

RN
88



Le-Puy-en-Velay

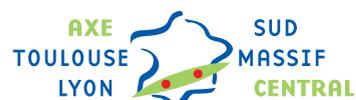
Mende

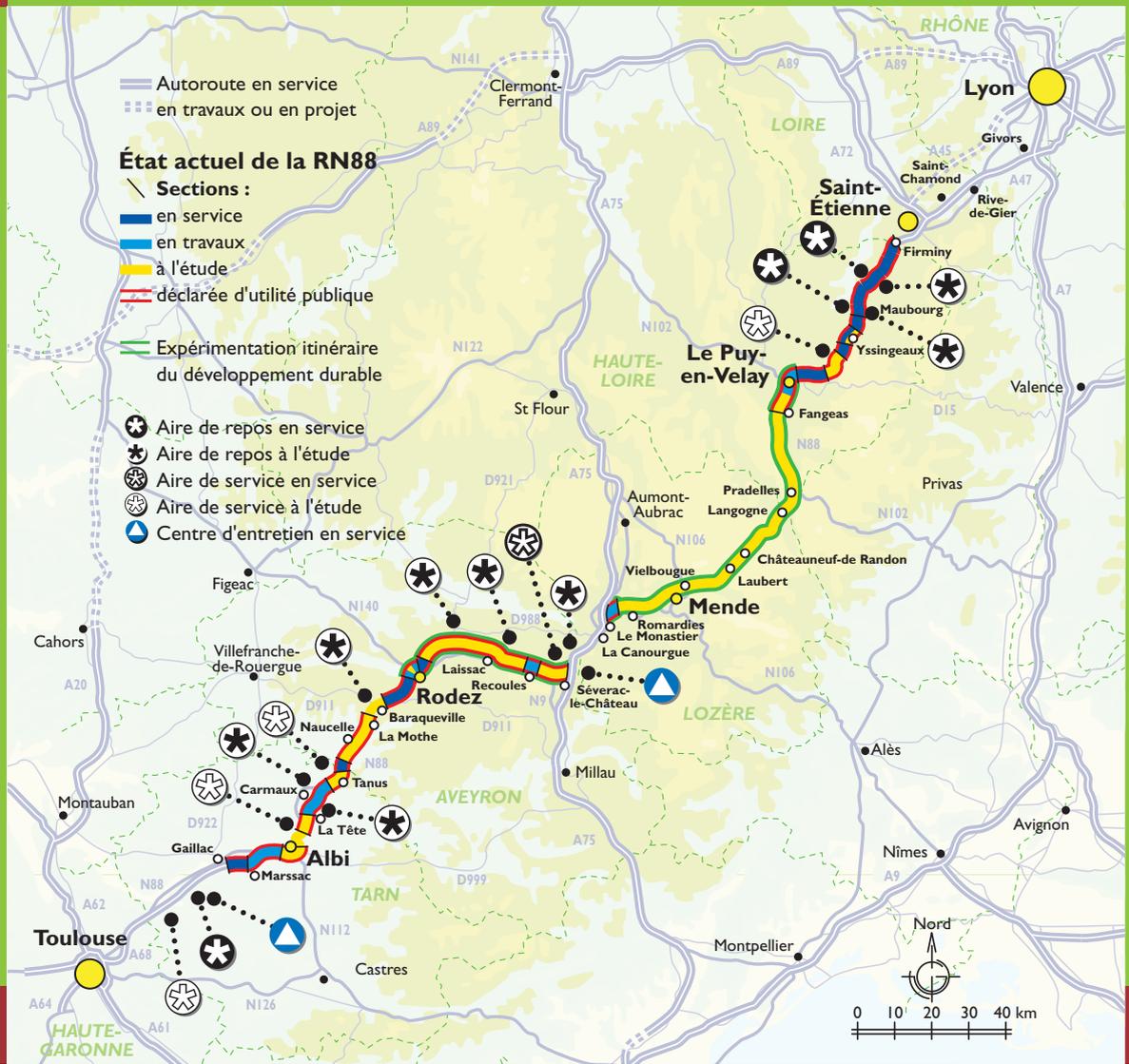
Rodez

Charte pour le développement durable des territoires concernés par l'aménagement de la RN88

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Article 6 de la Charte de l'environnement
adossée à la Constitution française





Sections	Longueur en km	Mise en service	État actuel
Firminy - Créneau de Maubourg	27,4	1978-99	DUP 28-11-97
Déviations de La Guide - La Besse	5,5	mi 2004	DUP 28-11-97
Déviations d'Yssingeaux	4,6	-	DUP 28-11-97
Créneau de Bessamoret	2	1984	DUP 28-11-97
Déviations St Hostien - Le Pertuis	10,4	-	DUP 28-11-97
Déviations de Brives - Blavozy	8,4	1980-91	DUP 28-11-97
Contournement du Puy	15	-	DUP 27-12-01
Le Puy-en-Velay - Romardies	92,6	-	
Romardies - A75	3,9	2007 (objectif)	DUP 25-01-02
A75 du Monastier à Séverac-le-Château	39,3	1998	
Séverac-le-Château - Recoules	5,5	-	DUP 20-11-97
Déviations de Recoules	3	2007 (objectif)	DUP 20-11-97
Recoules - St Mayme	36	-	DUP 20-11-97
St Mayme - St Marc	5	1995	DUP 20-11-97

Sections	Longueur en km	Mise en service	État actuel
Rocade de Rodez	8	-	DUP 20-11-97
Rodez - Baraqueville	6	2002	DUP 20-11-97
Contournement de Baraqueville	14,5	-	
La Mothe - Tauriac-de-Naucelle	12,6	-	DUP 20-11-97
Franchissement de la vallée de la Viaur : Tanus - Cros	5,5	2000	DUP 20-11-97
Tanus - La Croix-de-Mille	6,7	-	DUP 20-11-97
Déviations de Carmaux	11,3	2006	DUP 26-07-01
La Tête - L'Hermet	2,3	-	DUP 20-11-97
L'Hermet - Lescure	5	-	
Rocade d'Albi	6	-	DUP 27-10-05
Albi - Marssac	7	2006 (phase I)	DUP 19-12-96
Marssac - Gaillac	14	1997	DUP 19-12-96
Gaillac - Gemil	32	1992	
Gemil - Toulouse	16	1993	

Le parti d'aménagement à terme de la RN88 retenu par le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) de Mende de juillet 1993 est une liaison à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express. Le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'aménagement de la RN88 entre Toulouse et Lyon à 2x2 voies avec statut de route express. Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a confirmé l'intérêt de l'État pour l'aménagement de la RN 88, en identifiant la section entre Albi et l'autoroute A75 comme pouvant être réalisée sous forme d'un contrat de partenariat public-privé. La RN88 figure sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025 en tant que grande liaison d'aménagement du territoire. D'intérêt national et européen, elle complète le maillage du réseau structurant est-ouest tout en désenclavant le cœur du massif central par une amélioration des liaisons interrégionales.

La réalisation de l'engagement du CIADT correspond à un investissement de l'ordre de deux milliard d'euros, dont un pour la seule section située entre Rodez et Le Puy-en-Velay, qui s'avère être également la plus délicate à réaliser, la plus onéreuse, la moins circulée de l'itinéraire mais aussi la plus emblématique, en terme d'aménagement du territoire.

Soucieux d'assurer la modernisation de cette section en tenant compte des enjeux environnementaux, sociaux et économiques, mais également des contraintes de financement, la direction générale des routes du ministère des transports et de l'équipement et le syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon, ont décidé, en septembre 2002, d'engager une démarche innovante d'application du principe de développement durable à l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay, démarche à laquelle ont été associés le ministère de l'écologie et du développement durable et la DATAR – Commissariat à l'aménagement du Massif central.

La présente charte est le fruit d'un travail commun, conduit pendant 3 ans, et associant au plus près les acteurs locaux dans le cadre de groupes de travail aux échelles départementales et interdépartementales. Un rapport sur le développement durable des territoires traversés par la RN88 a été réalisé et il a alimenté les travaux de rédaction de la charte. Cette dernière a pour ambition et vocation de fixer un cadre de coopération, fondé sur des orientations partagées, permettant de valoriser au mieux les interactions entre l'aménagement progressif de la RN 88 et le développement des territoires desservis, afin de renforcer leur dynamisme économique et social, de préserver et mettre en valeur leurs remarquables atouts environnementaux.



● DES TERRITOIRES À HAUTE VALEUR PATRIMONIALE

Entre Rodez et Le Puy-en-Velay, l'accessibilité des territoires est fortement conditionnée par la topographie. Les moyennes montagnes, du centre et de l'ouest de l'Aveyron, de la moitié est de la Lozère, de la partie sud de la Haute-Loire, constituent de véritables obstacles pour l'aménagement du territoire.

Ces territoires ont en commun une exceptionnelle qualité de paysage et un riche patrimoine écologique, reconnus au niveau européen, notamment au travers des sites Natura 2000, et au niveau national : milieux caussenards, vallées du Lot, du Tarn, de la Loire ou de l'Allier, la Margeride ou le Mont Lozère, plateaux volcaniques du Velay ou du Mézenc.

Enclavés par leur géographie, ces territoires se sont notamment développés au travers de spécificités agricoles de haute qualité. Le patrimoine environnemental est l'une des principales richesses économiques, sociale et touristique des territoires traversés par la RN88.

● LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE

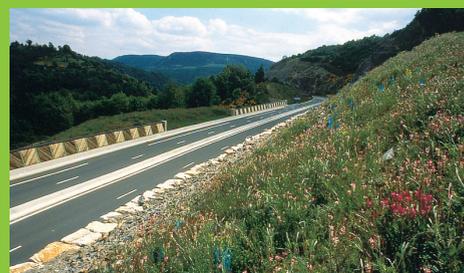
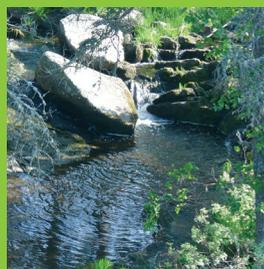
L'enclavement de certains territoires entre Rodez et Le Puy-en-Velay a longtemps conduit à privilégier des synergies internes au territoire. L'Aveyron connaît ainsi plusieurs exemples reconnus de systèmes productifs locaux, comme l'agroalimentaire, la mécanique et l'ébénisterie. Un des enjeux du développement durable de cette partie sud du Massif Central est que le repeuplement prévisible ne se fasse pas au détriment du patrimoine environnemental, de la culture, de la tradition, de la qualité et de l'authenticité du territoire.

La mise en service de l'A 75 a eu un impact significatif sur la dynamique des territoires en permettant leur irrigation. Itinéraire transversal est-ouest, la RN 88 complète cette irrigation et contribue, avec l'appui du réseau routier secondaire, au désenclavement des territoires traversés.

À l'ouest de l'A 75, l'intensité des flux mesurés reflète largement l'importance que revêt déjà la RN88, même si son aménagement reste inachevé pour l'ensemble du département de l'Aveyron, mais aussi le rôle de relais de l'agglomération ruthénoise sur l'itinéraire. Ce dernier concentre des trafics divers : les uns, encore faibles et à longue distance, d'autres liés à l'activité de la ville préfectorale, et certains enfin, de moyenne distance à l'échelle du département. De ce côté de l'A 75, l'aménagement de la RN88 devrait entraîner un développement plus spontané que provoqué – à l'instar de celui entre Toulouse et Albi – qu'il conviendra de maîtriser afin d'éviter les désordres liés aux risques d'une croissance anarchique et d'assurer le respect des paysages et de l'environnement.

À l'est de l'A 75, il faut distinguer deux sections de la RN88 : celle entre Mende et Le Puy-en-Velay et celle entre Mende et l'A 75. Sur cette dernière, l'influence de Mende, qui se lit dans le gradient croissant des flux entre le viaduc de Romardies et la ville préfectorale, se trouvera progressivement complétée par celle de l'A 75. Au-delà de Mende jusqu'au Puy-en-Velay, l'influence de l'A 75 se réduit très notablement. Les flux de trafic restent encore faibles et les territoires sont marqués par un essoufflement démographique.

réalités et enjeux



● L'OPPORTUNITÉ DE CONCEVOIR LA ROUTE AUTREMENT

Sur la section Rodez - Le Puy-en-Velay, il convient de prendre en considération les différents niveaux d'avancement de l'aménagement de la RN88. La mise à 2x2 voies de la RN88, dans sa partie aveyronnaise, a été déclarée d'utilité publique en 1997, les acquisitions foncières sont en cours et les premiers travaux ont été engagés. La réalisation de l'aménagement complet nécessitera néanmoins du temps, compte tenu des investissements nécessaires, ce qui maintient l'opportunité de l'envisager à l'aune des principes du développement durable, que la présente charte vise à appliquer.

Au-delà de Séverac-le-Château et jusqu'au Puy-en-Velay, un fuseau de passage de 1 000 mètres a été défini. Une première opération d'aménagement est en cours de réalisation entre l'A 75 et Romardiès. Le ministre de l'équipement a demandé l'établissement d'un projet d'intérêt général (PIG) avec la réservation d'un nouveau fuseau de 300 m de l'A75 (Romardiès) au Puy-en-Velay ainsi que l'étude de l'avant-projet sommaire (APS) du contournement de Mende et des études de niveau APS du contournement de Langogne et Pradelles.

Cette situation est une opportunité pour définir un projet routier phasé, qui garantisse une amélioration de l'offre de déplacement et du service aux usagers et offre de réelles opportunités de renforcement de l'attractivité des territoires par la valorisation des potentiels locaux. Tel est l'objet de la présente charte.





● LES OBJECTIFS DE LA CHARTE POUR LA RN88 ET LES TERRITOIRES TRAVERSÉS

Le développement durable des territoires entre Rodez et Le Puy-en-Velay sera le fruit d'une gestion cohérente et concertée de la mise en œuvre du projet routier dans le temps et de l'activation des potentiels propres aux territoires. Il résultera d'un partenariat étroit entre l'État, les collectivités locales et l'ensemble des autres maîtres d'ouvrage de projets de développement local.

La charte pour le développement durable des territoires concernés par l'aménagement de la RN88 considère la route comme un outil pouvant être mis au service du développement local.

L'objet routier est associé aux orientations de développement permettant de valoriser les richesses intrinsèques des territoires, qu'il s'agisse de coordonner les pôles d'activités économiques, de créer des offres touristiques interdépartementales ou encore de promouvoir un développement urbain ou résidentiel respectueux du paysage et de l'environnement.

Tenant compte des contraintes financières et des opportunités des territoires, la présente charte a pour objectifs de :

Guider le projet de modernisation et de mise à 2x2 voies de la RN88,

- en combinant l'aménagement à long terme de l'infrastructure à l'amélioration, à court et moyen termes, du niveau de service sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- en ajustant les projets d'aménagement routier, au moyen des degrés de liberté, de souplesse, d'adaptabilité des normes routières, aux territoires traversés et aux contraintes techniques et financières ;
- en assurant une continuité et une cohérence de l'action dans le temps, des études routières jusqu'à la réalisation et l'exploitation de la route ;

Équilibrer globalement les impacts environnementaux

- en assurant la préservation et la mise en valeur de l'environnement, tant au niveau des aménagements neufs qu'à ceux existants ;
- en maîtrisant la péri-urbanisation ;
- en analysant et en recherchant la maîtrise du bilan global énergétique à l'échelle des territoires ;

Coordonner les projets accompagnant la modernisation de la RN88 et contribuant au développement durable des territoires

- en incitant les projets d'accompagnement valorisant les effets de la modernisation de la RN88 sur le plan du développement local ;
- en permettant aux différents maîtres d'ouvrage de conduire, sur la base d'orientations de développement concertées, des actions cohérentes à l'échelle de l'itinéraire.

La politique du « 1 % paysage et développement », qui sera mise en œuvre sur la RN88, s'inscrit dans la démarche de développement durable et y contribuera.

e ambition, des convictions partagées



● LES CONVICTIONS COMMUNES AUX SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Document de cadrage prospectif, stratégique et évolutif d'insertion territoriale de l'itinéraire, la présente charte constitue un engagement collectif des partenaires qui la signent. Elle servira de référence à l'élaboration du contenu des futurs contrats de Plan État – Région, ou des dispositifs contractuels qui s'y substitueront, en ce qui concerne l'aménagement de la RN88 dans ses volets routier et territorial.

En approuvant cette charte, les signataires entendent souligner leur accord profond autour de six convictions qui les animent :

- Ils sont convaincus de la nécessité d'améliorer progressivement le niveau de service de la RN 88. Ils sont donc soucieux d'inscrire dans la charte un projet d'itinéraire phasé, priorisé et évolutif, intégrant les enjeux environnementaux et paysagers, apte tant à améliorer le niveau de service de la RN88, qu'à donner une attractivité nouvelle aux territoires qu'elle traverse.

Ce souci les conduit, à proposer un itinéraire sûr, fiable et mieux équipé, respectueux de l'environnement, notamment en :

- assurant la résorption des principaux points accidentogènes ;
- garantissant des conditions de circulation optimales tout au long de l'année, y compris pendant l'hiver ;
- apportant aux usagers des services en terme de signalisation, de systèmes d'information en temps réel, de bornes d'appel, de couverture téléphonique, d'aires de repos et de services ;
- entreprenant une mise en valeur du patrimoine paysager et architectural et visant un haut degré d'insertion environnementale ;
- traitant les conflits d'usages potentiels, notamment dans les traversées urbaines.

Ils souhaitent que la RN88, associée au réseau structurant et au réseau de voiries secondaires auquel elle est connectée, soit un vecteur de développement durable des territoires qu'elle traverse :

- du fait des nouvelles opportunités d'installation d'entreprises, d'exploitations agricoles ou forestières ;
- par la proposition de nouvelles pratiques touristiques, dont la spécificité s'appuie sur l'existence de la RN88 et des « portes d'entrée sur les territoires » qui seront créées ;
- par l'irrigation de l'ensemble du territoire, facilitant ainsi l'économie résidentielle tout en maîtrisant la péri-urbanisation au droit des pôles urbains ;
- par le souci de favoriser des modes d'occupation de l'espace compatibles avec la préservation des écosystèmes ;
- par la protection, la restauration et la valorisation de l'environnement comme support d'activité ;
- par le souci de favoriser des modes d'occupation des sols compatibles avec la préservation de l'écosystème ;
- par l'analyse et la recherche de la maîtrise du bilan global énergétique à l'échelle des territoires ;
- par la facilitation de l'accès aux services pour les populations locales ;
- en étant un support de l'image attractive et valorisante des territoires traversés.

Ils soulignent leur volonté commune d'associer dans la réalisation de ce projet complexe l'innovation et l'expérimentation. Cela pourra se concrétiser dans les processus de financement, les outils de développement local, les projets de mise en valeur des espaces et des territoires et, également, dans la réalisation des études routières. Ils insistent sur l'importance qu'ils attachent à ce que ce processus permette d'améliorer le cadre de vie des villes et villages concernés par la modernisation de la RN88 ainsi que de préserver et mettre en valeur leurs richesses naturelles. Ils jugent indispensable de pérenniser un dispositif de suivi de la mise en œuvre de la charte et de créer les conditions d'une concertation permanente tant entre administrations publiques, qu'auprès du public aux différentes étapes de mise en œuvre du projet.



ENGAGEMENT 1

Les signataires de la charte s'engagent sur l'aménagement à terme de la RN 88 à 2x2 voies, aménagement réalisé entre Rodez et Le Puy-en-Velay par étapes successives

Les signataires de la charte identifient sur l'itinéraire différentes sections d'aménagement classées selon trois niveaux de priorité. Cette hiérarchisation servira de référence à la préparation des futurs Contrats de Plan État-Région, ou des dispositifs contractuels qui s'y substitueront.

- **Le niveau de priorité 1** correspond à des sections sur lesquelles l'aménagement à 2x2 voies fait déjà l'objet d'une déclaration d'utilité publique et à des contournements ponctuels justifiés par le rôle majeur du centre urbain concerné dans le développement territorial et les difficultés extrêmes de traversée des villages, à l'instar de Langogne et Pradelles, ou de Costaros.
- **Le niveau de priorité 2** correspond à des aménagements constituant une amélioration significative du fonctionnement de l'itinéraire et nécessitant des financements très importants.
- **Le niveau de priorité 3** concerne les autres sections de l'itinéraire entre Rodez et Le Puy-en-Velay.

Compte tenu de ces principes, les priorités d'investissement retenues sont les suivantes:

Les opérations en cours à poursuivre:

- Rocade urbaine de Rodez et aménagement du tronçon Recoules-Séverac
- Rocade ouest de Mende joignant la RN 88 actuelle à la RN 106 et contournement est de Mende reliant la RN 106 à l'actuelle RN88 dans le secteur de Pelouse

Les opérations nouvelles:

Priorité 1

- Aménagement du tronçon Rodez-Recoules
- Contournement de Langogne/Pradelles
- Contournement de Costaros

Priorité 2

- Contournement de Rodez
- Aménagement entre le viaduc de Romardies et la RN 106

Priorité 3

- Aménagement de la section entre le secteur de Pelouse et Langogne
- Aménagement de la section Pradelles-Le Puy



Il convient de souligner que, pour chaque section, l'aménagement à 2x2 voies est un objectif pouvant être atteint par étapes. Le diagnostic d'itinéraire ainsi que les études routières détermineront les modalités et le phasage à mettre en oeuvre par section.

ats des signataires

ENGAGEMENT 2

Les signataires de la charte s'engagent, à court et moyen termes et sans attendre la fin de la réalisation par étapes des aménagements à 2x2 voies, à rendre la RN 88 plus sûre, à améliorer le niveau de service rendu sur l'ensemble de l'itinéraire entre Rodez et Le Puy-en-Velay et à rechercher la meilleure prise en compte de l'environnement.

Afin d'améliorer le service rendu et la qualité globale de l'itinéraire, des améliorations coordonnées entre les différents maîtres d'ouvrage seront réalisées. Ces améliorations porteront sur des aménagements de l'ouvrage routier existant, sur son exploitation et, en dehors de l'infrastructure proprement dite, sur les services rendus aux usagers, sur la relation entre l'infrastructure et les actions de développements économique et urbain, et de mise en valeur du patrimoine environnemental. La réalisation de ces améliorations s'inscrira dans une bonne articulation entre les mesures d'exploitation et les investissements, et sera cohérente avec l'engagement n° 1.

Un premier programme d'améliorations sera défini à partir du diagnostic de l'itinéraire en cours de réalisation, afin d'être pris en compte lors de l'élaboration du prochain contrat de plan État-Région.

Les programmes d'améliorations pourront porter, par exemple, sur :

En termes d'aménagement

La sécurisation de l'itinéraire (résorption des points noirs accidentogènes, sécurisation des carrefours, arrêt des transports scolaires) fiabilisation des temps de parcours (création de créneaux de dépassement, VSVL...),

En termes d'exploitation et de gestion de la route

La viabilité hivernale, la fiabilisation des temps de parcours, les modalités d'intervention pour l'entretien et la sécurité,

En termes de services rendus aux usagers

L'équipement de l'itinéraire en services matériels et immatériels facilitant la pratique de la route aux différents types d'usagers, professionnels et non professionnels, et augmentant leur confort dans leurs déplacements, tels que :

- *un service d'information (signalétique directionnelle et informative cohérente), des moyens de communication (bornes d'appels, couverture par le réseau de téléphonie mobile, relais d'information ou radio routière...),*
- *un aménagement de lieux de repos et de services adaptés aux différents types de véhicules et d'usagers et implantés de façon à favoriser la mise en valeur de l'environnement et l'économie locale,*
- *l'organisation de services aux usagers, compte tenu des faibles densités de population et des niveaux de trafic prévisibles, dans le cadre de villages étape immédiatement accessibles à partir de l'itinéraire, permettant de dynamiser des centres villageois existants,*
- *une réflexion approfondie en vue du développement de l'offre de transports en commun, de service de taxi et de covoiturage en coordination avec la démarche de modernisation de la RN88.*

En termes d'environnement

La protection, la restauration et la valorisation de l'environnement constituent un volet important d'amélioration du niveau de service et de la qualité de l'itinéraire. Elles impliquent notamment :

- *la gestion des points de conflits avec la grande faune,*
- *la restauration d'écosystèmes dégradés et leur valorisation,*
- *la gestion des pollutions liées à l'entretien et à l'exploitation de l'itinéraire et la prévention de celles accidentelles,*
- *le bon état de l'assainissement routier et la mise aux normes hydrauliques,*
- *la résorption des points noirs paysagers,*
- *la gestion des déchets routiers issus de l'exploitation et des travaux ponctuels,*
- *la réduction des nuisances de proximité, notamment le bruit,*
- *la mise en valeur des éléments du patrimoine par les choix de tracés et la localisation des aires d'arrêt.*

En termes de valorisation des territoires

La conception des aménagements de l'itinéraire prendra en compte l'irrigation des territoires desservis (articulation avec le réseau de voiries secondaires) et l'accessibilité aux lieux stratégiques pour le développement économique (pôles d'emploi, gisements de ressources, pôles touristiques). L'aménagement de "portes des territoires", en articulation avec les villages étape, permettra la mise en valeur et la promotion des territoires et de leurs productions. Un schéma coordonné des villages étape et des portes des territoires sera établi de façon concertée sur l'ensemble de l'itinéraire.

ENGAGEMENT 3

Les signataires de la charte s'engagent à promouvoir des démarches exemplaires en matière environnementale.

Ces démarches sont de différents ordres et concernent :

L'ingénierie de l'infrastructure routière

Eu égard à la richesse des milieux naturels, une importance particulière sera apportée à la qualité des études environnementales notamment dans le domaine des écosystèmes et de la biodiversité afin de minimiser les impacts directs, indirects et cumulés, sur l'ensemble des milieux naturels.

Les engagements environnementaux dont le respect conditionne directement l'utilité publique de l'ouvrage seront repris dans la notice du décret de déclaration d'utilité publique, les autres pourront éventuellement, après une analyse juridique, être mentionnés. Le dossier devra être exemplaire dans l'approche de l'état initial, dans l'analyse des impacts, ainsi que dans la définition des mesures réductrices et d'accompagnement.

La faisabilité des mesures environnementales issues des études devra être vérifiée à tous les stades d'avancement du projet de façon à éviter leur remise en cause. Pour les opérations connexes à la construction de la route, comme la recomposition du parcellaire ou le devenir des voies délaissées en cas de tracé neuf, une coordination des différents maîtres d'ouvrage sera assurée, pour éviter la remise en cause d'engagements pris dans le cadre du projet routier et pour garantir la faisabilité opérationnelle des actions de réduction des impacts et d'accompagnement.

Dans un souci de préservation et de valorisation de l'environnement, les signataires s'efforceront de rechercher des solutions techniques routières adaptées, notamment en ce qui concerne la géométrie de la route et ponctuellement la vitesse autorisée.

Les principes suivants pourront être appliqués :

- la prise en compte des critères sociaux et environnementaux dans les cahiers des charges des appels d'offres comme la formation des salariés de l'entreprise à la prise en compte de l'environnement, l'emploi de personnes rencontrant des difficultés d'insertion... ;
- l'optimisation de la transmission des informations environnementales entre les services d'études et de construction ;
- la désignation d'un responsable environnement sur le chantier, tant au niveau des entreprises que de la maîtrise d'œuvre ;
- la généralisation de la mise en place d'une démarche de qualité environnementale, au niveau des appels d'offres et chantier par l'utilisation du SOPRE (schéma organisationnel du plan de respect environnement) et du PRE (plan de respect de l'environnement), et des SOSED (schémas d'organisation et de suivi des déchets),
- la recherche d'économies d'énergie sur le chantier, notamment dans les opérations d'extraction et de fabrication des matériaux de construction (centrales d'enrobage).
- l'élaboration d'une charte sur les matériaux et la gestion des déchets de chantier (utilisation de matériaux recyclés et/ou locaux et de produits bénéficiant d'un label écologique...).

Ces approches seront également mises en œuvre dans les opérations et actions portées par les collectivités locales et établissements publics dans le cadre de l'opération RN 88.

Les réalisations architecturales

Pour l'architecture des infrastructures liées aux services aux usagers, comme les aires de repos et de services, aux ouvrages liés à l'aménagement de la route, à l'aménagement de villages étape (cf. engagement n° 5), les techniques constructives faisant appel à des filières locales comme le bois ou la lauze pourront être favorisées. La mise en œuvre des normes HQE sera recherchée et des pratiques environnementales exigeantes dans l'aménagement des espaces publics et des zones d'activité seront développées. Ces mesures permettront de compenser, au moins en partie, la contribution de l'infrastructure routière à l'augmentation de production de CO₂ et à l'accroissement des consommations d'énergies fossiles.

Sur un plan plus général, les actions suivantes seront mises en œuvre sur l'ensemble de l'itinéraire :

- dans le champ de co-visibilité, défini dans la circulaire « 1 % paysage et développement » du 31 mars 2005, réhabilitation de l'extérieur du bâti le plus significatif et éradication des points noirs architecturaux de sorte que la RN 88 soit exemplaire sur le plan de la restauration et de la valorisation patrimoniale,
- réalisation et animation d'une ou de plusieurs chartes architecturales et paysagères par les collectivités locales, notamment pour les parcs d'activités,
- création d'une mission d'assistance architecturale et paysagère par les collectivités locales porteuses de projet.

Les engagements des signataires

Le traitement paysager

Des plans de paysages seront établis sur l'ensemble de l'itinéraire, à l'échelle intercommunale. Ils seront centrés autour des principaux points d'échanges routiers et devront permettre de :

- faire connaître et partager les éléments paysagers et patrimoniaux devant être préservés et valorisés, notamment à l'aide des chartes d'itinéraire réalisées au titre de la politique du « 1 % paysage et développement ».
- élaborer un programme d'actions afin de donner une traduction opérationnelle aux enjeux identifiés.
- établir des préconisations pour la conception de la route qui, garantissent une intégration paysagère de l'infrastructure, et contribuent à la mise en valeur des territoires traversés.

La mise en place d'actions pédagogiques et d'évaluations

Des actions de pédagogie sur la démarche de développement durable appliquée à la RN88 seront à réaliser. Des modules pédagogiques de connaissance des milieux naturels pourront être réalisés et proposés aux écoles sous le parrainage du comité de pilotage. Par ailleurs, les aires de repos et de services ainsi que les villages étape disposeront de « Points Information » indiquant notamment les itinéraires de découverte définis dans le cadre de la politique du « 1 % paysage et développement ».

Un suivi et des évaluations périodiques seront réalisés sur la mise en œuvre de la présente charte. Ils concerneront les territoires desservis par la RN 88 et porteront sur les volets économiques, sociaux et environnementaux. La création d'un observatoire de la biodiversité sera étudiée.

ENGAGEMENT 4

Les signataires de la charte s'engagent à prendre en compte dans les stratégies territoriales de développement les opportunités résultant de la modernisation de la RN 88, de la présence de l'A 75 et de leurs connexions avec le réseau secondaire.

Pour garantir la cohérence entre le projet de modernisation de la RN 88 et la démarche de développement durable, les principes suivants seront appliqués sur l'ensemble de l'itinéraire :

Plusieurs axes de développement économique, pertinents pour les territoires desservis par la RN88, seront intégrés dans les stratégies de développement territorial. Ils feront l'objet d'actions concertées à l'échelle de l'itinéraire, dans le but de mutualiser les coûts et d'accroître leur efficacité. Un dispositif de concertation entre les acteurs territoriaux sera organisé sous l'égide du comité de pilotage. Les axes de développement économique concernés sont les suivants :

- gestion et valorisation du patrimoine naturel,
- développement touristique, basé sur l'identification d'une nouvelle destination (sud Massif Central) et ouvert sur de nouvelles pratiques touristiques (nomadisme),
- maintien et valorisation des pôles d'excellence agricole et productions agroalimentaires de qualité, et de la culture gastronomique qui leur est associée,
- ouverture de nouveaux débouchés aux produits de la forêt et de la filière bois,
- développement des activités artisanales et de services liés à la croissance de l'économie résidentielle,
- développement d'activités logistiques.

Les signataires s'engagent à promouvoir auprès des acteurs économiques concernés la mise en œuvre d'actions d'accompagnement destinées à soutenir les initiatives économiques : formation initiale et continue, outils de transfert de technologies, hôtels et pépinières d'entreprise, outils de maîtrise foncière, prise en compte des initiatives locales dans le cadre des procédures d'aménagement foncier, généralisation de l'accès à haut débit.

Les stratégies et projets économiques portés par les collectivités locales s'appuieront sur les améliorations apportées à l'infrastructure routière et aux services offerts aux usagers de la route. Le maître d'ouvrage routier prendra en compte les projets d'aménagement portés à sa connaissance par les collectivités locales.

Les signataires s'engagent à une exigence de qualité pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, les produits et services dans les territoires desservis par la RN88 : charte qualité pour les zones d'activités « RN 88 », griffe architecturale de la RN 88, stratégie de promotion.

ENGAGEMENT 5

Les signataires de la charte s'engagent à intégrer, dans les politiques d'aménagement et de développement des villes et villages, les opportunités résultant de la modernisation de la RN 88 et les actions permettant de renforcer la qualité des services fournis aux usagers de la route.

Dans un souci de maintien des services en milieu rural, les aménagements déconnectés d'un tissu urbain ou villageois existant tiendront compte des mesures d'encadrement de l'étalement urbain qui seront introduites dans les documents de planification spatiale établis par les collectivités, en cohérence avec les principes de développement durable préconisés par la présente charte.

La valorisation de la modernisation de la RN 88 pour les territoires sera recherchée en mettant en place les moyens adéquats pour, simultanément, réduire les impacts des améliorations routières pouvant pénaliser les activités existantes et faire bénéficier les acteurs locaux du surcroît d'activité généré par l'aménagement de la RN 88.

La répartition le long de l'itinéraire des zones d'activités économiques fera l'objet d'un programme interrégional concerté entre les territoires desservis de façon, d'une part, à créer une alternative à la dispersion de zones d'activité peu attractives qui contribuent à la banalisation des paysages, d'autre part, à rattacher les zones d'activité aux espaces déjà urbanisés, et, enfin à organiser une synergie entre les zones d'activité, plutôt qu'une concurrence. Ce programme concerté de zones d'activité pourra prévoir des dispositifs de pépinières d'entreprises et d'hôtels. Par ailleurs, comme prévu à l'engagement n° 4, les zones d'activité feront l'objet d'une charte architecturale et paysagère favorisant notamment l'utilisation de matériaux locaux.

En substitution des aires de services, un programme de labellisation de villages-étapes pourra être initié et présenté au comité national villages-étape. Ces villages devront respecter les prescriptions de la charte annexée à l'arrêté du 11 janvier 2000 (commerces, points d'information, hôtellerie, restauration, services à l'utilisateur) et proposer des services de distribution de carburant 24/24h et 7j/7j notamment par automates.

Les engagements des signataires

ENGAGEMENT 6

Les signataires de la charte s'engagent à mettre en place l'organisation nécessaire pour assurer la gouvernance de la mise en œuvre de la charte.

● LES SIGNATAIRES DE LA CHARTRE

Les signataires de la charte sont l'État et le Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon, initiateurs de la démarche de développement durable. Ils proposeront aux collectivités territoriales et organismes publics concernées par l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et La Puy-en-Velay de signer la charte et de participer ainsi à sa mise en œuvre.

● DISPOSITIF DE GOUVERNANCE

Il s'agit d'un projet qui est à la fois innovant, par l'application, pour la première fois, des principes du développement durable à un projet d'aménagement routier; – également complexe, par l'articulation des enjeux de modernisation de la RN88 avec le développement territorial et impliquant une très longue durée.

Le comité de pilotage, créé pour initier la démarche, sera pérennisé pour assurer la gouvernance de la présente charte, guider la réalisation du projet et garantir la cohérence des réalisations successives et en particulier avec les décisions du comité de pilotage de la politique « 1 % paysage et développement ». Le comité de pilotage sera assisté par un comité technique qui assurera la préparation et l'exécution des décisions du comité de pilotage. La composition de ces structures pourra évoluer, en tant que de besoin, en fonction de l'état d'avancement du projet. Le comité de pilotage avec l'appui des préfectures (directions départementales de l'équipement) et des conseils généraux assurera la coordination et le suivi de la mise en œuvre de la charte. Enfin le comité de pilotage est chargé de proposer tout ajustement ou mesure nouvelle à la présente charte, de favoriser les échanges d'expériences, de contribuer à la capitalisation des connaissances et à la valorisation des projets.

● CONCERTATION, COORDINATION ET MOYENS

Des outils de communication et des dispositifs permettant la participation de tous les acteurs aux réflexions en amont et à l'examen des projets seront mis en œuvre sous l'égide du comité de pilotage. Pour accompagner la mise en œuvre de la charte, il conviendra d'assurer, d'une part, une information du public, d'autre part, une concertation avec les acteurs locaux porteurs de projets.

Les actions à mener dans le cadre de la présente charte seront portées par différents maîtres d'ouvrage, tant au sein de l'État, avec notamment les ministères de l'équipement et de l'écologie, que des collectivités locales, avec les trois conseils régionaux, les trois conseils généraux, les groupements de communes et les communes, et éventuellement les chambres consulaires.

Pour chaque grand projet, le maître d'ouvrage concerné mettra en place une stratégie de gouvernance.

Le comité de pilotage aura la charge d'identifier les maîtres d'ouvrage et de coordonner leurs actions dans le respect des principes proposés dans la présente charte. Le comité de pilotage devra également déterminer avec l'ensemble des partenaires les moyens disponibles, en particulier financiers, et définir les modalités de financement des actions proposées par les maîtres d'ouvrage.

Le ministère de l'équipement assurera la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la RN88 et de la politique du « 1 % paysage et développement ». Les actions dans le domaine de l'environnement, en dehors de celles directement liées à la réalisation de la RN88, pourront faire l'objet d'une co-maîtrise d'ouvrage entre le ministère de l'écologie et les collectivités locales. La DATAR, dans le cadre de convention interrégionale de massif, pourrait être également sollicitée par les collectivités locales pour participer aux actions de développement social et économique ainsi que des actions d'information et de pédagogie, qui seront financées selon les pratiques habituelles en liaison avec les conseils généraux et régionaux concernés.

Le 21 mars 2007,



M. Dominique Perben,
Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Perben'.



Mme Nelly Olin,
Ministre de l'Écologie
et du Développement Durable

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Olin'.



M. Marc Censi
Président du Syndicat mixte d'Études
et de Promotion de l'Axe Toulouse-Lyon

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Censi'.



RN 88

Le Puy-en-Velay
Mende
Rodez

Charte pour le développement durable
des territoires concernés par l'aménagement de la RN 88

