

## Sommaire

La RN 88, une priorité nationale.....	2
L'aménagement de la RN 88 : un enjeu régional.....	2
L'aménagement de la RN 88 dans l'Aveyron.....	2
Le contournement de Baraqueville.....	3
Le financement.....	5
Zoom sur la section Marengo - les Molinières.....	5
Les enjeux environnementaux.....	6
Les enjeux archéologiques.....	7
Les enjeux agricoles et les mesures d'aménagement foncier.....	7
Une réalisation qui prend en compte l'exploitation future de la route.....	8
Plan synoptique.....	8

### Contacts presse

Conseil départemental de l'Aveyron : Hugues Menatory – 06 75 22 37 49 – [hugues.menatory@aveyron.fr](mailto:hugues.menatory@aveyron.fr)

Préfecture de l'Aveyron : Alicia Calviac – 05 65 75 71 36 - [alicia.calviac@aveyron.gouv.fr](mailto:alicia.calviac@aveyron.gouv.fr)

Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée : Frédéric Neuman – 05 61 33 53 39 [frederic.neuman@laregion.fr](mailto:frederic.neuman@laregion.fr)

DREAL Occitanie : Brigitte Poncet – 05 62 30 26 33 – [brigitte.poncet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:brigitte.poncet@developpement-durable.gouv.fr)

## La RN 88, une priorité nationale

La RN88 constitue un axe transversal majeur de désenclavement et de cohésion territoriale du Massif central. Elle relie entre elles 7 préfectures de départements (Toulouse, Albi, Rodez, Mende, Le Puy, Saint-Étienne et Lyon). L'itinéraire constitue un axe économique drainant une population d'un million d'habitants, en plus des populations des métropoles de Toulouse et Lyon.

La RN 88 joue un rôle important dans la desserte du territoire et la réponse aux besoins de mobilités :

- en assurant le désenclavement des départements de l'Aveyron, du Tarn et de la Lozère en facilitant les relations et mobilités entre les villes et territoires concernés ;
- en réalisant la connexion transversale du réseau autoroutier entre les grandes liaisons nord-sud que sont l'autoroute A20 à l'ouest et l'autoroute A75 à l'est, avec au-delà, une liaison vers la vallée du Rhône.

La modernisation de la RN88 s'inscrit pleinement dans l'objectif d'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux affichés dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) actuellement en débat au parlement.

## L'aménagement de la RN 88 : un enjeu régional

Le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) a permis d'engager un programme spécifique d'aménagement de la RN 88, entre Albi et Rodez, sur la période 2009-2014.

Plusieurs sections ont été mises en service : le doublement de la rocade d'Albi en mars 2015, la section à 2x2 voies entre Tanus et Croix-de-Mille (octobre 2013), ainsi que la section à 2x2 voies comprise entre Sain-Jean et La Mothe (juillet 2015).

Ce programme permettra **à terme de relier Rodez à Toulouse par une route à 2x2 voies** pour :

- desservir les territoires traversés par un système d'échange performant et sécurisé ;
- réduire les temps de parcours entre les agglomérations, en intégrant le trafic des centres-villes et centres-bourgs.

La poursuite de ce programme d'aménagement de la RN88 constitue un engagement fort du contrat de plan Etat-Région (CPER) Midi-Pyrénées 2015-2020.

## L'aménagement de la RN 88 dans l'Aveyron

L'aménagement en cours de la déviation de Baraqueville, entre La Mothe (côté Albi) et des Molinières (coté Rodez), permettra d'achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN 88 entre Albi et Rodez.

Ce projet est cofinancé par l'État, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et le Conseil départemental de l'Aveyron.

Dans le cadre du CPER 2015-2020, le département de l'Aveyron bénéficie également, au titre des opérations nouvelles, de l'inscription des études préalables à la déclaration d'utilité publique

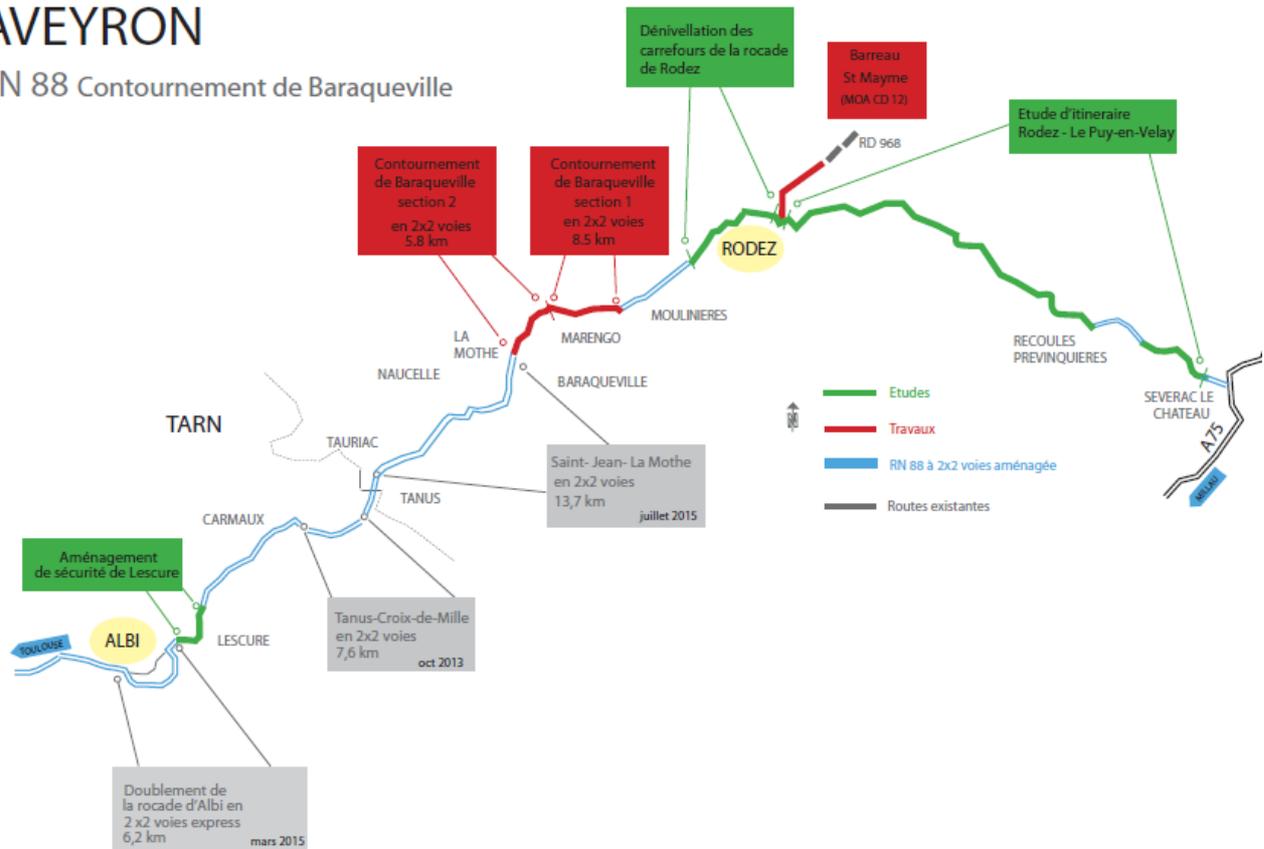
et des premiers travaux correspondant à l'opération de dénivellement des giratoires de la rocade de Rodez.

L'avenant n°1 au CPER, signé le 6 janvier 2017, prévoit également la poursuite des études et des procédures pour l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et l'A75, ainsi que l'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Le Puy en Velay. Pour ce dernier, 2M€ sont inscrits à l'avenant.

*Etat d'avancement de l'aménagement de la RN88 entre Albi (81) et Séverac-le-Château (12).*

## AVEYRON

### RN 88 Contournement de Baraqueville



## Le contournement de Baraqueville

L'opération du contournement de Baraqueville concerne la mise à 2x2 voies, avec carrefours dénivelés et bandes d'arrêt d'urgence, sur une longueur de 14,5 km. Elle comprend :

- la création de 2 diffuseurs complets à Baraqueville (Marengo) et à Calmont (Les Molinières) ;
- le rétablissement des voies secondaires et chemins agricoles interceptés ;
- la création de 17 ouvrages (16 rétablissements de voiries, 1 franchissement de cours d'eau) et deux passages agricoles et grande faune.

La réalisation de la déviation de Baraqueville est réalisée sous maîtrise d'ouvrage État (DREAL Occitanie), la maîtrise d'œuvre étant assurée par la DIR Sud-Ouest. Celle-ci assure également l'exploitation de cette infrastructure.

Cette déviation est composée de deux sections, permettant une mise en service progressive.

**La section comprise entre l'échangeur de Marengo (Baraqueville) et l'échangeur des Molinières (Calmont, côté Rodez).**

Les travaux de cette section de 8 km ont débuté en 2014 par la réalisation des clôtures d'emprises, du débroussaillage, des diagnostics et fouilles archéologiques puis la construction du viaduc du Lenne, qui a été réceptionné mi-2016.

Le viaduc du Lenne, long de 138 m, permet de franchir le cours d'eau sans porter atteinte aux zones d'habitat d'espèces protégées, comme la Loutre d'Europe. Le viaduc a été utilisé en début de chantier pour déplacer les terres sur la section afin d'équilibrer déblais et remblais.

La construction des ouvrages d'art et le rétablissement des voies traversantes du chantier a débuté en avril 2015. Cette étape constitue un préalable indispensable qui permet d'isoler la suite du chantier de l'activité des riverains et usagers des voies.

Les travaux de terrassement se sont engagés à partir de novembre 2016. Au vu de la structure des terrains rencontrés, des tirs de mine ont été nécessaires. La réalisation des chaussées, notamment leur structure, a débuté en début d'année 2018 et s'est achevée en 2019. Les équipements de la route ont été installés à l'été 2019. Elle est inaugurée ce 29 octobre 2019. La mise en service de cette section est effective depuis le 14 octobre.



*Viaduc du Lenne et tracé*

**La section comprise entre La Mothe (au Sud, fin de l'actuelle section à 2X2 voies de la RN88 – côté Albi) et l'échangeur de Marengo (à Baraqueville).**

Sur la section de 6,5 km, comprise entre Marengo et le raccordement avec la 2x2 voies existante à La Mothe, les travaux ont commencé mi-2017 suivant le même principe de phasage. Les ouvrages et rétablissement des voies coupées par la future route nationale sont désormais réalisés et les travaux de terrassements sont en cours.

Sous réserve de l'affectation des crédits et en fonction des conditions météorologiques, les travaux de la déviation de Baraqueville seront achevés à la fin 2022 pour une mise en service fin 2022 ou début 2023.

## Le financement

Au total, l'ensemble de l'opération St-Jean - La Mothe / déviation de Baraqueville représente un montant d'investissement contractualisé de 225 M€, dont 215 M€ inscrits au PDMI et au CPER 2015-2020, selon la clé de financement suivante :

- Etat : 53,84 % ;
- Région : 23,08 % ;
- Département : 23,08 %.

	État	Région	Département	Total
CPER 2000-2009	6,07 M€	4,03 M€	0,15 M€	10,25 M€
PDMI – CPER 2015-2020	115,77 M€	49,61 M€	49,61 M€	214,99 M€
<b>Total</b>	<b>121,84 M€</b>	<b>53,64 M€</b>	<b>49,76 M€</b>	<b>225,24 M€</b>

## Zoom sur la section Marengo - les Molinières

### La direction du chantier.

Le chantier a été conduit sous la maîtrise d'œuvre de la direction interdépartementale des routes du Sud Ouest, service d'ingénierie routière (DIRSO/SIR) avec l'appui d'un architecte, d'un assistant environnemental et d'un assistant paysagiste.

Les bureaux de contrôle technique ou topographique complètent le dispositif de conduite du chantier.

Le coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé (CSPS) est chargé de veiller à la mise en œuvre des principes généraux de prévention.

### Le chantier en quelques chiffres.

- 8 km : longueur de la section mise en service le 14 octobre 2019 ;
- 2 échangeurs dénivelés ;
- 10 ouvrages d'art de franchissements routiers ;
- 11 ouvrages hydrauliques et 12 passages à faune,
- 1 300 000 m<sup>3</sup> de terrassement pour dresser la plate-forme routière. Les déblais ont été réutilisés sur le chantier ;
- 90 000 tonnes d'enrobés bitumineux répandus,
- 13 000 mètres de dispositifs de retenue des véhicules.
- 1 ouvrage d'art non courant : le viaduc du Lenne de 138 mètres.



Réalisation du viaduc du Lenne.

Travaux de réalisation et de terrassement (droite).



# Les enjeux environnementaux

La déviation de Baraqueville s'inscrit dans un environnement naturel sensible.

Une attention particulière a été apportée à la biodiversité en phase d'étude et de conception. Ainsi des inventaires écologiques ont été réalisés pour identifier précisément les forts enjeux environnementaux. Plusieurs espèces protégées sont présentes sur le site, parmi lesquelles :

- la loutre d'Europe, mammifère protégé au niveau national ;
- des crustacés : présence d'écrevisses à pieds blancs ;
- des insectes : coléoptères saproxyliques (pique prune, grand capricorne) ;
- des chiroptères (chauve-souris) : pour lesquels ont été construits des ouvrages spécifiques, des haies plantées pour les guider lors du franchissement de la route ;
- des oiseaux, des reptiles, des amphibiens.

Le projet a été adapté pour éviter, réduire et compenser les effets de la déviation sur le milieu naturel :

- pendant le chantier, les eaux issues des zones de chantier ont été récupérées et traitées par différents filtres et bassins de décantation successifs pour permettre un rejet d'eaux « propres » dans le milieu naturel.
- des ouvrages de rétablissement des continuités hydrauliques ont été réalisés.
- les ouvrages de rétablissement des voies secondaires ont également été agrandis pour permettre une traversée de l'infrastructure par les chiroptères et la grande faune.
- des ouvrages spécifiques ont été aménagés pour permettre le franchissement de la route par la petite et moyenne faune.
- des clôtures petite et grande faune ont été installées de part et d'autre de la route pour éviter l'intrusion de grande faune (sangliers, chevreuil, ...) et de petite et moyenne faune (amphibiens, reptiles, lièvres, ...) sur les voies.
- des haies seront également plantées pour accompagner le guidage de la faune vers les ouvrages de franchissement prévus à cet effet.

Le projet a fait l'objet, préalablement au démarrage des travaux, d'autorisations préfectorales et ministérielle au titre de la loi sur l'eau et des espèces et habitats protégés.



*Ouvrage mixte : rétablissement routier, rétablissement d'une continuité hydraulique, passage agricole, passage faune dont chiroptères*



*Ouvrage mixte faune et hydraulique*

## Les enjeux archéologiques

La fouille archéologique préventive a été menée par l'INRAP en préalable aux travaux d'aménagement.

Les diagnostics archéologiques ont été réalisés par le service architecture de Conseil départemental de l'Aveyron en préalable des travaux d'aménagement. Ces recherches réalisées sur un peu plus de 7 hectares ont conduit à la découverte de deux sites : un enclos gaulois et un aqueduc romain.

L'étude en détail de ces sites donnera des informations, pour le premier, sur le mode de vie des Gaulois en milieu rural, dans cette zone traditionnellement dédiée à l'élevage et pour le second, devrait révéler des données de première importance sur le mode de construction, d'éventuelles reprises et le système de captage secondaire des eaux ensuite canalisées par la ville de Rodez, chef lieu des Ruthènes.

## Les enjeux agricoles et les mesures d'aménagement foncier

Afin de faciliter l'acceptabilité sociale et professionnelle de la réalisation de la déviation de Baraqueville, un aménagement foncier a été réalisé. Cet aménagement a porté sur 3150 ha, a concerné 511 propriétés et 132 exploitations.

L'emprise de la route sur le territoire agricole est de 175 ha.

L'État, maître d'ouvrage a acheté les propriétés en vente d'une part, et a constitué parallèlement une réserve foncière complémentaire avec l'appui de la SAFER. Ces terrains préalablement acquis ont été utilisés pour l'aménagement foncier afin de compenser les surfaces agricoles impactées par la construction de la route.

Par ailleurs l'aménagement foncier a permis d'accroître la taille moyenne des îlots agricoles qui est passée de 3,10 ha à 5 ha.

# Une réalisation qui prend en compte l'exploitation future de la route

La conception et la réalisation de la déviation ont été conduits en concertation avec l'exploitant de la nouvelle infrastructure :

- le modelage paysager destiné à favoriser l'ensoleillement de la route en période hivernale pour limiter le verglaçage et l'enneigement ;
- un service d'information à l'utilisateur mis en place avec deux panneaux à message variable ;
- le dispositif de sécurité conçu pour être facilement manipulable ;
- des bassins de rétention des pollutions accidentelles faciles à entretenir ;
- un exercice de sécurité réalisé avant la mise en service, dans les conditions réelles, avec les services de secours et de gendarmerie.



## Plan synoptique

