorisera la réalisation des travaux.

Remarque n°3 : Habitant de Langogne – Pont d'Allier

Lors de la réunion de Langogne, vous avez dit que, dans l'hypothèse d'un passage à 2 x 2 voies du contournement, la partie de la variante B1 située entre le Pont d'Allier et Germanès-Bellevue ne servirait plus à rien puisque vous repartiriez alors de l'ancien fuseau qui se dirigeait vers Pradelles. La variante B1 représente donc un investissement de 20 millions d'euros pour un tracé qui ne sera peut-être plus utilisé dans le futur.

Réponse DREAL

Si nous menons actuellement des études pour réaliser le contournement de Langogne, c'est qu'il y a un besoin et une demande de la part du territoire et des élus. Le projet tel que nous vous le présentons aujourd'hui n'est pas un investissement à court terme. Dans quelques dizaines d'années, avec l'augmentation du trafic, il sera peut-être nécessaire de prolonger le tracé et alors seulement nous étudierons la possibilité de reprendre le fuseau du contournement de Langogne-Pradelles.

Remarque n°4 : Michel LOUIS, premier Adjoint au Maire de Lesperon

Lors d'une réunion à Mende, nous étions avec le Maire les seuls représentants de l'Ardèche alors que les institutions de Lozère étaient toutes là. Les institutions ardéchoises avaient-elles été invitées ?

Lors de cette même réunion, j'ai souhaité connaître la position de la commune de Langogne sur les différents tracés et je n'ai pas eu de réponse. Si tout le monde sera plus ou moins touché, certains habitants de Langogne seront particulièrement impactés par les différentes variantes proposées.

N'est-il pas gênant d'entrer en phase de concertation en préconisant le choix de certaines variantes ?

Réponse DREAL

Nous invitons tout le monde et l'expression de chacun, Ardéchois ou Lozériens, sera entendue de la même manière ! Mais peut-être que l'Ardèche ne s'est pas sentie autant concernée par le projet que la Lozère puisqu'on se situe quand même à l'extrémité de son territoire. Il faut préciser que l'on mène deux concertations en parallèle : la concertation publique où on offre la possibilité à la population de s'exprimer et la concertation auprès des institutionnels de Lozère et d'Ardèche (élus, chambres d'agriculture, des métiers, de commerce...) à qui on envoie le dossier de concertation pour avoir leur avis. Nous menons donc une concertation très large qui doit permettre de recueillir un maximum d'observations, dont celles de la ville de Langogne et de la Communauté de communes. Même si nous présentons des variantes préférentielles, rien n'est encore décidé !

Remarque n°5 : Gilles MARTINEAU, chargé de mission urbanisme et aménagement à la Chambre d'agriculture de l'Ardèche
Dans votre présentation, vous considérez que le contournement de Langogne par l'est avait été plus ou moins prévu dans les études de fuseau. Hors, sauf erreur de ma part, si la concertation et les études d'impact ont bien eu lieu, il ne me semble pas qu'il y ait eu un arbitrage à ce niveau-là.

Concernant la comparaison des variantes, je m'interroge sur la méthodologie utilisée et sur le poids de chacun des critères, notamment de l'environnement par rapport aux autres activités liées au sol. Pour la variante B1, vous passez en Ardèche pour éviter la population, l'EHPAD, la station de gaz... mais cet espace a une valeur inestimable en termes de patrimoine naturel, écologique et faunistique. Sans pondération des critères les uns par rapport aux autres, on a du mal à pouvoir démontrer l'intérêt de telle ou telle variante sachant qu'au sein du tableau que vous présentez il suffit par exemple d'inverser deux codes couleurs pour se retrouver avec B1 = B2b. Ayant travaillé sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Rhône-Alpes (SRCE), on est dans un fuseau Massif Central - Vallée du Rhône qui doit être amélioré par les infrastructures, et non détruit.

Réponse DREAL

Concernant le choix du fuseau, une décision ministérielle a été prise fin 2007 suite à l'analyse de l'ensemble des observations formulées dans le cadre de la large concertation organisée en 2006. Cette décision ministérielle aurait dû se traduire dans les documents d'urbanisme mais ça n'a pas été le cas car, avec le Grenelle de l'Environnement notamment, le projet est plutôt resté en stand-by... Concernant la méthode d'élaboration des tracés et le poids des différents critères de comparaison des variantes, tout est question d'équilibre. Quand on se rapproche de Langogne, on touche un peu plus le milieu humain. Quand on s'éloigne de Langogne, on touche un peu plus le milieu naturel. On ne dit pas qu'il n'y aura pas d'impacts, que ce soit sur le milieu humain ou sur le milieu naturel. L'objectif est de trouver le meilleur équilibre entre ces critères auxquels on a essayé de donner le même poids. La concertation doit permettre à la chambre d'agriculture et à tous les organismes et habitants qui le souhaitent d'apporter des éléments d'information complémentaire pour faire évoluer notre analyse.

Remarque n°5-bis :

Par rapport au milieu agricole, vous proposez de l'aménagement foncier en Lozère. Est-ce qu'il y en aura aussi en Ardèche ? Nous l'avions déjà demandé en 2006, au niveau du fuseau de la 2 x 2 voies.

Réponse DREAL

En effet, il y aura aussi de l'aménagement foncier en Ardèche.

Remarque n°6 : Jean-Pierre BOUDEAU, FRAPNA Ardèche

Pourquoi Langogne n'a pas intégré le contournement dans ses différents documents d'urbanisme ?

La variante B1 impacte fortement le milieu naturel et tout le monde s'en moque. J'ai l'impression que ce problème se généralise en France. Pour tous les aménagements, on bétonne à droite et à gauche et ce sont toujours les milieux naturels et agricoles qui trinquent. Alors qu'à notre niveau, on essaie de sauver ces espaces, vous faites totalement l'inverse. Votre tableau de comparaison des variantes n'a aucune valeur. Si je prends le critère « temps de parcours », la variante B1 est en jaune et la variante B2a en rouge alors qu'il y a seulement 30 secondes d'écart entre ces deux tracés. Si vous vous moquez de nous sur ce point-là, comment peut-on accorder une quelconque valeur aux couleurs que vous attribuez pour les autres critères ?

Réponse DREAL

Ce soir, nous sommes là pour vous proposer des variantes de tracé et vous présenter nos constatations ainsi que la manière dont on analyse les choses. La concertation doit permettre de recueillir vos avis et d'écouter vos remarques et suggestions. Ce tableau est une appréciation, nous ne détenons pas la vérité absolue. S'il s'avère que l'appréciation sur le critère « temps de parcours » n'est pas la bonne, elle pourra être relativisée. On ne cherche pas à vous tromper. On vous donne un maximum d'éléments et on répond à vos questions ce soir pour vous expliquer au mieux les choses. Critiquez notre proposition, nous sommes là pour vous écouter. Sur les propositions de tracé, on ne peut pas contourner Langogne dans Langogne. On doit impérativement s'écarter de la ville et, à partir de ce moment-là, il est vrai que l'on traverse des espaces naturels. Forcément, quand on diminue les nuisances des uns on les reporte en partie chez les autres, on ne sait pas faire autrement. Il y a un équilibre à trouver des choix à faire. Ce n'est pas facile mais on essaie de trouver la meilleure solution, et on la cherche aussi dans le cadre de la concertation, en écoutant les acteurs du territoire. Réaliser un projet comme celui-là a forcément un impact sur le territoire mais nous ne sommes pas là pour bétonner pour le plaisir de bétonner. Nous sommes là pour entendre les demandes du territoire, sur l'aménagement de cette RN88, sur la desserte du territoire de la Lozère et de l'Ardèche, pour essayer d'améliorer cet itinéraire et de diminuer les nuisances... Notre proposition fait suite à une demande des élus et de la population de Langogne qui estiment que le trafic en ville n'est pas satisfaisant. Il y a eu des discussions au niveau du Contrat de Plan Etat-Région. Suite à la forte demande du territoire d'y inscrire le projet, ce qui n'était pas prévu au départ, l'Etat a accepté et a alloué 4 millions d'euros sur la période 2015-2020 afin de poursuivre les études et d'avancer certaines procédures relativement longues à mener. Aujourd'hui, on vous propose différentes variantes en vue de faire le choix d'un tracé pour poursuivre les études. Ce choix sera fait en s'appuyant sur l'analyse des différents critères et des observations formulées lors de la concertation. Dans un deuxième temps, l'enquête d'utilité publique permettra de déterminer l'opportunité de réaliser le contournement. Si l'ensemble de la population considère que le contournement, dans cette configuration-là, est une ineptie, le commissaire-enquêteur donnera un avis défavorable et le projet ne se fera pas.

Remarque n°7 : Habitant de Lesperon

Le tracé B1 est la variante préférentielle de l'Etat. Vous précisez qu'il est intéressant parce qu'il pourra être passé en 2 x 2 voies à l'avenir. Si je reprends le tracé présenté il y a quelques années pour la déviation de Langogne-Pradelles et que je le poursuis vers Pradelles, vous passerez forcément par Lesperon et c'est alors toute la commune qui sera impactée.

Réponse DREAL

Ce critère a été mis en avant mais on peut aussi le relativiser. On dit que la variante B1 est préférable pour ce critère-là car elle offre la possibilité technique d'un passage à 2 x 2 voies, ce qui n'est pas le cas pour les variantes B2a et B2b. Si un jour, le trafic subit une véritable augmentation et que cela nécessite une 2 x 2 voies et un aménagement lourd de l'axe, il faudra dans tous les cas que l'on reparte de la jonction avec la RD906 pour aller tout droit. Avec la variante B1, on aura déjà construit un ouvrage et il ne restera qu'un petit bout du chemin à faire tandis qu'avec les deux autres, il faudra faire le parcours en entier. Ceci dit, avant que l'on décide de réaliser le contournement de Pradelles et de passer en 2 x 2 voies, il risque de se passer quelques années.

Remarque n°8 :

Pourquoi n'avez-vous pas étudié le tracé côté Naussac ?

Réponse DREAL

La loi littoral nous empêche de passer de ce côté-là.

Remarque n°8-bis :

Pourtant tous les tracés que vous proposez sont dans le périmètre de la loi littoral.

Pourquoi, en arrivant au rond-point de la RD392, on ne reprendrait pas la route existante qui descend vers le magasin Intermarché au lieu de poursuivre le contournement ? Je sais que cela peut être compliqué à cause du pont de la SNCF mais cela permettrait d'économiser plusieurs millions d'euros et de préserver le quartier du Pont d'Allier, sachant que dans 10, 20 ou 30 ans, cette partie du tracé se sera peut-être plus utilisée s'il y a passage en 2 x 2 voies.

Réponse DREAL

On a étudié cette possibilité mais on ne l'a pas retenue pour plusieurs raisons. Il n'y a pas que le pont de la SNCF. La voie n'est pas adaptée pour faire passer le trafic de la RN88, notamment les camions, à cause des pentes importantes. Cette option imposerait aussi la reprise du carrefour à l'arrivée sur la RN88. Enfin, l'exploitant de la route nationale considère également que les difficultés d'exploitation et d'écoulement du trafic sont trop importantes. Ceci dit, si dans la concertation, une multitude d'avis nous indique que c'est absolument cette solution qu'il faut choisir, on pourra se reposer la question.

Remarque n°9 : Habitant de Langogne - Germanès

Je vois vos collègues sur le terrain pour les études, ils sont devant ma porte mais ne viennent pas me voir. Je suis très remonté et je ne me laisserai pas faire. En plus, le tracé B1 passe en zone inondable, au niveau du Pont d'Allier. Pendant la crue de 1981, il y avait de l'eau sur le pont d'Allier, et même à 2 mètres du toit du Carrefour. Votre route va repousser l'eau sur Langogne, automatiquement. Avec la loi littoral, on ne peut rien faire à Naussac mais c'est une vraie porcherie autour du barrage... La Ville de Langogne veut un contournement pour desservir sa zone artisanale mais elle ne fait rien pour les artisans et les entreprises.

Réponse DREAL

Nous avons identifié cette problématique sur l'aspect hydraulique mais les études menées jusqu'à présent ne permettent pas aujourd'hui de déterminer et de quantifier les impacts. Les prochaines études doivent permettre de trouver des solutions techniques respectant la loi sur l'eau et le SDAGE et de proposer un tracé qui n'aura aucun impact sur les écoulements hydrauliques. Si le projet est déclaré d'utilité publique, nous organiserons une enquête publique spécifique « loi sur l'eau ».

Remarque n°9-bis :

Est-ce que vous intégrez à vos études les effets cévenols ? L'excédent d'eau sera envoyé de l'autre côté de la rive et il y aura toujours des riverains dans l'eau. Demandez aux gens du coin...

Réponse DREAL

Nous regarderons tout cela. Nous ne sommes pas là pour faire n'importe quoi.

Remarque n°10 :

Au niveau des chiffres du trafic routier, vous indiquez pour le trafic de transit : 1810 véhicules légers et 663 poids-lourds d'un côté et 1200 véhicules légers et 455 poids-lourds de l'autre. Où sont passés les 600 voitures et 200 poids lourds ? Pour moi, ces chiffres sont faux alors que c'est ce qui vous permet de justifier votre projet de contournement. Je rappelle également que le nombre d'accidents a diminué alors que l'un des objectifs du projet est de limiter les accidents.

Réponse DREAL

Ce soir, je n'ai pas la réponse sur ce point précis. Les études de trafic sont réalisées à partir de stations de comptage réelles. Chaque jour, 5800 véhicules circulent dans la traversée de Langogne.

Remarque n°10-bis :

Les gens de Pierrefiche ou Saint-Flour-de-Mercoire viendront toujours à Langogne puisqu'ils y font leurs courses. Ça fera donc une déviation où passent 400 poids-lourds et 200 voitures.

Réponse DREAL

Le contournement a pour objectif de sortir de Langogne le trafic qui n'a rien à y faire, celui qui amène des perturbations en cœur de ville, notamment les nombreux poids-lourds. Pour autant, il y aura toujours du trafic dans Langogne et les gens qui viennent y faire leurs courses continueront à le faire. Apaiser la circulation permettra aux habitants de fréquenter le centre-ville d'une autre manière.

Remarque n°11 : Jean LINOSSIER, Maire de Lesperon

Concernant le trafic, le problème ne vient pas des véhicules légers. D'ailleurs, il vaut mieux qu'elles traversent Langogne puisqu'il y a un bassin de vie. Nous sommes d'accord pour désengorger Langogne car c'est aussi notre bassin de vie. Je précise que l'Ardèche amène 30% de l'économie de Langogne. Ce qui me pose problème, c'est qu'on balance à Lesperon un vrai couloir à camions. Pourquoi ne pas choisir la variante B2b, qui est bien moins chère d'ailleurs ? En plus, on nous parle d'un passage à 2 x 2 voies dans plusieurs dizaines d'années mais si le bassin de vie continue à perdre son attractivité, il n'y aura pas besoin de faire une 2 x 2 voies.

Beaucoup de choses ont été dites ce soir. Je vous invite à les retranscrire dans les registres. En 2007, le projet avait été abandonné car beaucoup de remarques constructives disaient que ça n'allait pas. C'est important puisqu'on nous dit « si la majorité refuse le projet... ». Nous sommes 330 habitants à Lesperon, contre 3500 à Langogne. Comment peut-on peser dans le débat ? Cela me paraît faussé.

Remarque n°12 : Habitant de Langogne – Pont d'Allier

Toutes les variantes proposées sont dans le périmètre de la loi littoral. Pourquoi tient-on compte de cette réglementation du côté de Naussac et pas au niveau du Pont d'Allier ?

Réponse DREAL

Le tracé côté Naussac n'a pas été abandonné uniquement à cause de la loi littoral. Il avait également un impact important sur toute la zone touristique. Pour le pont d'Allier, on regardera ça de près.

Remarque n°13 : Habitante de Lesperon

Ce soir, ce n'est pas une concertation que vous faites, c'est une information. Vous savez très bien que nous ne pourrons pas faire le poids en termes de nombre d'habitants. Langogne veut un contournement et soutient le tracé B1 parce qu'il passe hors de la commune, alors qu'il existe d'autres variantes, peut-être plus contraignantes, mais moins chères. Vous avez intégré le critère « mise à 2 x 2 voies » pour que les variantes B2a et B2b aient un point négatif en plus au moment de la comparaison, alors que nous ne savons même pas si cette mise à 2 x 2 voies se fera un jour. Au niveau des objectifs principaux du contournement, qu'est-ce que vous entendez par un « développement durable des territoires » ?

Réponse DREAL

Par rapport aux différents critères, nous essayons de trouver un équilibre sociétal, économique et environnemental. Si Langogne demande le contournement, Langogne n'est pas la seule commune à s'exprimer... Avant, on travaillait sur un projet, on faisait des choix techniques et on passait à l'enquête publique sans que personne n'ai jamais entendu parler du projet. Aujourd'hui, cela ne se passe plus comme ça. La concertation a le mérite d'informer sur ce qui se passe, sur les études qui sont menées, sur les tracés qui sont proposés pour que vous puissiez vous approprier le projet. Elle vous offre la possibilité de donner votre avis, de contester certains aspects du projet

Remarque n°13-bis :

Estimez-vous ce soir que des voix se sont élevées ? Avez-vous noté les remarques qui ont été faites ?

Réponse DREAL

Tous les échanges de ce soir sont enregistrés. Vos remarques seront prises en compte dans le cadre d'une analyse globale. Nous prendrons en compte ce qu'on a entendu ce soir mais aussi ce qu'on a entendu à Langogne ou à Saint-Flour-de-Mercoire, ce qu'il y aura dans les registres, ce qu'on aura reçu par internet. Ce soir, ce n'est qu'une contribution parmi les autres.

Remarque n°14 :

Au niveau du pont d'Allier, on va avoir l'arrivée du contournement en 2 x 1 voie + 1 route pour aller à Germanès + 1 route pour monter au Nirgould, soit 3 voies. Et il faudra bien un rond-point pour accueillir toutes ces routes. Comment est-ce possible ? Soit vous le faites en zone inondable sur l'Allier soit vous rasez le quartier du pont d'Allier ? Comment passez-vous au niveau de Germanès ?

Réponse DREAL

En effet, l'accès sera rétabli pour accéder à Germanès et au Nirgould. Pour l'arrivée des différentes voies au pont d'Allier, c'est un problème technique auquel il faudra trouver des solutions mais l'impact sur les maisons du pont d'Allier sera relativement fort. Concernant Germanès, le contournement passerait en-dessous, entre l'Allier et Germanès.

Remarque n°15 :

La variante B2a me semble la plus intéressante : elle coûte moins chère que B1 et il y a moins de mouvements de terre (déficit de 15 000 m³ pour B2a contre 100 000 m³ pour B1). On nous parle d'un ouvrage difficile à réaliser mais quand on voit ce qui a été fait à Millau, on doit savoir le gérer. Quand on voit qu'en plus de cela, la variante B1 impacte très fortement le milieu naturel, je me demande quelle est la valeur d'un milieu naturel qu'on ne sait pas recréer une fois qu'il a été détruit par rapport à un ouvrage complexe que l'on sait réaliser ? A mon sens, il faudrait accorder une valeur beaucoup plus forte au milieu naturel.

Réponse DREAL

S'il existe un tel déséquilibre entre les impacts, notamment sur le milieu naturel, et les bénéfices que peut procurer ce projet, il y aura une forte réaction du territoire. Nous verrons si elle se manifeste. Aujourd'hui, on ne trompe personne. On attend de connaître l'appréciation des uns et des autres sur ce que nous proposons. Si, au travers de la concertation, la variante B2a, se révèle être celle qu'il faut choisir parce que tous les acteurs la portent, c'est celle-là qu'on choisira.

Remarque n°15-bis :

Mais la proportion de population dans les communes concernées fait que ce sont obligatoirement les habitants de Langogne qui gagneront. Je suis étonné que la DREAL défende un projet où la concertation est viciée de la sorte dès le départ et où le milieu naturel n'a aucune importance, parce que c'est vraiment comme ça que je le ressens.

Réponse DREAL

La DREAL défend un tel projet. Vous avez votre approche dans laquelle vous défendez un critère en particulier. Pour nous, il n'y a pas qu'une facette routière, une facette environnementale, une facette hydraulique... C'est un ensemble et il nous faut trouver un équilibre entre toutes ces facettes.

Remarque n°16 :

Pouvez-vous nous donner un peu plus de précisions sur l'aménagement foncier ?

Je ne sais pas si nous aurons un autre choix que de subir la variante B1. Dans cette variante-là, prévoyez-vous un échangeur au niveau de Bellevue ? Il y a beaucoup de véhicules qui passent sur cet axe, en venant de Lesperon ou Le Plagnal. Sans cela, les habitants de Lesperon n'auront que les impacts et aucun avantage.

Réponse DREAL

Concernant l'aménagement foncier, les études qui sont faites aujourd'hui ne sont pas suffisamment avancées. Dès qu'une variante sera choisie, nous analyserons de manière précise les impacts sur le milieu agricole et nous verrons de quelle manière on peut réduire ou compenser ces impacts au travers d'une étude d'aménagement foncier.

Concernant les échangeurs, nous ne prévoyons pas d'en faire un au niveau de Bellevue. On ne raccorde pas voiries que l'on rencontre sur le contournement ; sinon il perd en fluidité et donc de son intérêt. Nous rétablirons ses voies, en passant au-dessus ou en-dessous du contournement, mais il n'y aura pas d'échangeur. Aujourd'hui, les seuls points d'échanges prévus sont situés aux deux extrémités du projet et au niveau de la RD906.

Remarque n°16-bis :

Sur le RD392, le pont qui enjambe l'Allier est limité à 12 tonnes. Si nous pouvons passer en-dessous ou au-dessus du contournement, ce ne sera pas possible pour les camions de plus de 12 tonnes et ils continueront de faire le tour par Lesperon pour accéder au village de Malevielle. Au lieu de faire 15 km et de traverser Lesperon, il faudrait que les poids-lourds qui vont à Malevielle puissent tourner directement depuis le contournement car ce ne sera qu'à 1 km.

Remarque n°17 :

Concernant l'aménagement foncier, je demande une réserve foncière sur la commune de Lesperon depuis 2006. La SAFER n'a jamais voulu m'écouter et n'a jamais eu d'argent disponible pour constituer cette réserve foncière... J'ai vu des propriétés partir de Lesperon à Chambon-le-Château.

Réponse DREAL

Je n'ai pas toutes les réponses aujourd'hui, mais on viendra avec plaisir vous voir pour en discuter.

Remarque n°18 :

Comment allez-vous aménager le Pont d'Allier? Quelle sera l'emprise du projet ? Comme c'est en zone inondable, est-ce qu'il va y avoir des remblais ? Est-ce que vous allez détourner le lit de l'Allier ?

Réponse DREAL

Dans tous les cas, il faudra que l'on respecte les réglementations hydrauliques. Après le choix de la variante, des analyses plus poussées seront effectuées. Aujourd'hui, on ne connaît pas l'emprise exacte du carrefour mais il faudra trouver des solutions pour l'aménager. En fonction, il y aura un impact plus ou moins important sur le bâti mais on ne peut pas le mesurer précisément aujourd'hui.

Remarque n°19 : Habitant de Lesperon – La Ribeyre

Est-ce que vous prévoyez un aménagement de la RN88 entre le pont d'Allier jusqu'à Pradelles ? Sans cela, la circulation risque d'être très compliquée au niveau du pont d'Allier, au point de remonter jusqu'à la Riberye. En été, nous ne pouvons déjà plus circuler donc cela sera encore plus compliqué mais l'hiver ce sera catastrophique. Il n'y a pas des millions de routes gratuites pour traverser le massif central. Les camions prendront la RN88 et passeront par chez nous, surtout quand ils sauront que la traversée de Langogne est facilitée. Si vous réalisez ce projet, il faut être logique, faire les choses les unes après les autres en commençant par aménager la route existante sans quoi, ce contournement ne servira à rien.

Réponse DREAL

Ce n'est pas prévu dans le cadre du projet de contournement de Langogne. Cependant, nous analysons l'itinéraire entre l'A75 et la RN102, au-dessus de Pradelles, de manière globale pour voir s'il n'y a pas d'aménagements complémentaires à réaliser. Nous avancerons cette étude l'année prochaine et nous y intégrerons les conséquences du contournement. Nous veillerons à ne pas créer de difficultés supplémentaires pour résoudre celles connues dans la traversée de Langogne.

Remarque n°19-bis :

Au niveau du coût des variantes, il serait plus pertinent et honnête de mettre une fourchette car on sait très bien que les coûts initiaux sont généralement multipliés par 5 ou par 10.

Réponse DREAL

Multiplier par 5, cela voudrait dire qu'on passerait de 30 millions à 150 millions pour réaliser le contournement de Langogne. Très honnêtement, cela m'étonnerait. Aujourd'hui, ce ne sont encore que des estimations donc il est possible que l'on ait une évolution des coûts de 10 à 15 %.

Remarque n°19-ter :

Pour la déviation du Puy, on avait un coût initial de 180 millions et on est aujourd'hui à 230 millions.

Pour moi, la priorité, avant même le contournement de Langogne, ce serait l'aménagement du carrefour RN102 / RN88. C'est une zone accidentogène, avec un trafic important.

Réponse DREAL

Je suis d'accord avec vous. Ce carrefour se situe à la jonction de plusieurs départements et régions. Le contournement de Langogne a été inscrit au CPER 2015-2020 de la région Languedoc-Roussillon, ce qui ne peut pas être le cas de l'aménagement de ce giratoire puisqu'il se situe en Auvergne. On avait réalisé une étude de faisabilité pour voir dans quel contexte cet aménagement pourrait se réaliser et à quel coût et on avait transmis nos conclusions à la DREAL Auvergne pour que le projet soit éventuellement inscrit au CPER de la région Auvergne. Après discussion, le projet n'a pas été retenu mais tout n'est pas perdu car il y a une révision du CPER à mi-parcours. Si le projet est porté politiquement et économiquement, il pourrait être remis à l'ordre du jour.

Remarque n°20 :

Je suis assez séduit par la variante B2a. Concernant la centrale à béton, je pense qu'on peut la déplacer et la mettre au niveau de la zone artisanale de Langogne. Concernant la centrale de gaz, je pense que les chauffeurs qui livrent la centrale seraient heureux d'avoir une route à proximité.

Réponse DREAL

Il est vrai que la centrale à béton peut être déplacée. La centrale de gaz est peut-être un peu plus compliquée à déplacer mais cela se fait aussi. Techniquement, tout est possible en prenant les précautions qui s'imposent. Ce sont deux contraintes du site donc nous les mentionnons.

RÉUNION PUBLIQUE DE SAINT-FLOUR-DE-MERCOIRE

Jeudi 8 octobre à 19 heures - 55 participants

Remarque n°1 :

Je privilégie les variantes A1 et B1 car ce sont les seules qui permettent d'envisager plus tard le passage en 2 x 2 voies. Mais je préférerais que vous fassiez directement la 2 x 2 voies pour que l'on ait un aménagement durable.

Réponse DREAL

C'est avant tout une question de coût. Aujourd'hui, l'Etat ne peut pas financer les 180 millions d'euros nécessaires à l'aménagement en 2 x 2 voies. Les variantes A1 et B1 permettent de préserver l'avenir en offrant la possibilité technique de réaliser, plus tard, une 2 x 2 voies.

Remarque n°2 :

Pour concevoir le projet, on vous demande aujourd'hui de réutiliser au maximum le réseau existant, ce que vous ne faites pas vraiment dans les variantes A1 et B1 qui sont pourtant les variantes préférentielles de l'Etat. Je pense qu'il faut choisir, dès le départ, le parcours en 2 x 2 voies.

Réponse DREAL

La variante préférentielle de l'Etat respecte le fuseau d'études initial. Quand le Ministère nous demande de réutiliser au maximum le réseau existant, l'objectif est de faire des économies. C'est à partir de là que les autres variantes de tracé ont été élaborées. Sur les variantes A autres que A1, on reste sur la RN88 plus longtemps avant de basculer sur un tracé neuf. Mais on s'aperçoit que plus on se rapproche de Langogne, plus le coût du viaduc de franchissement du Langouyrou est important. Au final, on ne réalise donc que peu d'économies en utilisant le réseau existant.

Remarque n°3 :

Comme le fuseau d'origine figurait sur le plan d'occupation des sols en 1997, est-ce que les constructions se sont faites en fonction ?

Réponse DREAL

Oui, si toutes les variantes présentées tiennent compte de l'habitat, seule la variante A1 (qui passe dans le fuseau initial) respecte le Plan d'Occupation des Sols de l'époque. Si une autre variante est choisie, il sera nécessaire de mettre à jour les documents d'urbanisme pour qu'ils soient compatibles avec le projet. Cette mise en compatibilité se fera dans le cadre de l'enquête publique pour obtenir la déclaration d'utilité publique du projet.

Remarque n°4 :

Localement, nous avons souvent de la neige. Quels seront les niveaux de pente du tracé ?

Réponse DREAL

On a une pente de 5,5 à 6% en moyenne. On peut atteindre 6,5% à certains endroits mais à d'autres, sur le plateau par exemple, on ne sera qu'entre 2 et 3 %. Le contexte climatique ainsi que la problématique de formation des congères (nivologie) ont été pris en compte pour l'élaboration des variantes de tracé.

Remarque n°5 :

J'habite à 1,4 km de la RN88. Quand le vent souffle de l'ouest, j'entends très fort le trafic de la RN88. Avec votre projet, les habitants de Saint-Flour-de-Mercoire vont forcément subir des nuisances sonores, ce qui va impacter leur qualité de vie. Vous préservez beaucoup de choses mais les gens qui se sont installés ici en voulant être au calme vont être fortement dérangés.

Réponse DREAL

L'Etat a commencé les études de bruit sur Saint-Flour-de-Mercoire et sur les environs. Il est certain que la construction d'une infrastructure routière entraînera des nuisances, notamment sonores. Néanmoins, il existe des seuils réglementaires qui fixent le niveau de bruit légalement tolérable à 56 décibels. Bien sûr, notre objectif sera d'être en-dessous pour limiter au maximum les nuisances.

Remarque n°5-bis :

Nous sommes ici pour entendre les oiseaux, pas les voitures. Les variantes qui arrivent au milieu de la plaine de Barre seraient nettement préférables pour les 200 habitants de Saint-Flour-de-Mercoire mais tout le monde dit que le projet est déjà entériné.

Réponse DREAL

Non, le projet n'est pas encore défini et la concertation est justement là pour recueillir vos avis. L'Etat présente une variante préférentielle mais si la concertation avec les acteurs locaux et les habitants, futurs usagers de l'infrastructure, fait ressortir qu'il faut plutôt partir sur les variantes A4 et B2b, l'Etat poursuivra les études sur ces tracés-là.

Remarque n°5-ter :

La concertation, c'est juste de la poudre aux yeux. Vous savez très bien qu'on ne sera pas entendu. L'Etat fera ce qu'il veut et les gens de Saint-Flour-de-Mercoire seront laissés pour compte à moins que l'on constitue une association. Si des personnes veulent venir me voir à la fin de la réunion pour monter une association, je suis partant !

Réponse DREAL

Je ne peux pas vous laisser dire ça. L'Etat ne fera pas ce qu'il veut sinon je ne serai pas là ce soir. Tout ce que je peux vous inciter à faire, c'est de vous exprimer ce soir mais également à travers les registres, par internet... Et si vous avez envie de monter une association, faites-le !

Remarque n°6 :

Quand on veut construire aux abords d'une déviation, je crois savoir qu'en zone non urbanisée, la maison ne doit pas être à moins de 100 mètres de la route (article L111-1-4 du code de l'urbanisme). Au niveau de la variante A4, le tracé passe entre deux maisons qui sont distantes de 77 mètres. Comment est-ce possible ? Est-ce que certaines maisons seront impactées ? Quelle est l'emprise au sol d'une route à 2 voies ?

Réponse DREAL

L'emprise au sol d'une route à 2 voies est d'une vingtaine de mètres.

Les variantes que l'on vous présente aujourd'hui sont des tracés symboliques. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire au mètre près où passera la route. Il est possible que certaines habitations soient directement impactées par le tracé du contournement.

Remarque n°6-bis :

Dans ce cas précis, à combien estimez-vous le niveau sonore ? Pour moi, le passage de poids-lourds à 90 km/h, ça représente 80 décibels... et tout ça, à 50 mètres des habitations.

Réponse DREAL

Au-delà de des niveaux sonores légalement tolérables, des solutions existent pour combattre le bruit, comme par exemple l'isolation de façades.

Remarque n°7 :

Je suis contre le carrefour que vous programmez de faire pour rejoindre la zone artisanale. Vous le positionnez juste devant chez moi.

Réponse DREAL

Seulement dans l'hypothèse où la variante A4 serait retenue, ce qui n'est pas encore le cas.

Remarque n°8 :

Je suis agriculteur sur Saint-Flour-de-Mercoire. Est-ce que vous intégrez un remembrement des terres agricoles dans le cadre de la réalisation du projet ?

Réponse DREAL

Il est un peu tôt pour vous répondre. Dans tous les cas, ce n'est pas l'Etat qui décidera du remembrement. Les chambres d'agriculture et plus généralement le monde agricole sont mobilisés dans le cadre de la concertation. Des discussions seront engagées pour permettre de dire s'il faut procéder ou non à un remembrement. Au final, la décision sera prise de manière collective.

Remarque n°8-bis :

J'ai toujours été pour la réalisation de la déviation de Langogne mais je pense que dans cette configuration, elle va coûter plus que ce qu'elle va apporter. Pour moi, soit on fait un vrai contournement qui s'inscrit dans une liaison globale A75 - Le Puy pour soutenir le développement soit on ne fait rien.

Réponse DREAL

C'est bien cela l'esprit de départ. Si le projet a bien avancé du côté de la Haute-Loire et se débloque du côté de Mende, il faut reconnaître qu'il ne s'est pas passé grand-chose en Lozère jusqu'à aujourd'hui. Les niveaux de trafic actuels sur cette section de la RN88 (5500-5800 véhicules par jour) ne justifient habituellement pas une mise à 2 x 2 voies ou un contournement. C'est à cause du nombre de poids-lourds (16 à 17 %) que l'on propose un aménagement.

Aujourd'hui, l'administration relance le projet et met de l'argent dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le but est de pouvoir présenter un projet abouti à l'enquête publique et d'obtenir la déclaration d'utilité publique (DUP). C'est à partir de là que le projet sera figé. Aujourd'hui, si la concertation fait ressortir que la majorité des gens est contre le contournement de Langogne, il ne verra pas le jour. Par contre, si on retient une variante, une nouvelle phase d'études sera lancée : les études préalables à la DUP, menées à l'échelle de la parcelle.

Remarque n°9 :

Je ne pense pas qu'un jour on ait une 2 x 2 voies, même en choisissant les variantes A1 et B1.

Réponse DREAL

Dans le contexte actuel, cela paraît difficile. Si on trouve de nouvelles sources de financement qui nous permettent d'aller plus loin, pourquoi pas ?

Remarque n°10 :

A mon avis, il ne faut pas espérer une participation du FEDER. Ils ne viendront jamais financer un projet routier en France. Il ne faut pas laisser entrevoir cet espoir.

Réponse DREAL

C'est bien pour cela que l'on propose aujourd'hui un projet en 2 x 1 voie, et non plus une 2 x 2 voies.

Remarque n°11 :

Aujourd'hui, le projet prévoit de contourner Langogne et n'intègre donc pas Pradelles. Cela signifie que les poids-lourds qui ne passeront pas par Langogne devront nécessairement traverser Pradelles.

Réponse DREAL

Aujourd'hui, l'Etat se focalise sur le contournement de Langogne. Le contournement de Pradelles n'est pas abandonné, loin de là. C'est une étape future comme peut l'être l'aménagement du carrefour de la RN88 avec la RN102, au nord de Pradelles.

Remarque n°12 :

Est-ce que ce projet coûte vraiment moins cher que celui de faire le contournement global de Langogne-Pradelles ?

Réponse DREAL

Oui car il y a beaucoup de viaducs à construire pour traverser le plateau. Cela représente un coût important que l'on évite si on réaménage la RN88 telle qu'elle existe aujourd'hui entre Langogne et Pradelles.

Remarque n°12-bis :

Et quel est l'impact sur le giratoire créé au niveau de la RD71 à Saint-Flour-de-Mercoire ?

Réponse DREAL

Ce giratoire est une demande récurrente des élus. Il sera plus facile à réaliser et à justifier auprès du Ministère si on choisit la variante A1. Mais cela ne veut pas dire qu'il ne pourra pas être intégré au projet si on choisit une autre variante.

Remarque n°13 :

Est-ce qu'il n'y a pas un risque, en période hivernale sur une route un peu enneigée, que les poids-lourds aient du mal à prendre le giratoire ? Et ça congère bien pour monter au Choisinets. Il faudrait mettre le contournement en tunnel !

Réponse DREAL

La nivologie est une problématique très importante à l'échelle locale donc on s'y intéresse fortement. Cela guide nos projets. Par ailleurs, on travaille régulièrement avec l'exploitant de la route pour trouver des solutions...

Remarque n°14 :

Il va obligatoirement y avoir des expropriations ! Est-ce que les estimations financières que vous présentez intègrent ces acquisitions de terrain ? J'imagine que c'est beaucoup plus cher d'acquérir des terrains en zone constructible qu'en zone agricole.

Réponse DREAL

Oui, les estimations intègrent les acquisitions foncières mais cela reste des estimations pour vous donner un ordre d'idée. Par exemple, je ne pourrai pas vous dire quelle valeur a été assignée à telle ou telle parcelle. Le calcul est réalisé à partir de la surface du projet.

Remarque n°15 :

Concernant les expropriations, est-ce que sont les domaines qui vont évaluer le prix des propriétés ?

Réponse DREAL

Oui. Mais avant d'arriver aux expropriations, il y a d'abord une estimation du service des domaines qui nous permet de commencer les discussions avec les propriétaires concernés. C'est seulement s'il n'y a pas d'entente qu'on entame la phase d'expropriation : proposition des propriétaires puis examen par le commissaire du gouvernement et enfin désignation d'un juge à l'expropriation pour arrêt du montant.

Remarque n°16 :

Comment vont se passer les expropriations au niveau du Pont d'Allier ?

Réponse DREAL

Aujourd'hui, on sait que l'on va avoir de grosses difficultés à passer au Pont d'Allier car l'espace y est très restreint alors que l'on va devoir gérer l'arrivée du Pont d'Allier, de la zone artisanale et du contournement. Si notre objectif est de toucher le moins possible à l'habitat, je ne suis malheureusement pas capable de vous dire aujourd'hui quelles maisons seront impactées.

Remarque n°16-bis :

Ne devrait-on pas aller se raccorder directement au-dessus de Pradelles ? N'y a-t-il pas un risque pour que Langogne soit déserté ?

Réponse DREAL

Indiquez tout ça dans les registres ou par internet. De nombreux contournements ont été réalisés en France. Prenons l'exemple d'Issoire qui a été contournée par l'A75. Pendant un moment, l'activité a baissé un petit peu mais les élus et les habitants ont réussi à dynamiser les choses. Aujourd'hui, Issoire est quand même un pôle attractif. Après, c'est sûr que la commune de Langogne devra créer une dynamique.

Remarque n°17 :

Au tout début du projet, il avait été question de passer côté Naussac, avec une voie enterrée ou semi-enterrée. Qu'en est-il aujourd'hui ? Pourquoi ne pas se contenter de détourner les camions ?

Réponse DREAL

Ce n'est pas la première fois que j'entends parler de ce projet. Je ne peux pas répondre à votre question. Ce tracé a été écarté et le fuseau a été redessiné de ce côté-là. Après, il y a aussi la loi littoral qui nous impose de passer à une certaine distance du lac de Naussac.

Remarque n°18 :

Ce que vous proposez n'est pas vraiment un contournement puisque vous passez dans le village. Ne vaudrait-il mieux pas aller se raccorder plus haut ?

Réponse DREAL

C'est vrai pour les variantes B mais nous n'avons pas trop le choix sur ce secteur. Nous avons regardé la possibilité de se raccorder un peu plus haut mais cela engendrait d'importants terrassements et donc un surcoût conséquent.

Remarque n°19 :

La zone du Pont d'Allier n'est-elle pas en zone inondable ?

Réponse DREAL

Le projet se raccorde au niveau du Pont d'Allier, en limite de la zone inondable. Cela fait partie de toutes les contraintes qui gravitent autour du Pont d'Allier.

Remarque n°20 :

La traversée de Langogne est très dangereuse. Pouvez-vous nous dire combien de personnes sont décédées suite à un accident avec un camion dans la traversée de Langogne ? On nous dit qu'il y a plus d'accidents sur les routes départementales que sur les autoroutes ou les 2 x 2 voies. Donc ce n'est pas une 2 x 1 voie qu'il faut faire, mais bien une 2 x 2 voies.

Réponse DREAL

Sur le nombre d'accidents, je ne vais pas pouvoir vous répondre de tête. Mais vous avez l'information dans le dossier de concertation.

Remarque n°21 :

Les remarques faites sur internet ont-elles autant de poids que celles inscrites dans les registres ?

Réponse EXALTA

Aujourd'hui, les contributions formulées par mail ou par internet ont autant de valeur que celles écrites dans les registres papier. Le numérique est complètement reconnu dans les procédures de concertation. Vous pouvez donner votre avis jusqu'au 5 novembre inclus. Au-delà, vos avis ne pourront malheureusement plus être pris en compte.

ANNEXE 5 :

BILAN DE LA CONCERTATION INTER-SERVICES

En parallèle de la concertation publique, et conformément à la circulaire du 05 octobre 2004, l'État a lancé une concertation inter-services afin de recueillir les avis des acteurs publics du territoire concerné.

↳ Déroulement de la concertation inter-services.

Le projet de concertation, basé sur le dossier de comparaison des variantes établi par le CEREMA d'Aix en Provence, a été transmis pour avis par le Préfet de Lozère, aux administrations, services et organismes en charge de politique publique ou de défendre potentiellement des intérêts publics, civils ou militaires sur le territoire impacté. Parallèlement, le Préfet a consulté les collectivités locales concernées. Les documents transmis aux services et collectivités locales se composaient d'une synthèse du dossier de comparaisons des variantes et des conclusions des études thématiques associées, études paysagères, études acoustiques, études du milieu naturel, études d'hydraulique et d'assainissement routier).

La concertation formalisée des administrations et la consultation des collectivités locales se sont déroulées au cours du mois de novembre 2015.

↳ 52 administrations et organismes sollicités dans le cadre de la concertation inter-services

- Monsieur le Préfet de Lozère,
- Monsieur le Préfet de l'Ardèche
- Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon (SADTL),
- Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon (UT de Lozère),
- Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement de Rhône-Alpes,
- Monsieur le Directeur Régional des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation du Travail et de l'Emploi de Languedoc-Roussillon (DIRECCTE),
- Monsieur le Directeur Régional de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale,
- Monsieur le Directeur de la Délégation Régionale de l'Agence de l'environnement et de la Maîtrise de l'Énergie,
- Monsieur le Directeur Régional des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE - UT de Lozère),
- Madame la Directrice de l'Agence Régionale de santé,
- Madame la Directrice de la délégation territoriale de la Lozère de l'Agence Régionale de santé,
- Monsieur le Chef du service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) de Lozère,
- Monsieur le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) de Lozère,
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes Massif Central,
- Monsieur le Directeur départemental des Services Fiscaux (DSF) des Pyrénées-Orientales,
- Monsieur le Directeur Régional des Affaires Culturelles (DRAC) Languedoc-Roussillon,
- Monsieur l'Inspecteur d'Académie de Lozère,
- Monsieur le Directeur de l'Office National des Forêts (ONF), Agence de Lozère, et Agence de l'Ardèche,
- Monsieur le Chef de la mission inter-services de l'Eau (MISE) des Pyrénées-Orientales,
- Monsieur le Délégué Militaire Départemental,
- Monsieur le Colonel, Commandant le Groupement de Gendarmerie de la Lozère,
- Monsieur le Directeur du Centre Régional de la Propriété Forestière de Languedoc-Roussillon,
- Monsieur le Directeur du Centre Régional de la Propriété Forestière de Rhône-Alpes,
- Monsieur le Directeur Régional de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt,
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires de la Lozère,
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires de l'Ardèche,
- Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Lozère,
- Monsieur le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Lozère,
- Monsieur le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Ardèche,
- Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de la Lozère,
- Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche,
- Monsieur le Chef de Centre de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO), Aurillac et Valence,
- Monsieur le Directeur du Syndicat Départemental d'Électrification et d'Équipement de la Lozère,
- Monsieur le Directeur de RTE EDF Transport – Transport Électrique du Sud-Ouest
- Monsieur le Directeur Régional de la SNCF,
- Monsieur le Président de la Fédération départementale des Chasseurs de la Lozère,

- Monsieur le Président de la Fédération départementale des Chasseurs de l'Ardèche,
- Monsieur le Délégué départemental de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage – Lozère,
- Monsieur le Délégué départemental de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage – Ardèche,
- Monsieur le Chef de service de l'Office National de l'Eau et des Milieux aquatiques de Lozère,
- Monsieur le Chef de service de l'Office National de l'Eau et des Milieux aquatiques de l'Ardèche.

👉 Les collectivités locales consultées par le Préfet

- Messieurs les Maires des communes directement concernées par l'une ou l'autre des variantes du projet de contournement de Langogne par la RN88: Langogne et Saint-Flour-de-Mercoire (48) ainsi que Lespéron (07),
- Monsieur le Président de la Communauté de Communes entre Loire et Allier,
- Monsieur le Président de la Communauté de Communes Haut Allier,
- Madame la Présidente du Conseil Départemental de la Lozère,
- Monsieur le Président du Conseil Régional de Languedoc-Roussillon.

👉 Les réponses des services et collectivités

Vingt six des entités sollicitées ont répondu à la concertation. La liste exhaustive des observations reçues des services et la synthèse des réponses ainsi que les positions du maître d'ouvrage (MOA) face à ces observations sont récapitulées dans le tableau ci-après.

Organisme	Date de l'avis	Synthèse des principales observations	Position du maître d'ouvrage
CA 48	26/10/15	- l'impact des surfaces compensatoires vient s'ajouter aux surfaces agricoles consommées par l'emprise, - ne pas oublier la compensation agricole, - la variante A1 a déjà fait l'objet d'un arbitrage favorable lors de consultation antérieure, les surfaces concernées sont d'un intérêt modéré, elle est la moins défavorable. - pas de positionnement des élus sur la variante B, limiter l'impact sur l'agriculture ardéchoise.	Pris acte.
SDIS 48	07/10/15	- se prononce pour les variantes A1 et B1.	Pris acte.
DDCSPP 48	07/10/15	- compléter la liste des établissements classés, - pas de positionnement sur les variantes , - rétablir les chemins de randonnée.	Pris acte. Les chemins de randonnée répertoriés seront rétablis.
ONF 48	08/10/15	- pas de remarque particulière.	Pris acte.
DMD 48	12/10/15	- se prononce pour les variantes A1 et B1.	Pris acte.
EN 48	13/10/15	- aucune observation.	Pris acte.
CD 48 (assemblée)	19/10/15	- délibération n° 15 1050 du 19 octobre 2015. - laisse le choix du tracé aux collectivités territoriales et aux populations. - rappelle l'intérêt essentiel de la mise à 2x2 voies de l'itinéraire n 88, la variante choisie devra être compatible avec le fuseau préférentiel défini par l'arrêté ministériel du 27/11/2007. - précise que la RN106 est aussi un axe important du territoire et demande à l'État de continuer la modernisation de cet axe.	Pris acte. Pris acte, en rappelant que la concertation ne porte pas sur cet itinéraire.
DRAC 48	19/10/15	- pas d'observation, simple rappel aux textes en matière d'archéologie préventive	Pris acte.
Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe N 88	30/10/15	- Le Syndicat soutient les collectivités dans leurs choix des variantes les plus appropriées. - demande à ce que le parti retenu soit compatible avec le fuseau préférentiel défini par l'arrêté ministériel du 27/11/2007.	
ARS/LR	04/11/15	- Sur le plan sanitaire, les variantes A3, A4, B2a, B2B sont à éviter.	Pris acte.
INAO	05/11/15	- pas de remarque particulière sur la section A et la préférence affichée A1, - une réserve sur le tracé B1 en ce qui concerne les incidences plus marquées sur les AOC et IGP.	
Fédération départ. des chasseurs	02/11/15	- regrette que le diagnostic omette les impacts sur la faune sauvage et ses habitats, - est surprise que l'activité chasse ne soit pas citée dans le dossier de concertation, - attire l'attention sur les risques de collisions avec les grands mammifères, - se positionne en faveur des variantes A1 et B1.	- ces éléments seront pris en compte au niveau des études préalables.

Organisme	Date de l'avis	Synthèse des principales observations	Position du maître d'ouvrage
CCI 48	05/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - regrette que les variantes présentées soient toutes des routes à 2 fois une voie, - soutient que la route à 2x2 voies est un vecteur fort du développement économique, - note la desserte effective de la zone des Choisinets, - juge dommageable que tous les tracés B se rejoignent au Pont d'Allier ; aurait souhaité un raccordement sur la 88 plus au Nord. - retient les tracés A1 et B1 pour la suite des études. 	<ul style="list-style-type: none"> - les variantes A1 et B1 sont compatibles, a terme, avec une mise à 2x2 voies de la RN88. - ce point fera l'objet d'études complémentaires.
Commune de Langogne	03/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - note que le projet a été modifié par rapport au fuseau préférentiel approuvé en 2007, - regrette que le contournement de Pradelles ne soit pas intégré comme prévu, - admet que le projet présenté répond aux objectifs développés dans le dossier de concertation, - les variantes A1 et B1 ont la préférence du Conseil Municipal qui demande à l'État d'examiner des propositions alternatives dans le secteur de la D 392 au Pont d'Allier, - le CM demande à l'État de se rapprocher de la grande région afin d'envisager un retour au projet de contournement Langogne - Pradelles, - le CM insiste pour que les emprises et les ouvrages permettent à terme la mise à 2x2 voies de l'axe. 	<ul style="list-style-type: none"> - le contournement proposé A1 et B1 respecte l'esprit du fuseau préférentiel de 2007, corrigé par la décision ministérielle de 2009. - l'aménagement du tronçon D 392 / Pont d'Allier va faire l'objet d'un réexamen approfondi. Les tracés A1 et B1 permettent à terme la mise à 2x2 voies.
UT48-DRAC/LR	03/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - se positionne pour les variantes A2a ou A2b moins consommatrices d'espaces naturels et moins impactantes sur le plan paysager et environnemental et B1. 	Pris acte.
GRDF	10/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - ne se positionne pas. - rappelle que les tracés B2a et B2 b impactent directement le site de stockage de gaz et que les frais liés au déplacement de ce dernier restent entièrement à la charge du maître d'ouvrage. 	Pris acte.
UT07 DREAL/RA	19/10/15	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'observation à formuler. 	
DDT 07	20/11/2015	<ul style="list-style-type: none"> - nombreux rappels aux règles en vigueur notamment au titre de l'environnement, de la loi sur l'eau, des espaces agricoles, - pas de remarque particulière sur la section A, - pour la section B , la variante B1 reçoit une critique très négative, - pas de positionnement particulier sur le choix de la section B, à l'exception de la variante B1 qui est rejetée. - rejet de tout tracé sur l'Ardèche. - regrette que le tracé ne porte pas sur la déviation de Langogne Pradelles, - souhaite avoir des précisions sur l'aménagement de la RN 102. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les études ayant abouti au dossier de concertation ont abordé les différents items cités. Dans le cadre des études préalables, chaque remarque soulevée sera examinée avec soin dans le respect des règles en vigueur. - le contournement de Langogne -Pradelles (fuseau 2007), serait nettement plus consommateur d'espaces agricoles et naturels et impacterait fortement le milieu environnemental. - la demande sera transmise aux services intéressés de Rhône-Alpes/Auvergne.
Prefecture Ardèche	20/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'avis sur la variante A, - Insiste sur les impacts environnementaux de la variante B1, - manque le monument historique de la Tour de Coudoules et sa zone de protection. - demande une vigilance particulière sur les mesures compensatoires au titre de l'impact environnemental. - souhaite connaître l'état des réflexions concernant l'aménagement du carrefour N 88/N 102. 	<ul style="list-style-type: none"> - les différentes études seront reprises et approfondies dans le cadre des études préalables à la DUP - Pris acte. - Dossier CNPN à monter au moment opportun - la demande sera transmise aux services intéressés de Rhône-Alpes/Auvergne
ONEMA SD 07	20/10/15	<ul style="list-style-type: none"> - aurait préféré les variantes B2, - souhaite la réalisation de bassins de rétention pour éviter les rejets en cas accident, - nécessité de préserver les zones humides ou de compenser au titre de la loi sur l'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> - les bassins sont prévus. - pris acte.
CD 07 Service Routes	18/11/15	<ul style="list-style-type: none"> - regrette que le projet n'aille plus jusqu'à la RD108 à la Ribeyre, desserte directe importante et insatisfaisante de Lespéron, - veiller au rétablissement satisfaisant de la RD392 sur la RN88, - le tracé A1-B1 semble présenter le meilleur compromis, - il convient de préserver au mieux une habitation isolée et une exploitation agricole par un affinement du tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> - la première étape reste le contournement de Langogne, le traitement de la partie intéressant la RD108 interviendra dans une étape ultérieure. - pris acte - pris acte - pris acte, ce point fera l'objet d'une attention particulière.

Organisme	Date de l'avis	Synthèse des principales observations	Position du maître d'ouvrage
CA 07	30/10/15	<ul style="list-style-type: none"> - regrette le manque de communication sur le projet, - adhère à la démarche globale sur la base du fuseau de 2007 (Langogne-Pradelles) mais ne cautionne pas le simple contournement de Langogne, - critique le fait que la variante B1 déplace le problème en Ardèche, sur Lespéron, - rappelle la nécessité du respect des différentes règles et leur approfondissement, - critique la méthode utilisée pour la comparaison des variantes, - précise que certaines questions n'ont pas trouvé réponse : risque inondation, report en cas de crues déficit de matériaux... - les habitants de Lespéron demandent expressément un accès direct à partir de la RD392 et un échangeur à la croisée de la RN102; - le pont SNCF ne permet pas le franchissement de gros porteurs, de même que le pont situé à proximité du camping, limité à 11 tonnes, - la variante B2a peut améliorer la desserte de l'unité de stockage de gaz, - propose l'utilisation de l'emprise de la voie ferrée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Il est précisé au travers de conventions que c'est la CA 48 qui représente les CA 07 et 43. Une réunion des différents services va être programmée. - le contournement de Langogne tel que présenté à la concertation, n'est qu'une première étape du projet. - le découpage administratif n'a pas guidé le choix des différentes variantes, seules les contraintes techniques ont été prises en compte. - l'ensemble des items sera approfondi dans le cadre des études préalables à la DUP. - tous les problèmes liés à l'hydraulique seront traités dans le cadre de l'enquête loi sur l'eau. - L'équilibre des matériaux sera recherché dans le cadre de l'étude projet. - ce point n'a pas fait l'objet d'une demande spécifique de la commune, néanmoins, il sera examiné. - cet aménagement ne concerne pas le dossier de concertation. La demande sera donc transmise aux services intéressés de Rhône-Alpes/Auvergne. - pris acte. La situation future ne sera pas modifiée, néanmoins ce point sera examiné avec attention. - non, elle passe dessus et oblige donc son déplacement. - l'abandon de cette voie est loin d'être actée. De plus, l'emprise serait nettement insuffisante et les ouvrages inutilisables. Quant au ferroutage sur cette voie, il n'est pas possible compte tenu des pentes et rampes existantes.
ONFCS 48	01/12/2015	<ul style="list-style-type: none"> - préconise la mise en œuvre de passage à faune et de clôtures dans le cadre de la préservation de la continuité écologique, - demande d'envisager le traitement des eaux pluviales, - demande à ce que soient pris en compte les risques de formations de congères. 	<ul style="list-style-type: none"> - pris acte, sera mis en œuvre si nécessaire - ce point sera étudié lors de l'établissement du dossier d'enquête loi sur l'eau - la nivologie sera prise en compte en liaison avec l'exploitant.
Association oui à la 2x2 voies	28/10/15	<ul style="list-style-type: none"> - se prononce en faveur des variantes A1-B1, - souhaiterait que les emprises et les ouvrages soient d'ores et déjà prévus à 2x2 voies, - suggère une solution B4, par la RD108 et la Ribeyre. 	<ul style="list-style-type: none"> - les budgets alloués ne permettent pas une telle démarche.

Conclusion

Après analyse de l'ensemble des observations, ci-dessus récapitulées, il apparaît que :

- pour le secteur A, la variante A1 fait la quasi unanimité. Elle est conforme au fuseau, objet de la concertation de 2009, et autorise, à long terme, la mise à 2x2 voies. Un soin particulier sera apporté, en relation avec les chambres d'agriculture concernées, à la préservation maximum de l'activité agricole, par voie de réaménagement foncier si nécessaire.
- pour le secteur B, la variante B1, qui recueille les suffrages des acteurs publics de Lozère, est plus critiquée du côté de l'Ardèche. Elle reprend, sur la moitié de son tracé, l'esprit du fuseau de 2009. Quant à la partie finale (de Germanès au Pont d'Allier) elle s'éloigne du tracé de 2009 pour retrouver la RN88 après le Pont d'Allier. Malgré tout, la reprise du tracé du fuseau originel pour assurer la liaison Langogne-Pradelles ainsi que l'éventuelle mise à 2x2 voies future restent possibles. Sur le tracé proposé dans la variante B1 et compte tenu des nombreuses observations formulées, il va être procédé à un réexamen attentif de l'aménagement, notamment au droit du Pont d'Allier et une recherche de tracé nouveau va faire l'objet d'études complémentaires.

Tous les points soulevés dans le cadre de cette concertation seront affinés lors des différentes études projet, et en particulier la problématique bruit (camping de Langogne, Germanès), pour laquelle une modélisation sera proposée. Une attention particulière sera apportée dans le cadre de la loi sur l'eau, et sur les risques inondation.

En conclusion, les variantes A1 et B1 feront l'objet d'études approfondies, en intégrant les réserves ci-dessus, pour déboucher sur le dossier d'utilité publique.

