



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Problématique de la circulation des engins agricoles en traversée de l'agglomération de Rodez (RN 88)

Rapport d'étape

Rapport CGEDD n° 014361-01 et TEDET n° 2022-01

établi par

**Michel ROSTAGNAT (CGEDD)
Philippe ROUBIEU (DGITM/TEDET)**

Avril 2022

**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités
passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la
rédaction de ce rapport**

Statut de communication	
☐	Préparatoire à une décision administrative
☐	Non communicable
☐	Communicable (données confidentielles occultées)
☒	Communicable

Sommaire

Résumé.....	5
Liste des recommandations.....	6
Introduction.....	7
1 La nécessité de doter la rocade de Rodez des caractéristiques d'une voie rapide urbaine s'est imposée progressivement.....	8
1.1 L'abandon de l'itinéraire de substitution par le centre-ville inscrit dans la déclaration d'utilité publique du 20 novembre 1997 oblige à remettre sur le métier des itinéraires alternatifs.....	8
1.2 Les difficultés de circulation des engins agricoles en traversée de l'agglomération ruthénoise sont connues depuis au moins 2009.....	11
1.3 Après des tâtonnements, fin 2021 semblait se dessiner un consensus technique en faveur d'un itinéraire de substitution en fond de vallée de l'Auterne.....	13
2 La réalisation annoncée de la dénivellation des giratoires de la rocade de Rodez rendra dangereux l'emprunt par les engins agricoles de cette voie express, à laquelle ils n'auront plus accès, et compromet leur utilisation de la section Saint-Cloud – Saint-Félix située plus au sud.....	16
2.1 De quels engins parle-t-on ?.....	16
2.2 La situation actuelle de circulation des véhicules agricoles sur la RN 88.....	18
2.3 Les projets en cours d'étude.....	19
2.3.1 Le projet de dénivellation des giratoires de Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc.....	19
2.3.2 Le projet d'aménagement à 2x2 voies de la section Saint-Cloud – Saint-Félix....	22
2.4 Les perspectives en matière de circulation des véhicules agricoles sur la section Saint-Cloud – Saint-Félix de la RN 88.....	22
2.4.1 Pendant les travaux de dénivellation des giratoires de Saint-Félix et Les Moutiers.....	23
2.4.2 À l'issue des travaux d'aménagement de la section Saint-Cloud – Saint-Félix....	23
2.4.3 Pendant la phase intermédiaire de moyen terme.....	24
3 Des questions juridiques et techniques demeurent.....	27

3.1	La mise en service d'un itinéraire de substitution est-elle obligatoire, et qui est dans l'obligation de le gérer ?.....	27
3.2	Peut-on continuer à tolérer les engins agricoles sur la section Saint-Félix – Saint-Cloud, moyennant l'effacement de l'obstacle du pont-rail de Salabru ? Les exemples d'Albi et d'autres rocade sont-ils transposables au cas d'espèce ?.....	28
3.2.1	La reprise du pont-rail de Salabru : un projet lourd, non encore étudié.....	28
3.2.2	Albi ne fait pas jurisprudence.....	29
3.3	Une nouvelle autorisation environnementale sera-t-elle nécessaire pour l'itinéraire de substitution ?.....	30
4	Le consensus entre les parties n'est pas encore atteint.....	31
4.1	1996 : l'enquête d'utilité publique sur l'aménagement de la RN 88 dans sa traversée de l'Aveyron fait ressortir la préférence des élus de l'agglomération ruthénoise pour un aménagement en boulevard urbain de la rocade.....	31
4.2	2019 : les collectivités territoriales valident le projet de dénivellation des trois giratoires de la rocade de Rodez, tout en soulignant l'impératif du règlement du problème du transit des véhicules agricoles.....	31
4.3	Lors de l'audience que leur a accordée le Premier ministre, le 16 décembre 2021, les élus aveyronnais ont évoqué les difficultés de traversée de l'agglomération ruthénoise par les engins agricoles.....	32
4.4	Faute d'une véritable implication des responsables politiques, la concertation menée jusqu'à présent n'a pas permis de faire émerger un consensus.....	32
	Conclusion.....	33
	Annexes.....	34
1	Lettre de mission.....	35
2	Lettre du Premier ministre au président de Rodez agglomération.....	38
3	Liste des personnes rencontrées.....	39
4	Historique du projet.....	42
5	Glossaire des sigles et acronymes.....	48

Résumé

En vertu d'un décret en Conseil d'État du 20 novembre 1997, la route nationale n° 88 a acquis le statut de voie express dans sa traversée du département de l'Aveyron. Cette route, reliant Lyon à Toulouse par le Massif Central, dessert notamment le chef-lieu du département, Rodez. Passant historiquement en centre-ville, elle a été déviée une première fois par ses faubourgs, puis à partir des années 1980 par une rocade sinuant au pied de la colline où est implantée la ville historique.

Le parti d'aménagement initial de cette rocade tint à la fois de perspectives de circulation modestes et du souhait des autorités locales d'y accueillir un trafic apaisé. C'est ainsi que les trois principaux échangeurs ont été réalisés sous formes de giratoires à niveau. Or la croissance du trafic liée à l'étalement urbain important en ce lieu a obligé à renforcer les caractéristiques de la voie et amené dernièrement la préfète de l'Aveyron à signer un arrêté déclarant d'utilité publique les travaux de dénivellation des trois giratoires.

En droit, l'accès des engins agricoles, comme d'ailleurs des circulations douces, sur la voie express est interdit depuis 1997. En pratique, aussi longtemps que l'aménagement prévu aujourd'hui n'est pas réalisé, ils y restent tolérés. Ce ne serait plus le cas demain après aménagement.

La profession agricole, qui éprouve d'ores et déjà des difficultés croissantes à circuler sur un réseau de plus en plus contraint dans un souci de sécurité des populations riveraines, alerte depuis 2009 au moins les autorités sur le risque d'exclusion de leurs engins de la rocade de Rodez le jour où elle serait véritablement aménagée. L'itinéraire de substitution historique inscrit dans la DUP de 1997, aménagé depuis lors par la Ville de Rodez, s'avère désormais dissuasif, et les études d'itinéraires alternatifs effectuées par les services de l'État butent sur la contrainte du relief local et d'une urbanisation dense. Aussi les responsables politiques locaux s'en sont-ils émus et ont fait part de leur préoccupation au chef du gouvernement.

À la suite de l'audience qu'il a accordée aux grands élus aveyronnais le 16 décembre 2021, audience qui portait essentiellement sur le portage de l'aménagement de la RN 88, le Premier ministre a proposé que soit mis en œuvre un itinéraire alternatif utilisant la « surlargeur » de la rocade dans la section des gorges de l'Auterne qui est le maillon sensible de l'itinéraire. Cet itinéraire, baptisé « 1bis » par les techniciens, pourrait être réalisé très rapidement et régler au moins temporairement la question. Il serait certes remis en cause ultérieurement, le jour où serait décidée la mise à 2x2 voies de la rocade dans cette section. Il n'en aurait pas moins rempli son office pendant les quelques années qui viennent.

La mission confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable et à la Mission d'appui du réseau routier national, devenue depuis lors le Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (TEDET), était d'évaluer les besoins prospectifs de circulations agricoles sur le secteur et les mesures techniques propres à les permettre dans les meilleures conditions de sécurité routière.

Dans un délai très bref, et avec la contrainte d'une période de réserve électorale qui n'a pas permis de rencontres en formation politique large, la mission a pu clarifier les données du problème et rendre le présent rapport d'étape.

Liste des recommandations

À ce stade, la mission s'est livrée essentiellement à une clarification du dossier, sans formuler de recommandations.

Introduction

Nos ancêtres avaient inventé le trottoir pour offrir au piéton un espace sécurisé de déplacement, à l'abri de la circulation hippo- ou automobile. Nos territoires et nos villes modernes sont confrontés aujourd'hui à un défi du même ordre mais d'une échelle toute autre, dans la mesure où les modes de déplacement, leurs caractéristiques physiques et surtout leurs vitesses, se sont développées selon un spectre incroyablement plus large.

S'agissant de la route, entre l'autoroute et la rue urbaine à vitesse réduite pour les besoins d'une circulation apaisée dans l'intérêt de populations riveraines, le spectre est large ; et chacun de ces concepts a son utilité à l'échelle du territoire. La question est alors d'offrir autant que possible à chacun des modes une infrastructure et des itinéraires confortables et, si besoin est, rapides.

Le cas des engins agricoles dans la traversée de Rodez, chef-lieu d'un des départements agricoles les plus emblématiques de France, est illustrative de ce phénomène. Si le CGEDD et TEDET ont été consultés, c'est parce qu'il apparaît que la rocade routière de Rodez, classée voie express depuis 1997 et progressivement aménagée selon ces standards, offre en définitive peu d'itinéraires alternatifs, alors même qu'elle est en droit interdite aux véhicules trop lents comme les engins agricoles.

C'est l'objet du présent rapport de faire le point de cette question, des solutions déjà étudiées à ce propos et des positions et propositions des acteurs.

1 La nécessité de doter la rocade de Rodez des caractéristiques d'une voie rapide urbaine s'est imposée progressivement

1.1 L'abandon de l'itinéraire de substitution par le centre-ville inscrit dans la déclaration d'utilité publique du 20 novembre 1997 oblige à remettre sur le métier des itinéraires alternatifs

La RN 88 dans sa traversée de l'Aveyron, entre Albi et l'autoroute A 75, a été déclarée d'utilité publique le 20 novembre 1997. La DUP a été prorogée dix ans plus tard, avec pour échéance le 23 novembre 2012. Elle n'a pas été prorogée au-delà, étant donné qu'à défaut de travaux, l'État s'était entre-temps rendu maître du foncier.

Aux termes du décret de DUP du 20 novembre 1997 (art. 6), l'accès de la route express est interdit en permanence à un certain nombre d'usagers ou véhicules vulnérables ou lents, et notamment aux « tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics visés par l'article R.138 du code de la route ».

La restriction effective d'accès est mise en œuvre progressivement par les services de l'État au fur et à mesure de l'aménagement des sections (cf. plus loin § 2.2).

En annexe du décret est cartographié un itinéraire de substitution que devront emprunter ces engins. Il emprunte le tracé du contournement antérieur de la ville, qui tangente le centre-ville dans le quartier du Foirail (cf. carte ci-dessous)¹. La valeur juridique de cet itinéraire alternatif est toutefois sujette à caution (cf. infra).

¹ Dans son mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, en date du 30 novembre 2019, le DREAL affirme pourtant que « la DUP de 1997 définissait déjà un itinéraire de substitution, qui empruntait l'ancienne RN 88 en traversée de Rodez, pour les véhicules agricoles ». Toutefois, il n'a pas été possible à la mission de s'en assurer.

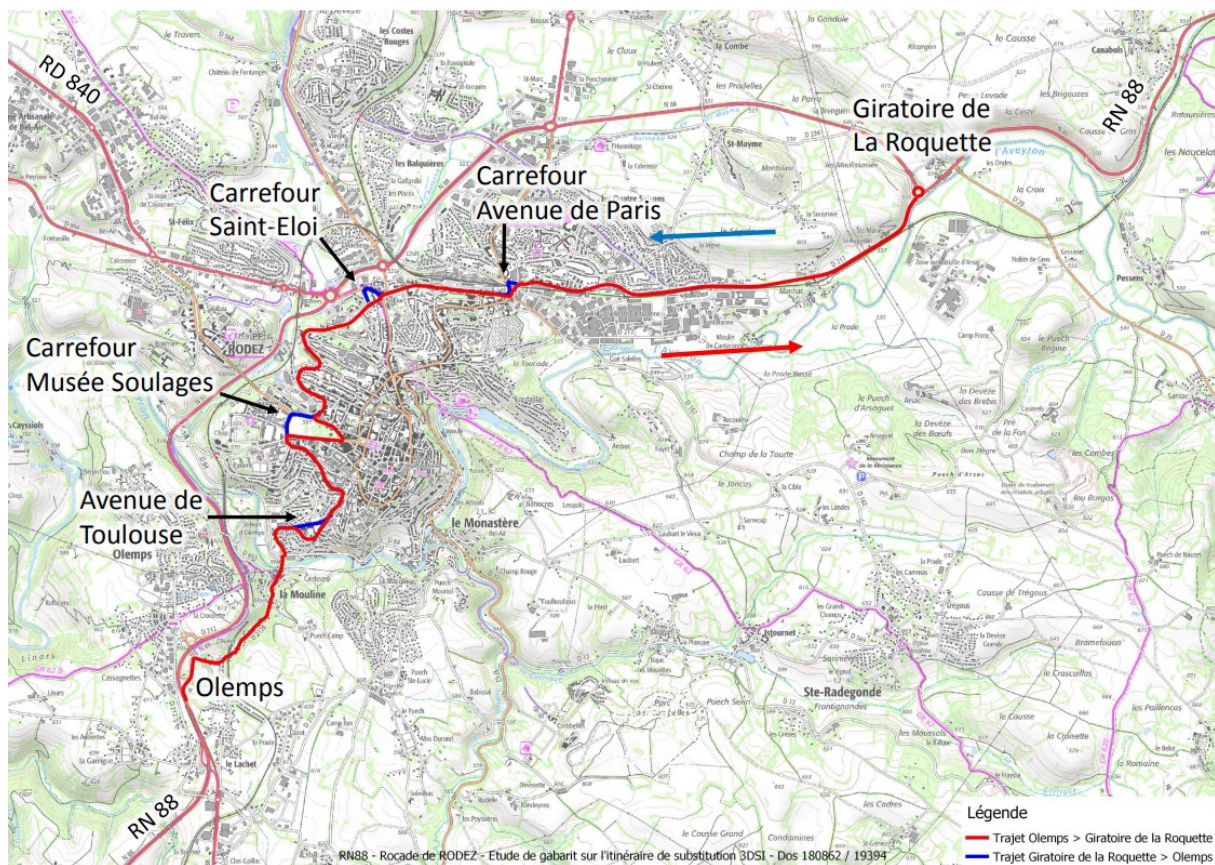


Figure 1 : Itinéraire de substitution historique par le centre-ville de Rodez, source : DUP du 20 novembre 1997 (présentation améliorée)

La rocade de Rodez dans son tracé actuel a été réalisée dans les années 1980, et aménagée depuis lors. Le parti d'aménagement fut d'en faire une voirie urbaine, avec trois carrefours giratoires et des voies localement étroites (3 m).

Du fait de ces aménagements, les engins agricoles en ont été progressivement détournés. Seul leur restait possible l'emprunt de la section allant du pont de Saint-Cloud, sur l'Aveyron, au giratoire des Moutiers, soit 1,1 km à 2 voies dans les gorges de l'Auterne au pied du piton de Rodez.

Dans le dossier d'enquête d'utilité publique sur la dénivellation des trois giratoires, daté du 2 août 2019, la DREAL, maître d'ouvrage, a abandonné l'itinéraire de substitution historique par le centre-ville pour en proposer un autre, long de 10,8 km entre Saint-Cloud et Les Moutiers (figure 2 ci-après, en noir sur la carte). Cet abandon est la sanction du constat, partagé avec les services de l'État et des collectivités locales, de la difficulté de continuer à assurer ce trafic sur des voies aménagées depuis lors en voies urbaines. L'impossibilité, pour des raisons de sécurité routière, de laisser les engins agricoles continuer à emprunter la section en question de la rocade, dès lors qu'aurait commencé le chantier de dénivellation des giratoires, a été confirmée un an plus tard (10 décembre 2020) par le ministère (DIT / IG routes). Un des points durs est en effet le franchissement inférieur du pont ferroviaire de Salabru, en virage, proche de l'échangeur de Saint-Félix, et à gabarit réduit (cf. photo figure 3 ci-après).

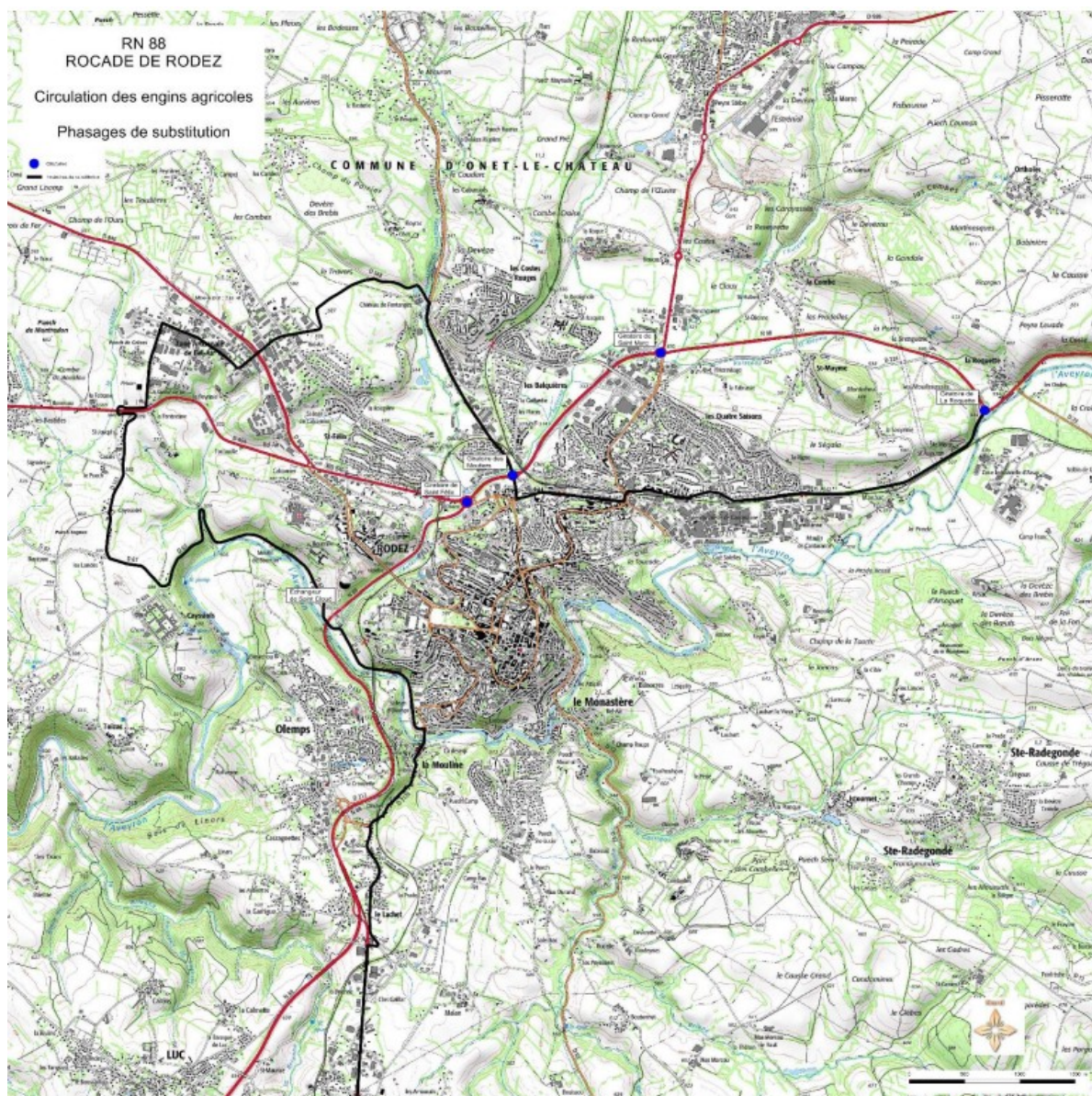


Figure 2 : Itinéraire de substitution proposé par la DREAL, 2 août 2019



Figure 3 : Vue du passage sous le pont-rail de Salabru dans le sens sud-nord
Source : Étude géométrique de circulation des véhicules agricoles, DIR Sud-ouest, 7 août 2020

1.2 Les difficultés de circulation des engins agricoles en traversée de l'agglomération ruthénoise sont connues depuis au moins 2009

Les difficultés rencontrées par les gros engins agricoles et forestiers dans la traversée de l'agglomération ruthénoise sont connues des autorités locales depuis 2009 au moins. Le 1^{er} avril 2009, le préfet de l'Aveyron recevait ainsi le président du syndicat des entrepreneurs des territoires agricoles. Le 13 mai 2011, le président de la Chambre d'agriculture de l'Aveyron, Monsieur Jacques Molières, adressait au préfet le compte rendu d'une réunion des professionnels concernés. On pouvait y lire des témoignages tels que ceux des entrepreneurs de battage, migrant durant la saison des plaines chaudes du Midi toulousain jusque vers les hauts plateaux du Massif Central en passant par Rodez, des concessionnaires de matériels agricoles (une vingtaine), de la vingtaine d'agriculteurs concernés, et du responsable de la ferme du lycée agricole de la Roque, exploitant les terres de l'hôpital Sainte-Marie et contraint d'emprunter à cette fin des portions de la rocade et de ses rues affluentes. Le président de la chambre d'agriculture plaidait *in fine* pour « un assouplissement de la réglementation et la mise en œuvre de mesures qui permettent l'emprunt de la rocade par ces véhicules ». Le 14 décembre 2015, le président pour la région Midi Pyrénées d'Entrepreneurs des territoires, syndicat des entreprises de travaux agricoles et forestiers, adressait au préfet de l'Aveyron

un mémoire documenté sur les difficultés de circulation de ses adhérents dans les milieux urbanisés, dont la photo figure 4 ci-après donne une illustration. Il concluait par un certain nombre de propositions.



Figure 4 : Une illustration des difficultés de circulation des engins agricoles en milieu urbain, source : lettre d'Entrepreneurs des territoires Midi Pyrénées au préfet de l'Aveyron, 14 décembre 2015

En conclusion du dernier comité de pilotage de la déviation de Baraqueville et de la dénivellation des giratoires de la rocade de Rodez (RN 88), tenu le 25 juillet 2018 sous la présidence de la préfète de l'Aveyron, était annoncée la mise à l'étude, sous le pilotage de la direction départementale des territoires, des conditions de circulation des engins agricoles sur l'itinéraire de substitution défini dans la déclaration d'utilité publique de 1997, passant en centre-ville. Le maire de Rodez avait plaidé pour l'autorisation d'emprunt de la rocade, invoquant le risque plus grand en cas de passage en centre-ville. La préfète avait toutefois souligné le risque juridique, pour l'État comme pour les collectivités locales concernées, du maintien des pratiques actuelles d'emprunt de la rocade au statut de voie express. L'étude de ce tracé historique par le groupe technique réuni par la DDT se conclut ensuite par la recommandation de l'abandonner, compte tenu des aménagements urbains réalisés par la collectivité depuis lors.

Dans le cadre de la consultation qui précéda le lancement de l'enquête publique sur le projet de dénivellation des trois échangeurs giratoires de la rocade de Rodez, le 6 janvier 2020, les collectivités publiques consultées émirent des réserves sur la circulation des engins agricoles. Si elles rendirent toutes *in fine* un avis favorable au projet (cf. tableau en annexe 4), ce fut sous la réserve d'un traitement pertinent des circulations agricoles. À quelques jours de la clôture de l'enquête publique, le 5 février 2020, par lettre à la préfète (dont copie fut faite à la commission d'enquête²) cosignée du

² Mention en est faite dans le *Rapport d'enquête (document n° 1/3)* de la commission d'enquête publique en date du 30 mars 2020, p. 50.

Dans un premier avis en date du 6 novembre 2019, l'Autorité environnementale estimait quant à elle qu'une prochaine actualisation de l'étude d'impact, nécessaire au stade du dossier d'autorisation environnementale, devrait présenter et évaluer les itinéraires de substitution pour les engins agricoles. Sa recommandation a été reprise dans un deuxième avis, daté du 10 juin 2020.

La préfète de l'Aveyron a pris un arrêté déclarant l'opération d'utilité publique (8 avril 2021) et un arrêté d'autorisation environnementale (16 juillet 2021).

La DREAL s'est alors attachée à illustrer les contraintes de sécurité routière, et notamment les contraintes géométriques, attachées à la section Saint-Cloud – Saint-Félix. À la demande du ministère (DIT) d'étudier de nouveaux itinéraires de substitution « à proximité de la RN 88 actuelle, en fond de vallée de l'Auterne » (18 décembre 2020), elle a conçu trois nouvelles variantes (n° 1, 2 et 3, cf. figure 5 ci-dessous) qu'elle a présentées aux partenaires le 9 février 2021.



Figure 5 : Itinéraires de substitution proposés à la concertation interservices le 9 février 2021

Sur la suggestion du Département et avec l'aide de la DIR Sud-ouest, elle a affiné les études et présenté le 5 octobre 2021 une version améliorée de la variante 1 (en fond de vallée), dite 1ter. Au contraire des variantes 1 et 1bis, 1ter n'empiète pas sur l'emprise de la future deuxième chaussée et préserve donc la possibilité d'une mise à 2x2 voies de la rocade, appelée de leurs vœux par les représentants du Département.

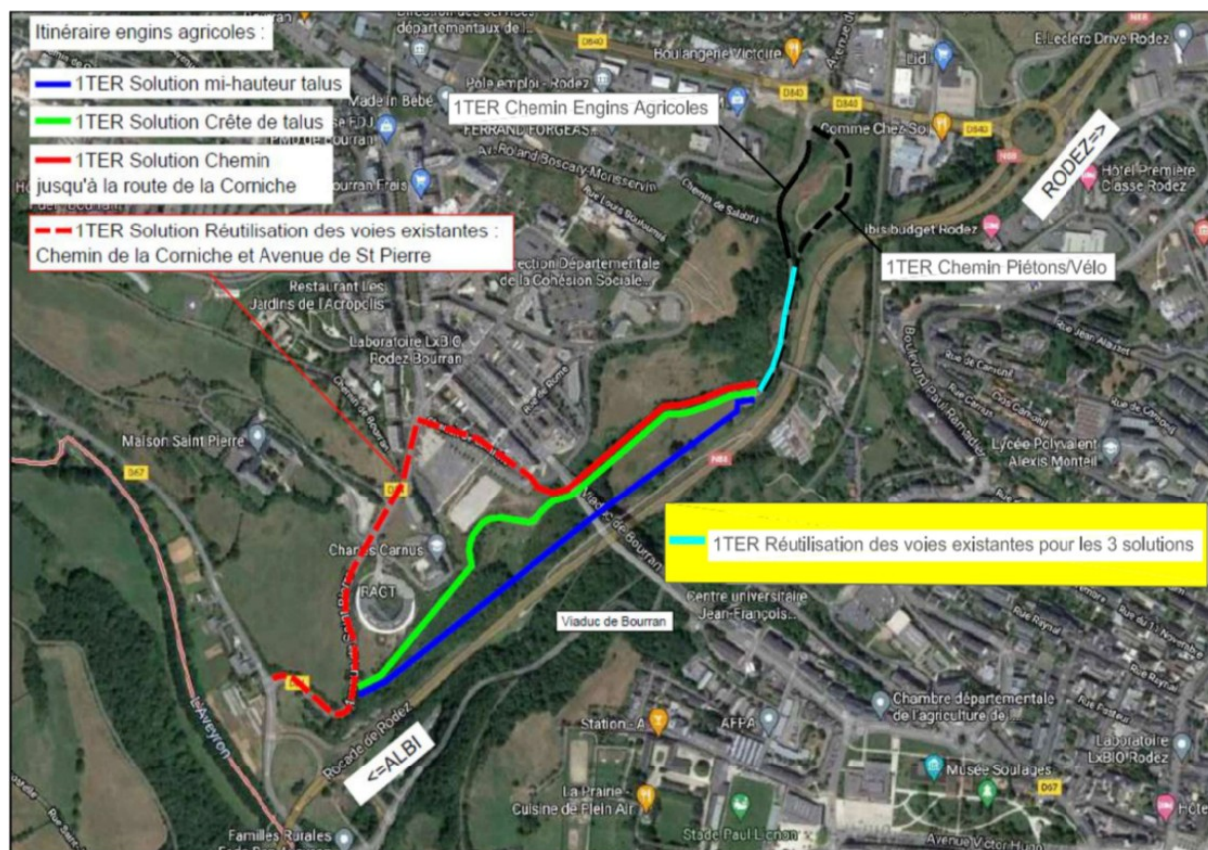


Figure 6 : Variantes 1ter présentées à la concertation le 5 octobre 2021

Cette variante 1ter, qui comporte elle-même trois variantes (cf. figure 6 ci-dessus), et ne semble présenter aucune difficulté, en termes pratiques pour l'utilisateur, de sécurité routière, de coût (la fourchette serait entre 1,4 et 2,3 M€, proche des 1,65 M€ budgétés initialement), de domanialité (Rodez Agglomération serait propriétaire de la quasi-totalité des terrains) et probablement d'environnement, fut à sa présentation bien reçue par les partenaires.

La lettre adressée le 13 janvier 2022 par le Premier ministre au président de Rodez agglomération, annonçant la mise en œuvre d'une solution « consistant à utiliser la surlargeur de la route », fait néanmoins plutôt référence à la variante 1bis dont l'avantage est qu'elle exploite une plate-forme préexistante, aménagée par l'État maître d'ouvrage, ce qui en permet une réalisation rapide (d'où la recommandation en ce sens de la DREAL au préfet de région, quatre jours plus tard), l'inconvénient corrélatif étant que le jour venu, quand devrait être réalisé le doublement de la rocade en fond de vallée de l'Auvergne, elle devrait être substituée par un nouveau barreau à l'écart de l'axe.

2 La réalisation annoncée de la dénivellation des giratoires de la rocade de Rodez rendra dangereux l’emprunt par les engins agricoles de cette voie express, à laquelle ils n’auront plus accès, et compromet leur utilisation de la section Saint-Cloud – Saint-Félix située plus au sud

2.1 De quels engins parle-t-on ?

La « circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et de leurs ensembles » est règlementée en vertu de l’arrêté éponyme du 4 mai 2006. Les engins sont rangés en deux groupes, A et B, relativement à leurs dimensions (art. 3). Les contraintes y afférentes sont rappelées dans le tableau ci-après :

CARACTERISTIQUES			Groupe A	Groupe B
LARGEUR en mètres (l)			2,55 < l ≤ 3,5	3,5 < l ≤ 4,5
LONGUEUR en mètres (L)			Limites Cdr* < L ≤ 22	22 < L ≤ 25
MASSE (M)			M ≤ Limites du Code de la route	
VITESSE			25 ou 40 km/h selon réception des véhicules	25 km/h
ECLAIRAGE			1 ou 2 gyrophares Feux de croisement allumés	
SIGNALISATION			Signalisation standard du Code de la route	
			-	2 panneaux CONVOI AGRICOLE
ACCOMPAGNEMENT			Pas d'accompagnement	Voiture particulière ou camionnette, sans remorque
SIGNALISATION des véhicules d'accompagnement			-	Feux de croisement allumés 1 ou 2 gyrophares Panneau(x) CONVOI AGRICOLE
Convoi du GROUPE A ou B	par la LARGEUR		4 panneaux rouge et blanc ou 4 feux d'encombrements	
	par la LONGUEUR	Outils portés arrière	Si dépassement de 1 à 4 m inclus 3 panneaux rouge et blanc : 2 latéraux et 1 à l'arrière Catadioptres latéraux	
			Si dépassement de 4 à 7 m inclus 5 panneaux rouge et blanc : 4 latéraux et 1 à l'arrière Catadioptres latéraux	
		Outils portés avant	Si dépassement de 1 à 4 m inclus 3 panneaux rouge et blanc : 2 latéraux et 1 à l'avant Catadioptres latéraux	
		Véhicules isolés > 12 m Ensemble de véhicules > 18 m	Catadioptres latéraux ou alternance de catadioptres et feux de position latéraux	

Dans le cas d'espèce, l'exploitant de la rocade de Rodez estime que les engins du groupe A devront emprunter un itinéraire de substitution et ceux du groupe B pourront continuer à circuler sur la rocade sous réserve d'être montés sur des porte-chars et d'être précédés.

La circulation des transports exceptionnels fait l'objet d'un arrêté du même jour. Elle est quant à elle règlementée selon un dispositif national arrêté par les ministres chargés de l'intérieur et des transports (art. 9bis). Ce point est évoqué pour mémoire, la traversée de l'agglomération ruthénoise par les transports exceptionnels n'étant pas à l'agenda de la mission.

2.2 La situation actuelle de circulation des véhicules agricoles sur la RN 88

Le décret du 20 novembre 1997, déclarant d'utilité publique l'aménagement à 2x2 voies de la RN 88 entre Albi et l'A 75, lui confère d'Albi (carrefour de l'Hermet) à Quins (La Mothe) et de Baraqueville

Est à Séverac-le-Château le statut de route express, et interdit notamment (article 6) la circulation des véhicules agricoles.

Cependant, les services locaux de l'État ont jugé que ce statut n'entrerait en vigueur qu'au fur et à mesure de la réalisation des aménagements. Ainsi, les panneaux C107 réglementant effectivement l'accès ne sont pas en place entre l'échangeur de Saint-Cloud et le giratoire des Moutiers, comme l'illustre le schéma figure 7 ci-dessous.

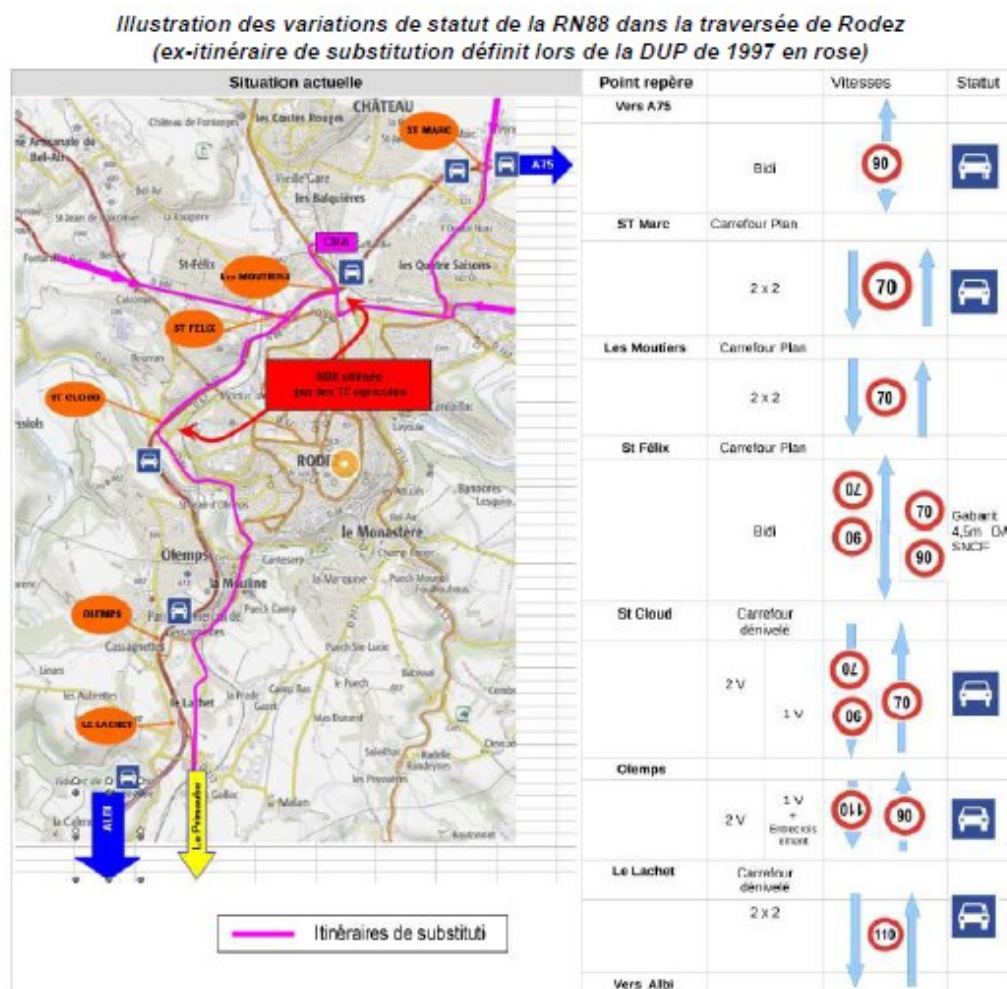


Figure 7: Extrait de « Étude géométrique de circulation des véhicules agricoles », DIRSO, 7 août 2020

La mise à 2x2 voies de la section Saint-Félix – Les Moutiers (en 1999), malgré le maintien dans une première phase des giratoires à niveau, aurait pu conduire à la restriction d'accès, comme cela a été le cas sur la section suivante Les Moutiers – Saint-Marc (en 2008).

Pour ce qui concerne les vitesses maximales autorisées, on peut noter que l'état des lieux décrit dans le schéma figure 7 ne fait pas mention des courtes sections limitées à 50 km/h :

- au niveau du passage sous le pont-rail de Salabru situé au nord de la section Saint-Cloud / Saint-Félix ; ce pont-rail en voûte maçonnée, biais et assorti d'une limitation de hauteur des véhicules à 4,50 m, impose de fortes contraintes sur la géométrie de la RN 88 et ne permet pas de maintenir une VLA de 70 km/h ;

- ainsi qu'à l'approche des giratoires plans de Saint-Félix et des Moutiers.

Dans la situation actuelle, et sur la base de l'état des lieux réalisé en 2019 par la Chambre d'Agriculture de l'Aveyron, les engins et convois agricoles, les agriculteurs et coopératives d'utilisation de matériel agricole sont amenés à emprunter la RN 88 :

- toute l'année pour des travaux sur des parcelles éloignées du centre d'exploitation (travail du sol, épandage de fumier ou lisier) ou des déplacements vers les concessionnaires pour entretien et réparation de matériels ;
- et plus intensément de mai à octobre, pour les travaux agricoles de saison le plus souvent liés aux récoltes des fourrages, ensilages, moissons : les passages sont estimés en moyenne à 20 par jour, et 30 passages par jour en moyenne en juillet – août, en incluant 10 passages par jour de moissonneuses – batteuses ; l'exploitant DIRSO ne dispose pas pour ce qui le concerne de données spécifiques.

Le trafic moyen journalier de la section Saint-Cloud – Saint-Félix était de 23 000 veh/j en 2017, (dont 5 % de poids-lourds), et la prévision de trafic après travaux de dénivellation est de 26 000 veh/j (dont 6 % de PL), ce qui représente un trafic élevé, qui n'est plus compatible avec une route bidirectionnelle.

2.3 Les projets en cours d'étude

2.3.1 Le projet de dénivellation des giratoires de Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 avril 2021, et son statut de route express réaffirmé (article 3).

Les carrefours giratoires ont en effet de plus en plus de difficulté à recevoir le trafic de transit et le trafic local (total de l'ordre de 35 000 veh/j), et à rester compatibles avec les projets d'aménagement urbain de l'agglomération de Rodez. Le diagnostic du fonctionnement prévisionnel des carrefours conduit en 2016 en concertation avec Rodez Agglomération a montré que la séparation entre les flux de véhicules traversant Rodez et ceux correspondant au trafic local permettrait de soulager les carrefours et de fluidifier et sécuriser les conditions de circulation.

Le projet est conçu selon le guide des Voiries Structurantes d'Agglomération VSA 70 (artère urbaine à 70 km/h), avec une vitesse maximale autorisée de 70 km/h, pour tenir compte à la fois de la grande proximité des deux zones d'échange de Saint-Félix et des Moutiers, mais également des fortes contraintes géométriques qui s'exercent sur le tracé en plan et le profil en long.

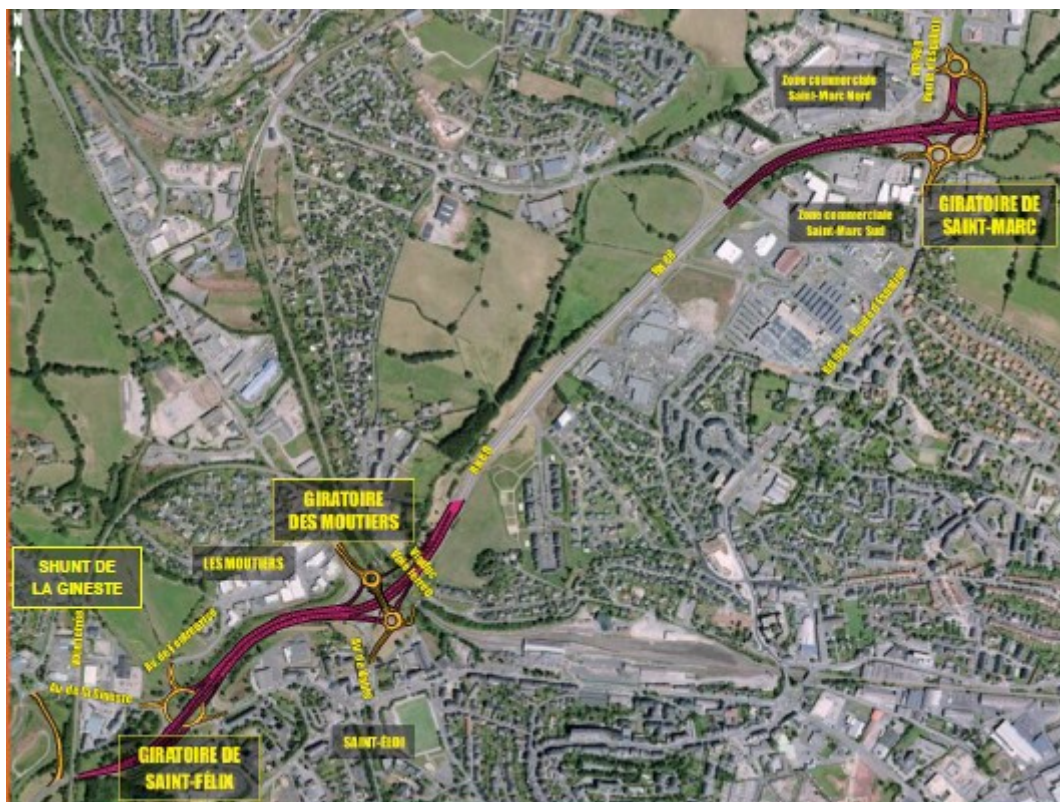


Figure 8 : Vue aérienne du projet de dénivellement des trois giratoires

L'échangeur futur de Saint-Félix conserve le giratoire existant pour les échanges locaux, qui sera surplombé par un franchissement supérieur sur ouvrage d'art de la RN 88. La présence du pont-rail de Salabru ne permet pas de créer à court terme à Saint-Félix une bretelle se raccordant à la RN 88 vers Albi. Cette fonctionnalité est reportée sur une branche à créer depuis le giratoire de la Gineste (sur la RD 840), et qui aboutira en aval de l'ouvrage de Salabru. Cette bretelle de la Gineste est elle-même très contrainte du point de vue de la conception routière : pente longitudinale de 5 % en sortie de giratoire, succession de deux courbes de 80 m de rayon en plan, non introduites par des clothoïdes et non déversées, insertion dans une courbe à gauche de 125 m de rayon de la RN 88 avec une fin de biseau située à environ 10 m des piles du viaduc routier du chemin de Salabru.



Figure 9 : schéma 3D du giratoire de Saint-Félix

Le branchement de la **bretelle de la Gineste** sur la RN 88 en direction d'Albi a conduit les concepteurs à prévoir en aval du franchissement du pont-rail de Salabru un dispositif de retenue central (séparateur double en *béton adhérent*, DBA) séparant les sens de circulation de la RN 88. Cette disposition, motivée par des raisons de sécurité routière, est de nature à éviter les chocs frontaux sur cette section de route bidirectionnelle, potentiellement induits par des manœuvres

d'évitement par un véhicule roulant sur la RN 88 d'un autre véhicule en insertion depuis la bretelle, ou des manœuvres d'anticipation ou de dépassement dangereuses, ne respectant pas l'interdiction de dépasser (si l'on se contentait d'une signalisation horizontale par ligne continue). Ce type d'aménagement de sécurité est usuel et a été récemment adopté à l'est de Rodez au droit du branchement sur la RN 88 (vers Albi) du shunt du giratoire de branchement du barreau de Causse-Comtal.

L'ingénieur général route le considère dans ce cas particulier d'autant plus indispensable que les usagers de la RN 88 vers Albi auront traversé une section aménagée à 2x2 voies et à carrefours dénivelés, et se retrouveront au niveau de la bretelle de la Gineste au tout début de la section bidirectionnelle (Saint-Félix – Saint-Cloud).

L'échangeur futur des Moutiers conserve la RN 88 au niveau du terrain naturel, les échanges étant réalisés sur deux giratoires latéraux excentrés, et la RD 901 passant sur un ouvrage supérieur de franchissement.

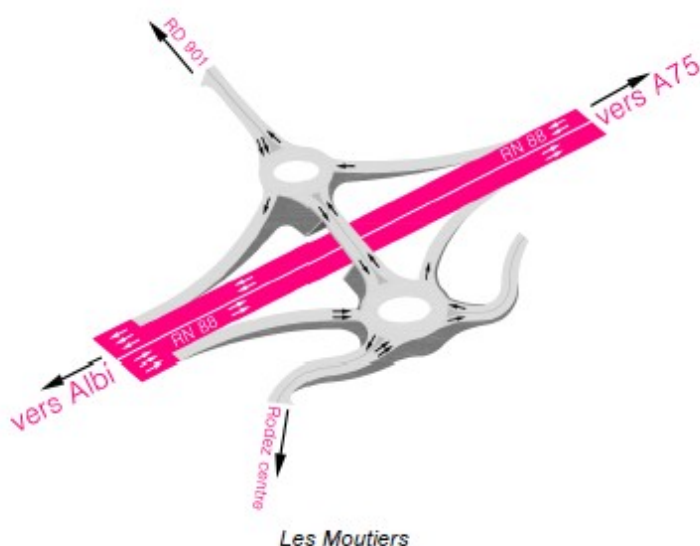


Figure 10: schéma 3D de l'échangeur des Moutiers

2.3.2 Le projet d'aménagement à 2x2 voies de la section Saint-Cloud – Saint-Félix

Les études d'opportunité de phase 2 de l'aménagement de la section entre Le Lachet et Saint-Félix (incluant la section Saint-Cloud – Saint-Félix) ont été commandées à la DREAL Occitanie par courrier de la directrice des infrastructures de transport du 18 décembre 2020. Cette commande prend acte du fait que « *Après analyse, le maintien d'une circulation agricole entre Saint-Cloud et Saint-Félix n'apparaît pas compatible avec la dénivellation de ce dernier giratoire* ».

La DIT demande également à la DREAL dans ce courrier d'étudier divers itinéraires permettant « *de sortir les véhicules agricoles de la section entre Saint-Cloud et Saint-Félix préalablement au démarrage des travaux du premier giratoire* ».

2.4 Les perspectives en matière de circulation des véhicules agricoles sur la section Saint-Cloud – Saint-Félix de la RN 88

Nous examinerons successivement :

- la phase à court terme des travaux de dénivellation des giratoires de Saint-Félix et les Moutiers ;
- la phase à moyen et long terme d'aménagement à 2x2 voies de la section Saint-Cloud – Saint-Félix ;
- la phase intermédiaire de moyen terme avec giratoires de Rodez dénivelés et section sud encore en bidirectionnelle non aménagée.

2.4.1 Pendant les travaux de dénivellation des giratoires de Saint-Félix et Les Moutiers

Les travaux débuteront par la réalisation de la bretelle de la Gineste, inscrite au plan de relance. Ces travaux devraient durer plus d'un an, et introduiront des contraintes de circulation de l'ordre de trois mois après le démarrage du chantier, soit aux alentours de septembre 2022.

Ils se poursuivront par les travaux de dénivellation proprement dite des giratoires, d'une durée prévisionnelle de trois ans, qui amèneront eux aussi des restrictions de circulation en amont de Saint-Félix. Les dossiers d'exploitation sous chantier ne sont pas finalisés à ce jour et ne permettent pas d'examiner de manière détaillée les phasages envisagés par le maître d'œuvre en lien avec les entreprises.

La DIRSO (SIR), chargée du pilotage opérationnel du projet, indique cependant (cf. conclusions de son étude géométrique du 7 août 2020) que les restrictions de profil en travers pourront rendre géométriquement impossible le passage des convois agricoles. La réduction des largeurs des voies circulées sera en effet nécessaire pour pouvoir travailler en accotement de la RN 88. De même, des phases de basculement, voire de fermetures ponctuelles seront nécessaires pour la réalisation du reprofilage de la chaussée et de la DBA centrale nécessaires à la réalisation de la bretelle de La Gineste.

Le pré-dossier d'exploitation sous chantier du projet partiel de la bretelle de la Gineste identifie les diverses phases, qui utiliseront pour maintenir le trafic une partie de la section courante existante et une voie provisoire à créer pour le sens Rodez-Albi. Des largeurs roulables de 3,50 m ou 3,90 m, devant par ailleurs accueillir le balisage, introduisent des contraintes pour le maintien de la circulation de convois agricoles de groupe A (évoqués au 3.3 ci-après). C'est la raison pour laquelle la DIT a commandé à la DREAL (par courrier du 18 décembre 2020 cité au 2.2 ci-dessus) d'étudier un itinéraire agricole de substitution qui puisse être opérationnel dès le début des travaux de dénivellation.

La DREAL estime que les convois agricoles pourront à nouveau être admis dans des conditions proches des conditions actuelles à l'issue des phases 1 à 3 du chantier de la bretelle de la Gineste d'une durée de cinq mois.

Ces points devront être clarifiés à l'issue de l'élaboration des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC) de la bretelle de la Gineste dans un premier temps, puis du reste de la dénivellation des giratoires de Saint-Félix et des Moutiers. L'approbation des DESC relève en tout état de cause de la responsabilité de l'exploitant DIRSO.

2.4.2 À l'issue des travaux d'aménagement de la section Saint-Cloud – Saint-Félix

Le statut de voie express initié par le décret de 1997 précité devra nécessairement se traduire sur le terrain par une restriction de circulation, comme cela a été réalisé au fil de l'aménagement des autres sections de la RN 88. Celle-ci concernera entre autres les engins agricoles, qui devront emprunter l'itinéraire de substitution qui aura été retenu. L'interdiction des engins agricoles sur la RN 88 à ce stade semble faire l'objet d'un consensus de la part de tous les partenaires, collectivités et monde agricole.

2.4.3 Pendant la phase intermédiaire de moyen terme

La question d'un éventuel maintien de la circulation des véhicules agricoles a été posée par certains acteurs locaux et examinée par les services de l'État.

À la demande de la DIT, la DIRSO a produit le 6 août 2020 une étude géométrique de circulation des véhicules agricoles, permettant d'analyser les trajectoires des engins agricoles au niveau des points durs identifiés, et les conditions de visibilité, dans le contexte de réalisation des travaux de dénivellement, incluant la bretelle de la Gineste.

Cette étude porte sur les véhicules et matériels agricoles de groupe A au sens du code de la route et de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules agricoles ou forestiers et de leurs ensembles. Ces véhicules ou convois ne nécessitent pas de véhicule accompagnateur et sont autorisés à rouler à une vitesse maximale de 25 ou 40 km/h selon la réception des véhicules. L'hypothèse prise par la DIRSO est pour les moissonneuses-batteuses une vitesse réelle de 20 km/h.

L'étude prend en compte :

- deux gabarits de moissonneuses-batteuses :
 - longueur 8 m et largeur 3,50 m tractant une barre de coupe sur remorque de longueur 8 m, soit un convoi de 18 m ;
 - et longueur 11 m et largeur 3,50 m tractant une barre de coupe sur remorque de 11 m, soit un convoi de 22 m) ;
- un gabarit de tracteur remorque :
 - tracteur de 5 m de long et 2,55 m de large tractant une remorque de 10 m x 2,55 m, soit un convoi de 15 m.

Cette étude met en évidence des difficultés pour les engins agricoles, principalement dans le sens Albi – Rodez, liées notamment :

- **au déport important des véhicules agricoles sur la voie opposée sous l'ouvrage d'art SNCF de Salabru**, qui rend impossible un balisage axial ou une sécurisation par séparateur central : le déport *théorique* reste de 0,40 m après aménagement et optimisation (0,80 m à ce jour), et il est évident que le déport réel sera supérieur, les conducteurs des engins agricoles étant naturellement amenés à prendre une marge de sécurité pour ne pas risquer de heurter le pont ;
- **à la difficulté à l'approche de l'ouvrage d'art de Salabru compte-tenu de la DBA centrale**, par ailleurs jugée indispensable pour sécuriser l'insertion de la bretelle de la Gineste (cf. § 2.1 ci-dessus) ;
- à l'utilisation par les convois agricoles de la bretelle de la Gineste :

- difficultés potentielles avec les autres usagers de la bretelle susceptibles d'arriver trop vite et de se faire piéger par la conjonction entre la forte pente en descente (5 %), le virage serré, et le différentiel de vitesse avec une moissonneuse roulant à 20 km/h ;
- insertion sur la RN 88 d'engins agricoles roulant à 20 km/h, ou moins s'ils ont dû s'arrêter et redémarrent, constituant alors un obstacle pour les véhicules venant du nord, et susceptibles de devoir freiner au niveau de l'insertion, qui plus est dans une configuration défavorable en courbe ; on peut noter que la visibilité sur les véhicules entrants est bien respectée, mais sous réserve du respect de la limitation de vitesse de 50 km/h pour les usagers de la RN 88 ; en cas d'insertion d'un véhicule très lent, des congestions sont susceptibles de remonter en amont de l'insertion et les conditions de visibilité pourraient ne plus être assurées sur des véhicules arrêtés ;
- difficulté potentielle d'insertion de la moissonneuse sur la RN 88 : il est peu vraisemblable qu'en conditions de circulation fluide, les usagers de la RN 88 soient enclins à laisser les convois s'insérer à très faible allure ; ils pourront donc avoir naturellement tendance à forcer le passage ;
- **à la sortie vers le giratoire de Saint-Félix**, avec la difficulté de concevoir un refuge central sécurisant la traversée piétonne de la branche d'entrée à 2 voies, qui ne constitue pas pour autant un obstacle à la giration des moissonneuses ;
- **à l'insertion en biseau au niveau de l'échangeur de Saint-Cloud**, sur la RN 88 bidirectionnelle, et sans séparation des sens de circulation ; celle-ci n'est pas satisfaisante sur le plan de la sécurité, et l'insertion de convois agricoles augmente le risque de choc frontal avec des usagers circulant dans l'autre sens.

L'avis de l'exploitant DIRSO émis le 6 novembre 2020 sur l'éventualité d'autoriser les convois agricoles du type A sur la section Saint-Cloud - Saint Félix et l'avis de l'ingénieur général route du 10 novembre 2020 évoquent par ailleurs parmi d'autres éléments de fond concourant à leurs avis défavorables :

- **le risque élevé de collision frontale au niveau du franchissement de l'ouvrage d'art de Salabru** compte-tenu du débordement théorique (et donc minimal) de 0,40 m sur la voie opposée des convois en provenance d'Albi. Bien que cette situation soit « améliorée » géométriquement par rapport à la situation actuelle (débordement théorique de 0,80 m), elle est jugée « détériorée » en termes de sécurité du fait de la dénivellation des trois giratoires : les usagers en direction d'Albi qui voient aujourd'hui leur vitesse ralentie par le franchissement des trois giratoires (et notamment du dernier à Saint-Félix) se retrouveront après dénivellation en situation de conduite depuis plusieurs kilomètres sur une route à 2x2 voies et échangeurs dénivelés. Même s'il est prévu de maintenir en traversée de Rodez la vitesse maximale à 70 km/h, ils auront la perception d'une voirie structurante beaucoup plus fluide, et privilégiant le trafic de transit. Le retour à une section bidirectionnelle et le passage quasi-immédiat sous l'ouvrage d'art de Salabru, sous lequel ils seraient susceptibles de croiser des convois agricoles empiétant largement sur leur voie, serait donc beaucoup plus accidentogène qu'il ne l'est aujourd'hui, même si une limitation de vitesse à 50 km/h analogue à la situation actuelle était maintenue.
- **le ralentissement des usagers VL ou PL de la RN 88**, qui roulent aujourd'hui à une vitesse maximale autorisée de 70 ou 90 km/h, par des convois agricoles roulant à 20 ou 40 km/h, avec une impossibilité de dépassement, et ceci cinq mois par an avec un nombre de 20 à 30 convois par jour selon la Chambre d'Agriculture, et des chiffres plus faibles mais non estimés le reste de l'année.

Cette situation est à la fois susceptible d'engendrer des comportements dangereux (cf. question de l'insertion depuis la bretelle de la Gineste) et est défavorable à la fluidité sur un axe devant privilégier le transit et l'échange, au bénéfice du désenclavement des territoires ruraux traversés par la RN 88.

Une telle décision serait donc défavorable à la fluidité et la sécurité du trafic sur la RN 88 à l'amont immédiat de Rodez, alors même qu'il s'agit du principal objectif de l'opération, et qui contribue à justifier « l'utilité publique » de la dénivellation des trois giratoires, pour un montant d'investissement public de l'ordre de 66 M€ TTC.

3 Des questions juridiques et techniques demeurent

3.1 La mise en service d'un itinéraire de substitution est-elle obligatoire, et qui est dans l'obligation de le gérer ?

Il est d'usage, lorsqu'est envisagée la construction d'une voie express, que le maître d'ouvrage définisse au préalable un itinéraire de substitution pour les véhicules, notamment les plus lents, qui n'auront plus l'autorisation de l'emprunter après travaux. Il le fait systématiquement dans le cas d'une autoroute à péage, laquelle au demeurant vient doubler, et non se substituer à, une infrastructure préexistante. Une première question est toutefois de savoir si cette recherche est requise ou simplement de bonne politique. Une question seconde est alors de savoir si la collectivité publique propriétaire de la voie définie comme itinéraire de substitution a l'obligation – en vertu du décret qui l'a inscrite – de la gérer dans le respect des fonctionnalités attendues.

La mission a interrogé les services juridiques de la DGITM. Les réponses obtenues doivent être considérées comme provisoires. Elles pourraient justifier une consultation formelle du Conseil d'État dont le propos sort toutefois du cadre de la présente mission. Néanmoins, les éléments fournis à la mission sont intéressants.

Dans sa conception originelle, la déclaration d'utilité publique (DUP) vise à conférer un titre juridique au maître d'ouvrage pour lui permettre de procéder à des expropriations afin de réaliser son projet. Une fois prise, la DUP lie effectivement le maître d'ouvrage, au sens où il ne peut apporter de modification substantielle à son projet (ou à une section ou un ouvrage d'art divisible du reste du projet) sans DUP modificative. En revanche, il ne semble pas qu'il existe une jurisprudence sur l'opposabilité d'une DUP à des tiers. Dans ces conditions, le maintien en conditions opérationnelles de voiries locales inscrites comme itinéraires de substitution à une route nationale ne relèverait que de la bonne volonté des collectivités propriétaires.

Toutefois, c'est le principe même de l'itinéraire de substitution dont la base juridique semble fragile. Il répond certes au principe fondamental de liberté d'aller et venir. Toutefois, la lecture des articles pertinents du code de la voirie routière (art. L.151-2 et 3, R.151-3) montre que l'attention du législateur n'a porté que sur le « désenclavement des propriétés riveraines éventuellement concernées par une modification de leurs conditions d'accès à une voie publique ». En substance, la DUP protège les riverains, mais non le trafic de transit.

Dès lors, il semble bien que la réalisation d'un itinéraire de substitution à une voie à accès réservé relève prioritairement de l'initiative de la collectivité locale, garante au premier chef de la continuité de l'exercice de leurs activités par ses administrés. Ce postulat ne dispense évidemment pas le maître d'ouvrage de l'infrastructure lourde, dans le cas d'espèce l'État, pour des raisons bien comprises de cohérence d'ensemble, de s'impliquer – comme il l'a fait au demeurant jusqu'ici – dans la recherche d'une solution équitable.

3.2 Peut-on continuer à tolérer les engins agricoles sur la section Saint-Félix – Saint-Cloud, moyennant l’effacement de l’obstacle du pont-rail de Salabru ? Les exemples d’Albi et d’autres rocadés sont-ils transposables au cas d’espèce ?

Les exécutifs locaux et les représentants de la profession agricole ont posé deux questions, auxquelles une réponse positive serait de nature à régler le problème de la circulation des engins agricoles sur la rocade de Rodez :

- L’effacement de l’obstacle de Salabru par la réalisation d’un nouveau passage de la rocade sous la voie ferrée, évitant le débord des engins agricoles sur la voie d’en face en ce point très sensible, serait-il de nature à permettre auxdits engins d’emprunter cette section de rocade en toute sécurité ?
- Peut-on transposer à Rodez les libéralités accordées aux engins agricoles sur la rocade d’Albi ?

Les réponses techniques apportées par les services exploitants invitent à renoncer à ces deux ouvertures.

3.2.1 La reprise du pont-rail de Salabru : un projet lourd, non encore étudié

L’effacement de l’obstacle très contraignant que constitue le pont-rail de Salabru n’entre pas dans le périmètre du projet de dénivellation des trois giratoires de Rodez, et est intégré dans l’aménagement de la section Saint-Cloud / Saint-Félix située immédiatement au sud.

La construction d’un nouvel ouvrage relèvera d’une maîtrise d’ouvrage ferroviaire, et nécessitera des études techniques, des autorisations environnementales, voire des acquisitions foncières qui pourraient nécessiter une déclaration d’utilité publique du projet.

L’intégration de cet ouvrage dans le périmètre du projet de dénivellation des giratoires aurait rendu ce dernier indéniablement plus complexe, et aurait le cas échéant retardé sa réalisation, mais aurait à l’inverse modifié certains éléments du dossier actuel :

- en supprimant le point dur du passage en largeur réduite sous le pont-rail actuel, qui constitue le principal obstacle au maintien des convois agricoles pendant la période intermédiaire entre la fin des travaux de dénivellation des giratoires, et le début des travaux d’aménagement à 2x2 voies de la section Saint-Cloud / Saint-Félix plus au sud ;
- et en permettant d’éviter la réalisation de la bretelle de la Gineste (elle aussi assez défavorable au maintien de convois agricoles en phase intermédiaire), en réalisant immédiatement la bretelle d’insertion en direction d’Albi, au niveau de l’échangeur de Saint-Félix (aujourd’hui impossible à concevoir avec maintien du pont-rail actuel).

Cette option n’a pas été retenue lors de la définition du périmètre de l’opération, des études d’opportunité engagées en 2016, de la concertation initiée fin 2017, de l’enquête publique réalisée en janvier et février 2020, puis de la déclaration d’utilité publique du projet en avril 2021.

L’hypothèse d’un élargissement du périmètre du projet pour inclure la reprise du pont-rail de Salabru supposerait donc de reprendre l’ensemble de ces étapes, avec un décalage notable dans le temps du calendrier de dénivellation des giratoires de Rodez.

Les études d'opportunité de l'aménagement à 2x2 voies de la section Saint-Cloud / Saint-Félix ont déjà fait l'objet d'une commande de la direction des infrastructures de transport le 18 décembre 2020. Considérer qu'il est prioritaire de traiter préalablement le problème du pont-rail de Salabru reviendrait donc dans les faits à inverser la priorité d'aménagement des deux sections, pourtant actée dans l'actuel CPER élaboré après concertation avec les collectivités et co-financeurs concernés.

3.2.2 Albi ne fait pas jurisprudence

Dans le cadre de l'enquête publique sur la dénivellation des giratoires de la rocade de Rodez, la question a été posée de savoir si « l'autorisation de circuler sur des portions de routes présentant un profil similaire à celui en projet est effectivement donnée aux engins agricoles dans d'autres régions de France et, dans l'affirmative, le type de la voirie concernée ».

Le maître d'ouvrage a répondu :

« Les différents cas soulevés (contournement de Fontenay, contournement de la Roche-sur-Yon, contournement de Bounezeau) sont tous différents de celui de Rodez, au moins sur le plan administratif : il ne s'agit pas de routes du réseau routier national.

Les exemples cités suivants sont des routes départementales :

- le contournement de Fontenay est une route bidirectionnelle à carrefours dénivelés, et non une 2x2 voies ;
- celui de la Roche-sur-Yon est une route bidirectionnelle mais avec projet de mise à 2x2 voies dénivelée. Une enquête spécifique s'est d'ailleurs déroulée pour retirer le statut de route express afin d'y faire circuler les engins agricoles sous contrainte horaire (hors heures de pointe).

Concernant l'entrée Est de la rocade d'Albi citée par la Chambre d'agriculture de l'Aveyron :

- entre le giratoire de la Tête (début de la 2x2 voies vers Rodez) et celui de l'Arquipeyre (début de la 2x2 voies à carrefours dénivelés), la RN 88 n'a pas le statut de route express, c'est une 2x2 voies à chaussées séparées mais avec des carrefours plans (giratoires). Il y a d'ailleurs des arrêts de bus et accès riverains directs sur cette portion de route. Les véhicules agricoles y circulent effectivement ;
- le reste de la rocade, à 2x2 voies avec carrefours dénivelés, n'a pas non plus le statut de route express, c'est une déviation d'agglomération à accès réglementé (piétons, 2R...). »

La commission d'enquête a « pris bonne note de ces explications qui confirment le statut différent des exceptions citées ».

Les services gestionnaires font observer au demeurant que la circulation des engins agricoles sur la rocade d'Albi est limitée à la section est, entre le giratoire de l'Arquipeyre et l'échangeur de Cantepau, et qu'elle est justifiée par le nombre restreint de franchissements du Tarn qui pourrait amener les engins agricoles à traverser la rivière par le centre-ville d'Albi ; que sa transposition à Rodez ne se justifie donc pas.

3.3 Une nouvelle autorisation environnementale sera-t-elle nécessaire pour l'itinéraire de substitution ?

Dans son avis délibéré en date du 6 novembre 2019, l'Autorité environnementale (Ae) « recommande, pour une prochaine actualisation de l'étude d'impact, d'évaluer les impacts de l'aménagement de l'itinéraire de substitution pour les engins agricoles, et de prendre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation appropriées ». Elle rappelle que cette actualisation de l'étude d'impact « sera nécessaire au stade du dossier d'autorisation environnementale ».

Dans son deuxième avis en date du 10 juin 2020, portant sur une actualisation de l'étude d'impact en vue de l'autorisation environnementale, l'Ae réitère sa recommandation « de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet, y compris l'itinéraire de substitution pour les engins agricoles, et au cas où la définition de cette partie du projet ne serait pas suffisante pour en évaluer utilement les impacts dès maintenant, d'explicitier les étapes à venir au cours desquelles une évaluation environnementale complétée sur ce point sera réalisée ».

Pour mémoire, l'arrêté d'autorisation environnementale n'en a pas moins été pris par la préfète de l'Aveyron le 16 juillet 2021, considérant toutefois qu'une fois l'itinéraire de substitution arrêté, il pourra être nécessaire de présenter un nouveau dossier (cf. art. R.181-46 du code de l'environnement).

Le rapporteur de l'Ae, consulté par la mission, estime qu'après que l'itinéraire de substitution ait été choisi, une nouvelle consultation de l'Ae pourrait être nécessaire. Afin de s'en assurer, il serait prudent que celui-là interroge celle-ci sur la nécessité d'actualiser ou non son étude d'impact (L122-1-1 II du code de l'environnement). Il conviendrait alors qu'il lui fournisse un minimum de description du projet et d'appréciation des incidences prévisibles, et qu'il lui expose les suites qu'il a données à ses précédentes recommandations.

Il s'agit donc d'un point sensible, dont il devra être tenu compte dans le processus administratif.

4 Le consensus entre les parties n'est pas encore atteint

L'historique déjà long du projet montre que les esprits ont maintes fois évolué et qu'aucun consensus formel n'a jamais pu être entériné, si l'on excepte les délibérations convergentes sur les dossiers d'enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique de 1997 et 2021.

4.1 1996 : l'enquête d'utilité publique sur l'aménagement de la RN 88 dans sa traversée de l'Aveyron fait ressortir la préférence des élus de l'agglomération ruthénoise pour un aménagement en boulevard urbain de la rocade

Dans le cadre de l'enquête publique relative au classement en route express de l'ensemble de l'itinéraire compris entre Albi (carrefour de l'Hermet) et Séverac-le-Château, enquête réalisée du 15 avril au 24 mai 1996, parallèlement à l'enquête relative à la DUP de la mise à 2x2 voies de l'itinéraire, le Conseil général de l'Aveyron (par délibération du 17 juin 1996), le District du Grand Rodez et les cinq communes concernées avaient formulé un avis défavorable à ce classement de la rocade de Rodez. Ils invoquaient en effet unanimement sa vocation de boulevard urbain. Leur position avait été celle de trois des six commissaires enquêteurs.

La commission d'enquête, dans ses conclusions en date du 12 septembre 1996, ne les avait toutefois pas suivis. Elle avait émis un avis favorable au classement de l'ensemble de l'itinéraire en « route express » (et non en autoroute, comme il en avait été question).

4.2 2019 : les collectivités territoriales valident le projet de dénivellation des trois giratoires de la rocade de Rodez, tout en soulignant l'impératif du règlement du problème du transit des véhicules agricoles

Dans le cadre de la consultation des collectivités locales préalable au lancement de la deuxième enquête publique, limitée cette fois-ci à la dénivellation des trois giratoires de Saint-Félix, des Moutiers et de Saint-Marc sur la rocade de Rodez, les avis rendus au préfet de l'Aveyron furent globalement favorables, sous réserve d'un traitement de la question des engins agricoles. Voici ce qu'on peut en retenir à propos de cette question spécifique :

- la commission départementale d'orientation de l'agriculture n'émit aucun avis ;
- la Chambre d'agriculture émit un avis favorable, se déclarant « vigilante sur la problématique de la circulation agricole » ;
- Rodez Agglomération émit un avis favorable sous réserve des aménagements en faveur des engins agricoles et des circulations douces ;
- la ville d'Onet-le-Château émit également un avis favorable sous réserve des aménagements en faveur des engins agricoles ;
- enfin le Conseil départemental de l'Aveyron émit un avis plus circonstancié, demandant une tolérance pour la circulation des engins agricoles sur la rocade aussi longtemps que le projet n'est pas mis en service et la création, lors de la mise à 2x2 voies de la section Saint-Cloud - Saint-Félix, d'une voie parallèle pour engins agricoles, ou à défaut la prise en charge par l'État de l'aménagement d'un itinéraire de substitution n'entraînant pas d'allongement de parcours.

À l'approche de la clôture de l'enquête publique, le président de Rodez Agglomération et les maires des trois villes de l'agglomération traversées par la rocade (Olemps, Rodez et Onet-le-Château) adressaient le 5 février 2020 au préfet, avec copie à la commission d'enquête qui en a fait état dans son rapport, une lettre par laquelle ils déclaraient refuser l'itinéraire de substitution proposé, jugé trop long et souhaitaient qu'on s'inspire des dérogations qui auraient été accordées dans d'autres villes telles que Fontenay et La Roche-sur-Yon. La Chambre d'agriculture de l'Aveyron faisait une démarche analogue auprès de la Commission d'enquête en évoquant le précédent d'Albi. Il est à noter que ces démarches n'invalident pas leur accord antérieur au projet de dénivellation des giratoires.

4.3 Lors de l'audience que leur a accordée le Premier ministre, le 16 décembre 2021, les élus aveyronnais ont évoqué les difficultés de traversée de l'agglomération ruthénoise par les engins agricoles

Le Premier ministre a accordé le 16 décembre 2021 une audience aux grands élus aveyronnais (parlementaires, président du conseil départemental et président de Rodez Agglomération). L'objet de la rencontre, s'agissant des dossiers routiers, était l'aménagement de la RN 88 dans sa traversée du Département.

C'est le président de Rodez Agglomération qui a évoqué les difficultés rencontrées par les entreprises agricoles dans la traversée de l'agglomération, appelant les services de l'État à trouver une solution acceptable par les parties. Le Premier ministre lui a répondu dans son courrier du 13 janvier 2022 (cf. Annexe 2).

4.4 Faute d'une véritable implication des responsables politiques, la concertation menée jusqu'à présent n'a pas permis de faire émerger un consensus

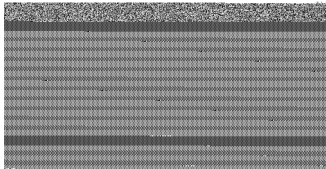
Le film des événements révèle de fortes lacunes dans le portage politique du projet d'aménagement de la rocade de Rodez. En dépit du souhait de la préfète de l'Aveyron, aucun comité de pilotage n'a été réuni depuis le 25 juillet 2018. Au demeurant, même la dernière réunion technique tenue le 5 octobre 2021 sous le pilotage de la DREAL, et auquel il semble que la profession agricole n'ait pas été conviée, n'a toujours pas fait l'objet d'un procès-verbal officiel. Dans ces conditions, les discussions entre techniciens, pour fructueuses qu'elles fussent, n'ont pas pu être endossées par les responsables politiques et exposent aujourd'hui le projet à des critiques lourdes, susceptibles de le retarder sensiblement.

Conclusion

Le présent rapport appelle à la reprise de la concertation au meilleur niveau politique.

Quant à lui, il pourra le cas échéant, dans une seconde phase, analyser les mesures propres à assurer un traitement cohérent de l'itinéraire dans la perspective de la mise à 2x2 voies ultérieure de la rocade au sud de l'échangeur de Saint-Félix en direction de celui du Lachet.

Philippe ROUBIEU



**Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts**

Michel ROSTAGNAT

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by 'R' and 'S', with a horizontal line extending from the end.

**Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts**

Annexes

1 Lettre de mission



Paris, le 14 MARS 2022

Le ministre délégué chargé des transports

à
Monsieur le Vice-Président du Conseil
Général de l'Environnement et du
Développement Durable
et
Monsieur le chef de la Mission d'Appui
du Réseau Routier National

Réf. : MT/2022-03/10823

OBJET : RN 88 dénivellement des giratoires de Rodez
Mission relative à la problématique de la circulation des engins agricoles en traversée de l'agglomération de Rodez

PJ : Courrier du premier ministre au président de Rodez agglomération en date du 13 janvier 2022

La RN 88 est un itinéraire structurant pour la desserte de l'Aveyron et constitue un axe du réseau routier national reliant Lyon à Toulouse. A l'ouest de Rodez, elle est quasiment exclusivement aménagée à 2x2 voies et le sera totalement (en Aveyron) lors de la mise en service de la déviation complète de Baraqueville, envisagée en 2022. A l'est de Rodez et jusqu'à l'A75, elle est aménagée en route bidirectionnelle sur une longueur de 46 km et traverse plusieurs zones urbaines. En traversée de Rodez, elle assure principalement une fonction de desserte locale et présente des conditions de circulation difficiles du fait de l'enchaînement des trois carrefours giratoires actuels (dits de Saint-Félix, des Moutiers et de Saint-Marc), à l'origine de ralentissements et de remontées de files.

Ces conditions de circulation difficiles en traversée de Rodez ont conduit à étudier le projet de dénivellement des trois giratoires précités, qui bénéficie d'une inscription de 5 M€, dont 2 M€ en part Etat, au CPER 2015-2020 de la région Occitanie, prolongé jusqu'en 2022. Dans ce cadre, la question de la gestion de la circulation des engins agricoles en traversée de Rodez à l'issue des aménagements programmés s'est révélée problématique.

Il convient de rappeler que l'aménagement à 2x2 voies de la RN88 entre Albi et l'A75 a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, par décret du 20 novembre 1997. Ce décret confère à la route nationale le statut de route express, au titre duquel les engins agricoles font parties des catégories de véhicules spécifiées dont la circulation est interdite (article 5). Dans le cadre de cette déclaration d'utilité publique, un itinéraire de substitution pour cette catégorie de véhicules empruntant des voiries locales avait été défini en lien avec les collectivités. Toutefois,

246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

en raison de l'absence d'aménagement de la section de la RN88 en traversée de l'agglomération de Rodez depuis cette date, les circulations des convois agricoles se sont maintenues sur la route nationale. En parallèle, les collectivités ont autorisé au cours des années des aménagements divers au droit de l'itinéraire de substitution « historique » le rendant désormais inadapté pour assurer sa fonction.

Le projet de dénivellation des giratoires de Rodez s'est inscrit en continuité de cette déclaration d'utilité publique historique. Ainsi, sa déclaration d'utilité, prise par arrêté préfectoral du 8 avril 2021 a réaffirmé dans son article 3 le statut de route express conféré à la RN 88 et prévoit la définition d'un itinéraire de substitution pour les engins agricoles autour de la famille de solutions qui apparaissaient, lors de la prise de la déclaration d'utilité publique, comme consensuelles.

Cette problématique de présence de véhicules agricoles impacte également la section adjacente de la RN 88, située à l'ouest entre Le Lachet et Saint-Félix (qui ne sera pas aménagée dans le cadre de l'opération de dénivellation des carrefours giratoires de Rodez). En effet, la dénivellation des giratoires de Saint-Félix, des Moutiers et de Saint-Marc, en fluidifiant le trafic, accroît le différentiel de vitesse entre les véhicules lents et les autres usagers de la route et renforce la dangerosité d'une présence éventuelle d'engins agricoles vis-à-vis du reste de la circulation. Ainsi, dans le cadre de la commande des études d'opportunité de cette section du 18/12/2020, l'Etat s'est fixé pour objectif d'identifier un itinéraire alternatif permettant que les véhicules agricoles n'empruntent pas la section entre Saint-Cloud et Saint-Félix préalablement au démarrage des travaux de dénivellation du giratoire de Saint-Félix.

La réflexion sur l'itinéraire de substitution des véhicules agricoles s'est alors poursuivie, en lien avec les collectivités territoriales, dans le cadre de la poursuite des études de conception détaillée de la dénivellation des giratoires de Rodez. Différentes variantes ont été explorées et laissent entrevoir la possibilité d'identifier une solution consensuelle et techniquement réalisable à terme. Cependant, aucun consensus n'a été trouvé à ce jour et le principe d'un itinéraire de substitution, notamment au droit de la section Saint-Cloud – Saint-Félix qui ne sera pas aménagée dans le cadre de la dénivellation des giratoires de Rodez, génère toujours une forte opposition des collectivités locales et de la filière agricole locale.

Dans ce contexte, et dans la perspective de concilier les enjeux locaux et la nécessité de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, je vous confie une mission qui porte sur :

- La détermination et l'analyse des besoins actuels et futurs en matière de circulations d'engins agricoles sur le secteur de Rodez ;
- L'identification de mesures de sécurité routière complémentaires susceptibles de permettre d'envisager le maintien de la circulation des engins agricoles sur la section de la RN88 comprise entre les échangeurs de Saint-Cloud et de Saint-Félix. A ce titre, afin de mieux apprécier les spécificités du contexte local, vous pourrez également vous appuyer sur l'avis du 6 novembre 2020 de la DIR Sud-Ouest, en tant qu'exploitant de la RN88, « sur l'éventualité d'autoriser le passage des convois agricoles sur la section Saint-Cloud – Saint-Félix de la RN88 » également joint ;
- La temporalité et la pérennité des mesures identifiées, notamment par rapport au projet d'aménagement de la section Saint-Félix - Le Lachet ;
- Le cas échéant, l'identification des procédures à conduire afin de modifier les listes de catégories de véhicules, spécifiées dans les deux déclarations d'utilité publique précitées, dont la circulation est interdite sur la route express ;
- Dans l'hypothèse où de telles mesures ne pourraient être mises en œuvre avant l'aménagement de la section Saint-Félix – Le Lachet ou qu'elles ne pourraient être maintenues à terme, des préconisations permettant de faciliter l'identification d'un itinéraire de substitution permanent.

Cette mission, sera conduite conjointement avec la MARRN (notamment son pôle Sud-Ouest), et associera les autres services de l'Etat concernés, en particulier l'exploitant (DIR Sud-Ouest) et la DREAL Occitanie (maître d'ouvrage des projets de développement de la RN88 au droit de Rodez). La mission veillera à consulter largement les collectivités locales, notamment le département et les communautés de communes concernées ainsi que les représentants de la filière agricole. La DGITM vous apportera en tant que de besoin son soutien.

Le rapport est attendu pour le 15 avril 2022.

Le Directeur de Cabinet

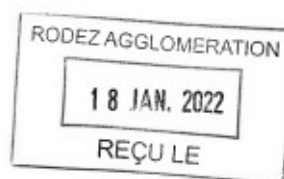


5 Lettre du Premier ministre au président de Rodez agglomération

Le Premier Ministre

RESERVE
N° enregistré
Original (pour)
Copies (pour)

*Tangy
De Rodez*



Paris, le 13 JAN. 2022

Monsieur le président,

Vous m'avez fait part des difficultés qu'engendreront les travaux d'aménagement de la RN88 en traversée de Rodez pour la circulation des engins agricoles.

Suite à notre échange du 16 décembre dernier, je vous confirme que l'itinéraire de substitution a été abandonné. A ma demande, une solution consistant à utiliser la surlargeur de la route pour y prévoir une voie réservée aux engins agricoles a été étudiée et sera mise en œuvre.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'assurance de mes salutations les meilleures.

Bien cordialement

J. Castex

Jean CASTEX

Monsieur Christian TEYSSÈRE
Président de Rodez agglomération
1 place Adrien-Rozier
CS 53531
12035 RODEZ CEDEX 9

6 Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Amadiou	Arnaud	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité, Direction des mobilités routières, Sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national, bureau du pilotage des projets zone sud, du suivi réglementaire et environnemental et de la participation du public		30/03/22
Bouny	Didier	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité, Direction des mobilités routières	Adjoint au sous-directeur de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national	30/03/22
Bousquet	Guy	Direction départementale des territoires de l'Aveyron	Chef du service énergie, risques, bâtiments, sécurité	11/04/22
Bruneau	Eric	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie	Responsable d'opération	12/04/22
Calmet	Anne	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest	Directrice adjointe	06/04/22
Chamard	Eric	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest	Chef de la division entretien et exploitation	06/04/22
Chbicheb	Vivien	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité, Direction des mobilités routières, Sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national	Chef du bureau du pilotage des projets zone sud, du suivi réglementaire et environnemental et de la participation du public	30/03/22
Daguin	Stéphane	Ministère des transports	Directeur du cabinet de Monsieur Jean-Baptiste Djebbari	05/04/22
Fraysse	Joël	Direction départementale des territoires de l'Aveyron	Directeur	11/04/22
Gamet	Christophe	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie	Directeur adjoint des transports	12/04/22
Hameury	Olivier	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des mobilités routières, Département de la transition écologique, de la	Chargé de mission	30/03/22

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
		doctrine et de l'expertise technique, pôle territorial Sud-ouest		
Hameury	Olivier	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des mobilités routières, Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique, pôle territorial Sud-ouest	Chargé de mission	30/03/22
Hersemul	Michel	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité	Sous-directeur de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national	30/03/22
Malige	Thierry	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest	Chef de district Est	06/04/22
Méry	Nicolas	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie	Ancien responsable de la division maîtrise d'ouvrage routière de Toulouse	12/04/22
Michel-Moreaux	Valérie	Préfecture de l'Aveyron	Préfète de l'Aveyron	11/04/22
Molières	Jacques	Chambre d'agriculture de l'Aveyron	Président	11/04/22
Ollinger	Eric	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des mobilités routières	Chef du Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique	25/03/22
Oquab	Soraya	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie	Responsable de la division maîtrise d'ouvrage routière de Toulouse	12/04/22
Rizzon	Alexandre	Préfecture de l'Aveyron	Directeur des services du cabinet	11/04/22
Roubieu	Philippe	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des mobilités routières, Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique	Ingénieur général route Résilience au changement climatique, chef du pôle territorial Sud-ouest	25/03/22
Rouxel	Anthony	Conseil départemental de l'Aveyron	Directeur des routes et grands travaux	11/04/22
Teyssèdre	Christian	Rodez Agglomération	Président	11/04/22
Uhmman	Sylvie	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest	Cheffe de SIR	06/04/22

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Vanel	Carole	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest	Cheffe de division Est	06/04/22
Viala	Arnaud	Conseil départemental de l'Aveyron	Président	11/04/22

7 Historique du projet

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
20/11/97	décret de déclaration d'utilité publique de la mise à 2x2 voies de la RN 88 entre Albi et A 75				classement en route express, y compris la rocade de Rodez le Conseil général, le District du Grand Rodez et les cinq communes concernées avaient formulé un avis défavorable car ils privilégiaient l'option boulevard urbain; ils avaient été suivis par plusieurs commissaires enquêteurs, mais non par la commission d'enquête (12 septembre 1996) la circulation des engins agricoles y est interdite (art. 6) NB: il n'est pas précisé qu'elle ne le sera qu'après aménagement inscription d'un itinéraire de substitution empruntant le tracé de l'ancienne RN 88 dans Rodez
04/05/06	arrêté	ministre de l'intérieur / DSCR			la circulation des engins agricoles est interdite sur les routes à accès réglementé
15/11/07	décret prorogeant la DUP jusqu'au 23/11/12				NB: l'Etat a acquis le foncier avant cette échéance de 2012
01/04/09	audience du préfet	préfet	Syndicat des entrepreneurs des territoires agricoles, FNSEA		autres audiences par la suite : 9 mars 2010, 13 juin 2012 la traversée de Rodez pose des problèmes particuliers
12/11/10	note juridique sur la circulation des engins agricoles sur une voie express	ministre / DIT	préfet		en réponse à l'interrogation du préfet / DDT des 9 mars et 22 septembre 2010 (illustrée d'un reportage photo) déclassement impératif de la route express par arrêté ministériel après enquête publique et modification de l'arrêté DSCR de mai 2006
17/12/10	écho aux dispositions réglementaires d'assouplissement suggérées par la DSCR	préfet	Entrepreneurs des territoires		cf. note DIT du 12 novembre 2010
13/05/11	exposé des difficultés de circulation des engins agricoles en traversée de Rodez	Chambre d'agriculture	préfet		compte rendu de réunion des professionnels le 30 mars 2011
30/06/15	signature du contrat de plan Etat - Région Midi Pyrénées	préfet de région / président de Région			10 M€ affectés à l'opération rocade (pour "Dénivellation des carrefours giratoires de la rocade de Rodez - Première phase : Études, AF et premiers travaux"), clé 40 % Etat, 20 % Département, 40 % Rodez Agglomération
14/12/15	information sur les difficultés de circulation des engins agricoles	Entrepreneurs des territoires	préfet		information générale, non spécifique à la rocade de Rodez, demande d'aide du préfet
04/08/16	commande des études d'opportunité de la dénivellation des carrefours giratoires de la rocade de Rodez ("projet rocade")	DIT	DREAL		
12/11/16	avis	DIT	préfet		la DSCR est prête à assouplir l'arrêté du 4 mai 2006 (déjà annoncé le 12 novembre 2010) sous réserve de modification du décret de DUP
14/11/17	comité de pilotage du projet rocade	préfet		parlementaires, Région, exécutifs locaux	lancement de la concertation publique

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
23/11/17	lancement de la concertation sur le projet rocade, art. L.103-2 sq. du code de l'urbanisme	préfet	public		scénario préférentiel: n° 3 concertation achevée le 5 janvier 2018, 3 800 connexions, 65 questions, plus de 100 personnes aux réunions publiques NB: la circulation des engins agricoles est déjà interdite à l'est entre Les Moutiers et La Roquette
13/02/18	réflexions sur la circulation des engins agricoles sur la rocade	DIR			
01/03/18	bilan de la concertation	DREAL			renvoi de la question des engins agricoles à une concertation ultérieure
18/04/18	réunion technique sur le projet rocade	DREAL		services et collectivités locales	accord pour rechercher un itinéraire alternatif à l'itinéraire historique par le centre-ville, compte tenu des aménagements urbains qui y ont été faits
25/07/18	comité de pilotage du projet rocade	préfet		parlementaires, Région, exécutifs locaux	lancement d'une étude de faisabilité de la traversée de Rodez par les engins agricoles par l'itinéraire de 1997 (préfet), réserves du maire
07/08/18	étude de gabarit sur l'itinéraire historique Olemps - La Roquette via Rodez centre (le Foirail)	DIR / 3DSI			passage possible moyennant l'écartement ou l'effacement d'obstacles au sol ou latéraux
21/08/18	arrêté dressant le bilan de la concertation	préfet			
12/12/18	étude de gabarit sur l'itinéraire historique Olemps - La Roquette via Rodez centre (le Foirail)	DIR / 3DSI			tracteur et moissonneuse mêmes conclusions que le 7 août
18/04/19	lancement de la consultation interservices	préfet	DDT	services et collectivités locales	consultation achevée le 18 juin 2019 itinéraire de substitution accessible aux seuls engins agricoles de catégorie A, les cat. B devant monter sur des porte-chars
05/06/19	avis sur le projet rocade	Région	DREAL		interrogation sur la pertinence de l'enveloppe CPER de 10 M€ la Région participe au projet par le biais du Contrat régional unique de l'agglomération de Rodez
19/07/19	note sur les circulations d'engins agricoles sur les giratoires de Rodez – RN 88	Chambre d'agriculture	DDT	groupe de travail	actualisation d'une étude de 2011 20 engins/j en moyenne au temps des foins difficultés de circulation sur l'itinéraire de substitution (au sud de Saint-Cloud et à l'est des Moutiers) du fait des aménagements réalisés par les collectivités locales (passages étroits avec chicanes, îlots sur l'axe central, ronds-points étroits, carrefours à l'équerre, voitures en stationnement) l'itinéraire de substitution Saint-Cloud - Les Moutiers n'est pas évalué
25/07/19	carte des parcours des engins agricoles dans le secteur gare - Moutiers	DIR / 3DSI			
02/08/19	dossier d'enquête d'utilité publique: projet	DREAL			présentation d'un itinéraire de substitution via La Mouline, Cayssiols, Bel-Air et Fontanges, long de 10,8 km entre Saint-Cloud et les Moutiers, issu des travaux pilotés par la DDT sur la circulation des engins agricoles, "les échanges se poursuivent"

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
06/08/19	consultation	préfet	collectivités locales		
09/09/19	commande des études préalables et du dossier d'enquête publique du projet rocade	DIT	DREAL		coût fixé à 66,5 M€ TTC, dont 19,5 pour Saint-Marc en 2 ^{ème} phase
16/09/19	avis sur le projet rocade	Commission départementale d'orientation de l'agriculture			RAS
18/09/19	avis sur le projet rocade	Chambre d'agriculture			avis favorable, "vigilante sur la problématique de la circulation agricole"
24/09/19	délibération sur le projet rocade	Rodez Agglomération			avis favorable sous réserve des aménagements en faveur des engins agricoles et des circulations douces
30/09/19	délibération sur le projet rocade	Ville d'Onet-le-Château			avis favorable sous réserve des aménagements en faveur des engins agricoles
09/10/19	présentation de l'itinéraire de substitution alternatif de 10,8 km inscrit dans le dossier DUP, coût : 1,650 M€ + aménagements quartier gare	DDT 12		services, collectivités et profession	réunion de concertation précédée de réunions les 18 juin 2019 présentation par la Chambre d'agriculture de son étude DREAL: le déclassement de la bretelle de la Gineste et des bretelles de Saint-Félix pour permettre le maintien des engins agricoles sur Saint-Cloud - Saint-Félix, demandé par CD 12 pour lequel le doublement de la section n'interviendra que dans 10 ans, nécessite la modification du dossier d'enquête publique, consultation préalable de la DIT nécessaire DREAL: le carrefour de Saint-Joseph, dangereux, devrait être aménagé, même sans convois agricoles avis CD 12 et CA 12 attendus avant le 12 octobre
25/10/19	délibération sur le projet rocade	Département			opposé au classement en voie express du shunt de La Gineste demande une tolérance pour la circulation des engins agricoles sur la rocade aussi longtemps que le projet n'est pas mis en service demande la création, lors de la mise à 2*2 de Saint-Cloud - Saint-Félix, d'une voie parallèle pour engins agricoles, à défaut la prise en charge par l'Etat de l'aménagement d'un itinéraire de substitution n'entraînant pas d'allongement de parcours
06/11/19	avis sur le projet rocade	Autorité environnementale			une prochaine actualisation de l'étude d'impact, nécessaire au stade du dossier d'autorisation environnementale, devra présenter et évaluer les itinéraires de substitution pour les engins agricoles
30/11/19	dossier d'enquête d'utilité publique : mémoire en réponse à l'Autorité environnementale	DREAL	préfet		rappel de l'itinéraire de substitution issu des travaux pilotes par la DDT "la pérennité" de l'itinéraire de substitution du décret de 1997 "n'a pas été assurée dans le temps"
13/12/19	arrêté d'ouverture d'une enquête publique sur le projet rocade	préfet			
06/01/20	enquête publique sur le projet de dénivellement des trois carrefours giratoires	Commission d'enquête publique			enquête close le 10 février

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
05/02/20	lettre	président de Rodez Agglo et maires d'Olemps, Rodez et Onet-le-Château	préfet		refus de l'itinéraire de substitution, trop long référence à des dérogations qui auraient été accordées dans d'autres territoires (Fontenay, La Roche-sur-Yon) CA 12 écrit une lettre analogue à la Commission d'enquête publique (référence à la rocade d'Albi)
11/02/20	demande d'informations en vue de l'autorisation environnementale	DREAL	DDT		à la demande de la DDT mémoire rédigé par Artelia
23/03/20	mémoire en réponse (art. R.123-18 du code de l'environnement)	DREAL	Commission d'enquête publique		la concertation a montré que l'itinéraire de substitution de 1997 n'est plus acceptable, compte tenu des aménagements réalisés par les collectivités un itinéraire alternatif a été mis en évidence et budgété dans le cadre du projet, pour 1,65 M€ les dérogations accordées à Fontenay, La Roche-sur-Yon et Albi ne sont pas transposables au cas d'espèce NB: observations reprises dans le rapport de la Commission d'enquête publique du 30 mars
30/03/20	rapport et conclusions motivées	Commission d'enquête publique			réserve : l'arrêté de classement en voie express ne pourra être pris qu'après un compromis entre tous les partenaires concernés, dont la profession agricole nombreux messages d'agriculteurs opposés à l'itinéraire de substitution contribution de M Marc Censi, ancien maire de Rodez et ancien président du Grand Rodez : plaidoyer pour l'alternative du grand contournement de Rodez
10/06/20	avis sur le projet rocade, actualisation de l'avis du 06/11/19	Autorité environnementale			l'étude d'impact devra intégrer l'itinéraire de substitution, et à défaut expliciter les étapes à venir en vue d'une évaluation environnementale complétée
22/06/20	réunion	DIT		DREAL, DIR	
07/08/20	étude géométrique de circulation des véhicules agricoles, section Saint-Cloud - Saint-Félix	DREAL / DIR	DREAL		fortes contraintes sur la section actuelle le 6 novembre 2020, DIR appuie par un avis exploitant défavorable
06/11/20	remise d'une étude géométrique	DIR	DREAL		avis défavorable à la circulation des engins agricoles sur la RN 88 entre Saint-Cloud et Saint-Félix dès à présent, sauf procédures et aménagements draconiens
09/11/20	avis sur la mise en compatibilité du PLUI avec le projet rocade	Rodez Agglomération	DREAL		favorable demande à l'Etat d'étudier la dérogation à l'exclusion des engins agricoles de la voie express
10/11/20	avis technique	ministère / IG routes	DREAL		avis défavorable à la circulation des engins agricoles sur la RN 88 entre Saint-Cloud et Saint-Félix dès à présent, nécessité d'un itinéraire de substitution
13/11/20	rapport sur les suites à l'enquête publique préalable à la DUP	DREAL			maintien de la circulation des engins agricoles de catégorie A sur Saint-Cloud - Saint-Félix moyennant des mesures "d'information et de prévenance des usagers", notamment à l'approche du pont ferroviaire de Salabru proposition de classement en route express de Saint-Félix - Saint-Marc
07/12/20	demande de lancement de l'enquête publique sur le projet rocade	DREAL	DDT		assortie d'un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae du 10 juin 2020

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
18/12/20	demande de lancement des études de l'aménagement de Saint-Félix - Le Lachet et d'itinéraires de substitution sur Saint-Félix - Saint-Cloud	ministère / DIT	DREAL		préalablement aux travaux de dénivellation des giratoires, "à proximité de la RN 88 actuelle, en fond de vallée de l'Auterne" la circulation des engins agricoles est incompatible avec la dénivellation du giratoire de Saint-Félix
09/01/21	contrat de plan Etat – Région : avenant n° 2	préfet de région / présidente de Région			enveloppe rocade réduite de 10 à 5 M€ l'enveloppe résiduelle est labellisée plan de relance
03/02/21	étude d'un itinéraire de substitution entre La Gineste et Saint-Cloud	DREAL / DIR			itinéraire 1 (emprises de la 2 ^{ème} chaussée) et 1 bis (version étroite avec refuges): longueur 1,84 km, coût 2 à 2,5 M€, mais empêche la mise à 2x2 voies itinéraire 2 (via Saint-Joseph): 6,2 km, 1,56 à 2,5 M€ itinéraire 2bis (shunt de Saint-Joseph): 4,34 km, au moins 1,56 M€ itinéraire 3 (via Bourran): 2,7 km, 0,4 M€
09/02/21	présentation d'itinéraires de substitution à Saint-Cloud - Saint-Félix pour engins agricoles	DREAL		réunion de concertation avec services, collectivités et profession	itinéraires 1 et 1bis : Rodez Agglo préfère 1bis, CD et CA 12 d'accord itinéraire 2 : refusé par CD et CA 12 (long et dangereux) itinéraire 3 : refusé par Rodez Agglo (passage en ville) CD 12 propose la mise à l'étude d'une variante 1ter, parallèle à la RN 88 mais hors des emprises de la future 2 ^{ème} chaussée, donc compatible avec la mise à 2*2, sur la pente de Bourran, CD et CA 12 d'accord, Rodez Agglo - propriétaire des terrains - intéressé sous réserve d'ajustements à l'arrivée à la Gineste
24/03/21	réponses aux recommandations et réserves émises par la commission d'enquête le 30 mars 2020	DREAL	Commission d'enquête publique		présentation d'un itinéraire de substitution issu de la concertation menée par DDT 12
08/04/21	arrêté de DUP de la dénivellation des trois giratoires de la rocade de Rodez	préfet			interdiction de circulation des tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics visés par l'art. R.138 du code de la route, et véhicules limités à 40 km/h
16/07/21	arrêté d'autorisation environnementale	préfet			considérant : une fois l'itinéraire de substitution arrêté, il pourra être nécessaire de présenter un nouveau dossier, cf. art. R.181-46 du code de l'environnement en annexe 4 "ERC", référence à l'itinéraire de substitution présenté par DREAL dans son mémoire en réponse à la Commission d'enquête publique
20/09/21	étude des trois variantes de l'itinéraire de substitution 1ter	DREAL / DIR			Coût : de 1,4 (Corniche) à 2,3 M€ (mi-hauteur et crête de talus) idée d'une voie verte en rive gauche de l'Auterne, 0,3 M€
30/09/21	lettre ³	présidents de Région, Département et Rodez Agglomération	Premier ministre		demande de mise à 2x2 voies au sud de Saint-Félix jusqu'à Olemps

3 Mention de cette lettre a été faite par le représentant du Conseil départemental de l'Aveyron à la réunion technique organisée le 5 octobre 2021 par la DREAL. La mission CGEDD / TEDET n'en a pas eu communication.

date	évènement	auteur	destinataire	partenaires	commentaire
05/10/21	présentation des trois variantes 1ter Saint-Cloud - Saint-Félix pour engins agricoles	DREAL		services, collectivités	(PV non encore publié à la date du 08/04/22) : réserves du CD 12 sur les variantes 1 et 1bis car incompatibles avec la mise à 2x2 voies préférence des participants pour une variante 1ter compatible avec la mise à 2x2 voies préférence de Rodez Agglomération pour 1ter1 et 1bis DREAL cherche une collectivité gestionnaire future de la voie nouvelle autorisation environnementale à obtenir en cas de variante 1ter
08/12/21	DCE bretelle Gineste	DREAL / DIR	entreprises		
16/12/21	audience du Premier ministre	Jean Castex, PM	élus Aveyronnais		Région absente l'objet n'était pas l'aménagement de la rocade de Rodez mais la mise à 2x2 voies à l'est de Rodez
13/01/22	lettre	Premier ministre	président de Rodez Agglomération		annonce du choix d'une solution utilisant la surlargeur de la route pour la circulation des engins agricoles
17/01/22	lettre	DREAL	préfet de région		propose de retenir la solution "consistant à se servir de la surlargeur existante à côté de la RN 88" (itinéraire 1bis) pour y aménager l'itinéraire agricole, solution optimale des points de vue du coût et de l'impact environnemental
07/03/22	dessins de la géométrie des points durs	DREAL / DIR			
14/03/22	commande de mission d'évaluation au CGEDD et à TEDET	ministre des transports (cabinet)			
23/03/22	alerte	DIR	DREAL		Rappel : dès l'ouverture du chantier de la Gineste, prévue en août 2022, les engins agricoles ne pourront plus emprunter la section Saint-Cloud - Saint-Félix, du fait de rétrécissements de chaussées, l'itinéraire de substitution devient impératif
31/03/22	notification du marché de travaux de la bretelle de la Gineste	DREAL	Entreprise Colas		acte d'engagement signé la veille par DREAL
08/04/22	note sur les circulations d'engins agricoles en phase chantier	DREAL	mission CGEDD / TEDET		l'itinéraire de substitution devra être en service au début des travaux de dénivellation des giratoires, en 2024 (DRM) au démarrage du chantier Gineste, en août 2022, les engins de moins de 4 m de large pourront continuer à circuler sur Saint-Cloud - Saint-Félix la DIR vient d'indiquer que, contrairement à ce que croyait la DREAL, dès l'ouverture du chantier Gineste, les engins agricoles (types 3 et 2 les plus encombrants) ne pourraient plus passer
15/04/22	délibération demandant le transfert de propriété de la RN 88 au Département	CD 12			annoncé

8 Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
A 75	Autoroute n° 75
Ae	Autorité environnementale
DBA	Séparateur de voie en double béton armé
DESC	Dossier d’exploitation sous chantier
DIRSO	Direction interdépartementale des routes du Sud-ouest
DREAL	Direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement
DUP	Déclaration d’utilité publique
PL	Poids lourd
RN 88	Route nationale n° 88
SIR	Service d’ingénierie routière de la DIRSO
veh/j	Véhicule par jour
VL	Véhicule léger
VLA	Vitesse limite autorisée
VSA 70	Guide des voiries structurantes d’agglomération limitées à 70 km/h

[Site internet du CGEDD : « Les derniers rapports »](#)