

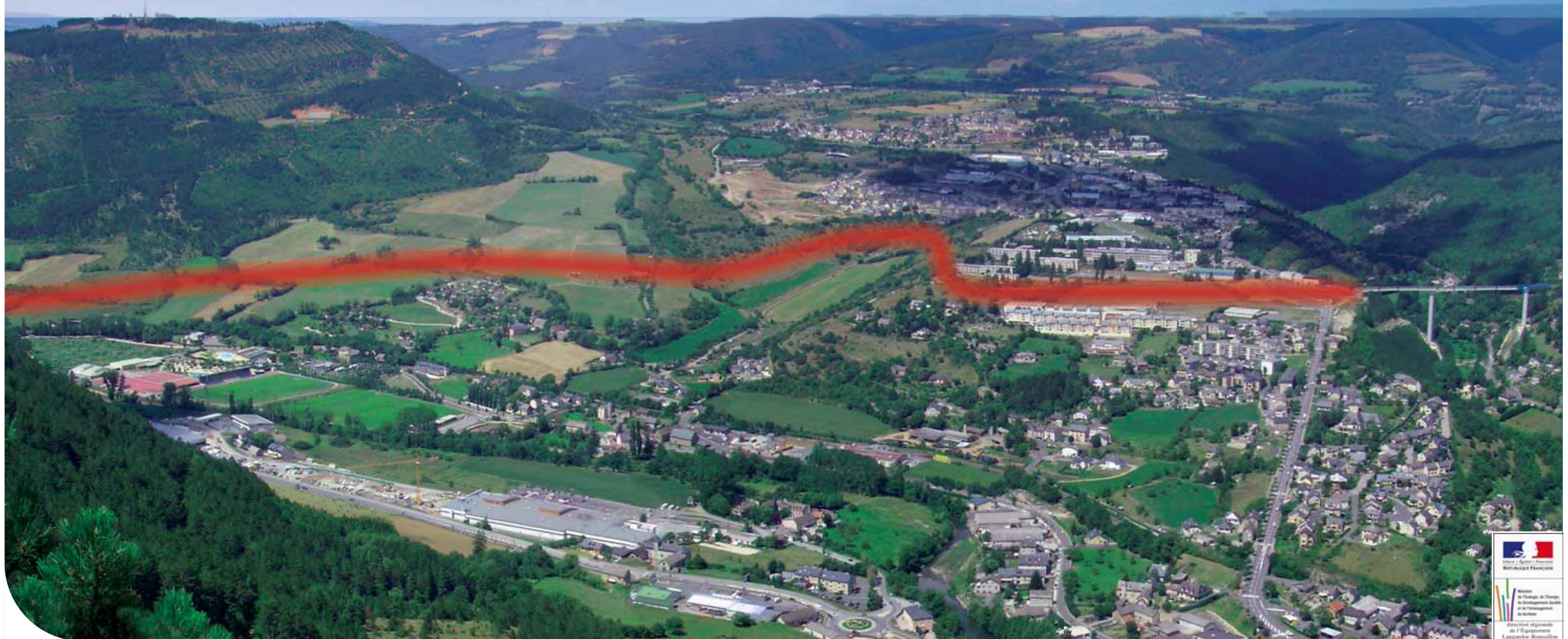


RN 88

Rapprochons-Nous!

Rocade Ouest de Mende

Dossier de concertation Mai-Juin 2008



PRÉAMBULE

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire est le maître d'ouvrage de l'investissement routier sur le réseau national. A ce titre, la Direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon conduit la réalisation de l'opération d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et le Puy-en-Velay.

C'est le Comité interministériel d'aménagement du territoire de juillet 1993 qui a pris en considération cet aménagement essentiel pour les territoires lozériens.

Depuis, la charte de développement durable pour l'aménagement de la RN88 signée le 21 mars 2007, a confirmé l'ambition de concilier les besoins locaux de développement économique et social et le respect de l'environnement, par la modernisation progressive de cet axe.

Suite à la concertation menée en 2006, l'Etat a retenu, le 27 novembre 2007, un fuseau de 300 mètres, ponctuellement élargi au droit du Mas, dans lequel le tracé de la future RN88 sera étudié.

Parallèlement, en raison de son incidence sur la qualité de vie de ses résidents et la sécurité des usagers, le contournement de Mende a été identifié comme un aménagement prioritaire. Il permettra de réaliser un tronçon de la future RN88 et de le raccorder à la RN88 actuelle par une rocade neuve à l'Ouest de Mende.

La direction régionale de l'équipement Languedoc-Roussillon a en charge la conduite de la rocade Ouest de Mende. Conformément au principe de la charte de l'environnement, elle souhaite associer le public au plus tôt à l'élaboration de ce projet.

La concertation publique sur la Rocade Ouest de Mende a pour objectif de retenir, parmi trois variantes de tracé étudiées, celle qui présentera le moindre impact.

Ce dossier, support de la concertation, présente les résultats des études préliminaires qui ont permis de choisir l'option d'aménagement préférentielle, à partir de laquelle les meilleures variantes locales ont été étudiées. La comparaison de ces trois variantes permet de percevoir de manière détaillée leur impact sur le territoire et de disposer ainsi des éléments nécessaires pour éclairer les choix.

Les dates clés de l'aménagement de la RN 88 entre l'A75 (le Romardiès) et le Puy-en-Velay (carrefour du Fangeas)

12/07/1993
Décision du comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) d'aménagement en 2X2 voies de la RN88 qui assure la liaison entre Lyon et Toulouse.
15/03/1994
Approbation par décision ministérielle des études d'avant projet sommaire (APS) de l'itinéraire entre A75 (les Ajustons) et le Puy-en-Velay (carrefour du Fangeas).
28/02/1997
Fuseau de 1000 mètres entre l'A75 et Le Puy-en-Velay pour la RN88 à 2X2 voies, retenu par décision ministérielle.
30/05/1997
Approbation par décision ministérielle du dossier d'avant projet sommaire (APS) qui détermine un fuseau de 300 m pour la section entre l'A75 (les Ajustons) à la RD808 (ex. RN108 - col de Vielbougue).
07/08/1998
Avis défavorable de la commission d'enquête sur ce projet soumis à enquête publique (section entre l'A75, les Ajustons, et la RD806).

16/06/1999
Décision ministérielle de relancer l'enquête sur un projet limité entre l'A75, les Ajustons, et l'extrémité de la bretelle du Romardiès.
15/05/2000
Approbation par décision ministérielle de l'avant projet de cet aménagement.
26/07/2002
Approbation du dossier de projet de la bretelle du Romardiès (à partir des Ajustons), intégrant les viaducs de la Colagne et de Fournens.
17/02/2005
Lancement des études de tracé visant à déterminer un fuseau de 300 mètres pour la mise à 2X2 voies de la RN 88 entre l'A75 (Le Monastier - Pin-Moriès) et le Puy-en-Velay (Fangeas), y compris au niveau du contournement de Mende.
21/03/2007
Signature d'une charte de développement durable entre le ministre de l'Équipement, le ministre de l'Écologie et le Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse-Lyon, comprenant 7 engagements visant à concilier au mieux l'aménagement progressif de la RN88 et le développement des territoires traversés.
27/11/2007
Décision ministérielle adoptant le fuseau de 300 m soumis à la concertation.



COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LA ROCADE OUEST DE MENDE ?

La concertation du public est organisée sur les principes de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme relatif aux projets d'aménagement. Elle porte sur un périmètre limité à la commune de Mende, seul territoire directement concerné par la rocade ouest. Les modalités de participation ont été approuvées par délibération du conseil municipal de Mende.

Elles comprennent, pour la période du 22 mai au 20 juin 2008 :

- ◆ la mise à disposition, en Mairie de Mende, d'un dossier de concertation (présent document) aux heures d'ouverture au public
- ◆ la mise à disposition, en Mairie de Mende, d'un registre destiné à recevoir les observations manuscrites aux heures d'ouverture du public
- ◆ une réunion publique à Mende dont les lieux et horaires seront précisés par affichage et publication dans la presse locale

Au-delà de ces modalités, la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) étudiera pendant cette période les avis qui lui seront transmis par courrier ou autre mode de communication.

Les avis à fournir peuvent concerner :

- ◆ le choix des variantes ou éléments de variantes
- ◆ les alternatives proposées
- ◆ les contraintes de réalisation et mesures de réduction des effets à examiner à l'occasion des études préalable à la déclaration d'utilité publique

En marge de la concertation publique, la direction régionale de l'Équipement recueille également les avis des élus concernés par le projet, ainsi que ceux des administrations locales, des collectivités et des chambres consulaires.

Les associations œuvrant pour l'environnement, l'économie, le développement local ou le patrimoine sont consultées au même titre que le public. Elles pourront recevoir un dossier de concertation sur demande écrite adressée à la Direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon.

À l'issue de la période de présentation publique et de la période de recueil des avis administratifs, un bilan de la concertation sera dressé par la Préfecture de la Lozère et adressé au Ministre en charge des infrastructures et des transports pour décision en vue de la poursuite des études.

Ce bilan sera communiqué au public et mis à disposition à la Mairie de Mende. Il comprendra la solution préférentielle pour la rocade Ouest de Mende établie à partir des variantes proposées ou d'une adaptation de ces variantes.

Sommaire

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LA ROCADE OUEST DE MENDE ?	1		
LA ROCADE OUEST DE MENDE, POURQUOI ?	3		
1 Le contexte de la rocade Ouest de Mende	3		
1.1 La rocade Ouest de Mende, une étape de l'aménagement de la RN88	4		
1.2 Aujourd'hui : le viaduc de rieuxcros pour une liaison interquartiers	5		
1.3 A moyen terme : rocade Ouest et contournement Est de Mende pour dévier le flux de transit de la RN88	5		
1.4 A long terme : contournements Est et Ouest pour dévier Mende	5		
2 Les enjeux de la rocade Ouest de Mende	6		
2.1 Faire respirer le centre ville	7		
2.2 Fluidifier le trafic et accroître la sécurité	7		
2.2.1 Le constat : des conditions de circulation et de sécurité qui se dégradent	7		
2.2.2 La solution à l'ouest : une rocade bidirectionnelle	8		
2.3 Traduire l'image de Mende, comme le fait aujourd'hui la traversée du centre ville	8		
2.4 Anticiper le développement urbain	9		
LA ROCADE OUEST DE MENDE, COMMENT ?	10		
3 Analyser le territoire	11		
3.1 Des études sur l'ensemble du bassin de vie de Mende	11		
3.2 Un diagnostic des contraintes et enjeux existants	11		
3.2.1 Limiter les impacts sur les activités agricoles	11		
3.2.2 Préserver la ressource en eau	11		
3.2.3 Tenir compte des risques de glissement de terrain	12		
3.2.4 Synthèse environnementale	13		
4 Définir différentes options de tracés	14		
4.1 L'option 1	15		
4.2 L'option 2	15		
4.3 L'option 3	15		
4.4 Analyse multicritère des 3 options	16		
5 Comparer les variantes locales de tracé	17		
5 La carte des 3 variantes	18		
5.1 La variante VIA	19		
5.2 Les variantes VIB et VIC	20		
5.3 La comparaison	20		
5.3.1 Section 1 : franchissement du Lot: section RN88 – station d'épuration	21		
5.3.2 Section 2 : station d'épuration - ruisseau de Fontpoure	22		
5.3.3 Section 3 : tracé commun avant la RD42 (section Ruisseau de Fontpoure – RD42)	23		
5.3.4 Zoom sur l'activité agricole	25		
5.3.5 Le franchissement du Lot	26		
5.3.6 Synthèse de la comparaison sur les critères développement durable et enjeux environnementaux	27		
Calendrier			
ET APRÈS LA CONCERTATION ?	28		

LA ROCADE OUEST DE MENDE, POURQUOI ?

Contexte et enjeux

01 Le contexte de la rocade Ouest de Mende



1.1 LA ROCADE OUEST, UNE DES ÉTAPES DU CONTOURNEMENT DE MENDE

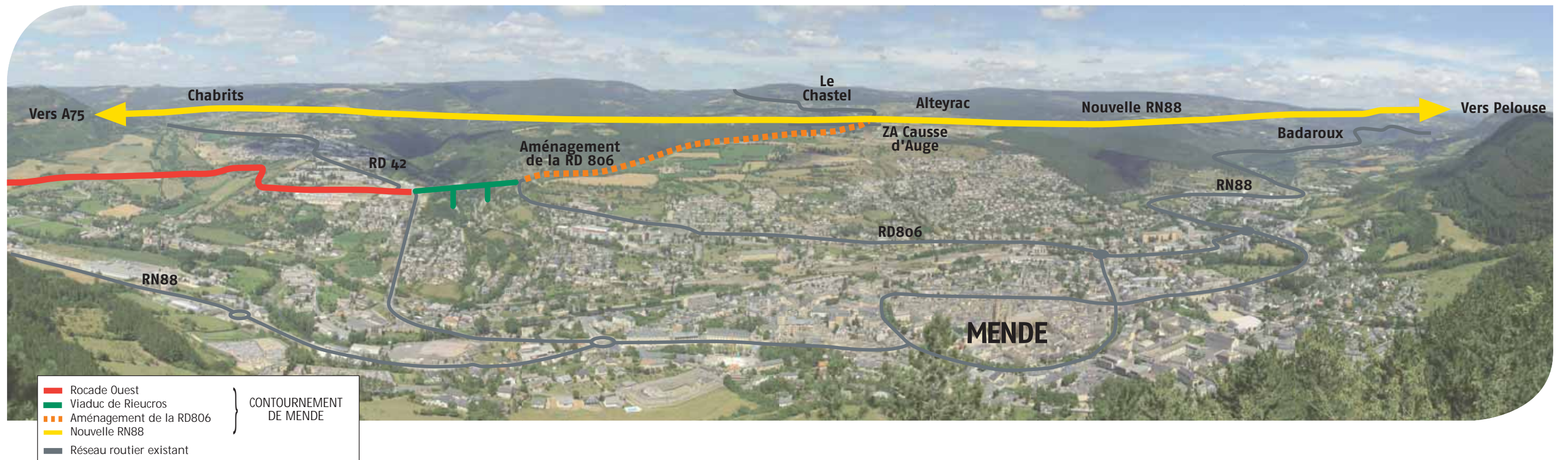
La rocade Ouest de Mende est un des aménagements nécessaires au contournement de Mende. Il vise à capter le trafic de transit pour améliorer la qualité des déplacements urbains, notamment leur sécurité et leur confort.

Le contournement de Mende s'intègre dans le projet global d'aménagement de la RN88, dont la mise à 2X2 voies a été décidée en 1993. Ce projet a l'ambition de créer une liaison plus rapide, sûre et directe entre les métropoles des régions Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes (Toulouse et Lyon), et de favoriser le développement économique local dans le Sud du Massif Central, en améliorant son accessibilité.

L'aménagement de la RN88 s'inscrit dans une démarche de développement durable qui se traduit notamment par la hiérarchisation et la progressivité des sections à réaliser.

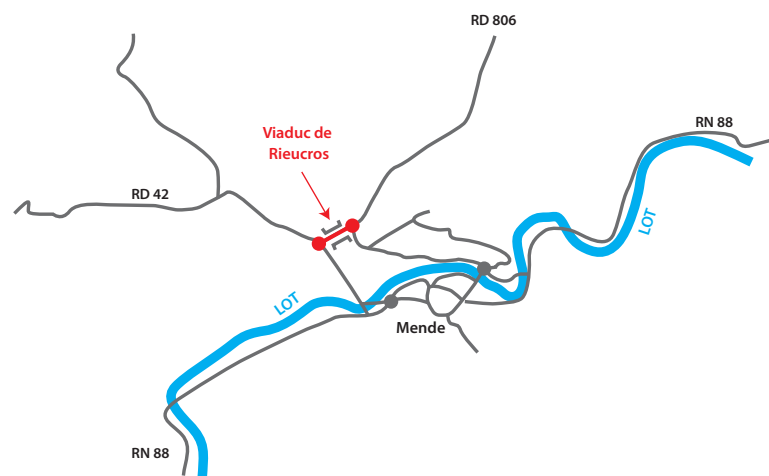
Depuis 2007, c'est l'aménagement de la RN88 au droit de Mende qui est à l'étude. Celui-ci a démarré avec la réalisation du Viaduc de Rieucros.

Le panorama ci-dessous montre le réseau actuel et les aménagements projetés pour l'agglomération de Mende



1.2 AUJOURD'HUI : LE VIADUC DE RIEUCROS POUR UNE LIAISON INTER-QUARTIERS

Aujourd'hui, la mise en service du viaduc de Rieucros doit permettre de retrouver dans Mende des conditions de circulation proches de celles de 1995. Néanmoins, ce bénéfice risque d'être assez rapidement amoindri, en raison de l'augmentation prévisible des trafics et de la saturation aux heures de pointes.

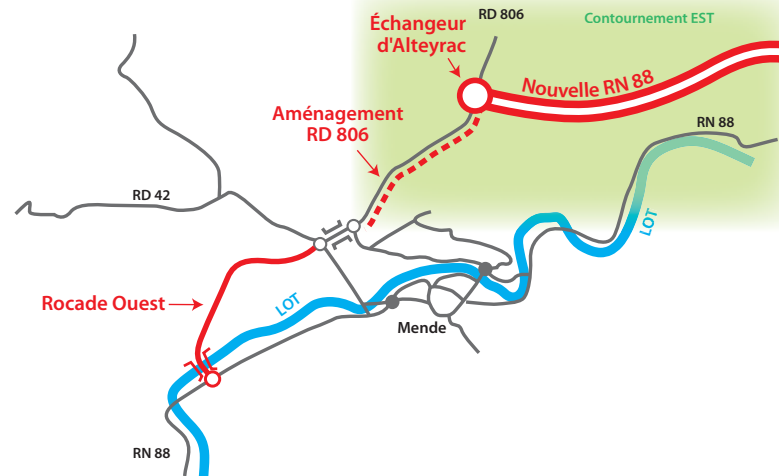


1.3 A MOYEN TERME : ROCADE OUEST ET CONTOURNEMENT EST DE MENDE POUR DÉVIER LE FLUX DE TRANSIT DE LA RN88

La mise en service de la future Rocade Ouest, seulement associée au viaduc de Rieucros, ne saurait suffire à l'amélioration globale des conditions de sécurité routière dans Mende. Sur la RD42, l'avenue du 11 novembre pourrait ainsi se voir délestée d'une partie de trafic mais les problèmes de perturbation de la circulation en heures de pointe sur le secteur Est du réseau viaire de Mende et notamment la partie sud de la RD806 (avenue Paulin Daudet et giratoire de Berlière) persisteraient.

C'est pourquoi est envisagée, à l'horizon 2015, la réalisation de la Rocade Ouest et du Contournement Est de Mende (aménagement sur place de la RD806 entre le viaduc de Rieucros et le Causse d'Auge + création d'un tronçon de la nouvelle RN88 entre Alteyrac et Eygas). Associé au viaduc de Rieucros, ce nouvel aménagement drainera tout le trafic de transit.

Les conditions de circulation et la sécurité seront alors améliorées de façon significative dans le centre-ville de Mende et sur tous les axes y convergeant, ainsi que dans la traversée de Badaroux.

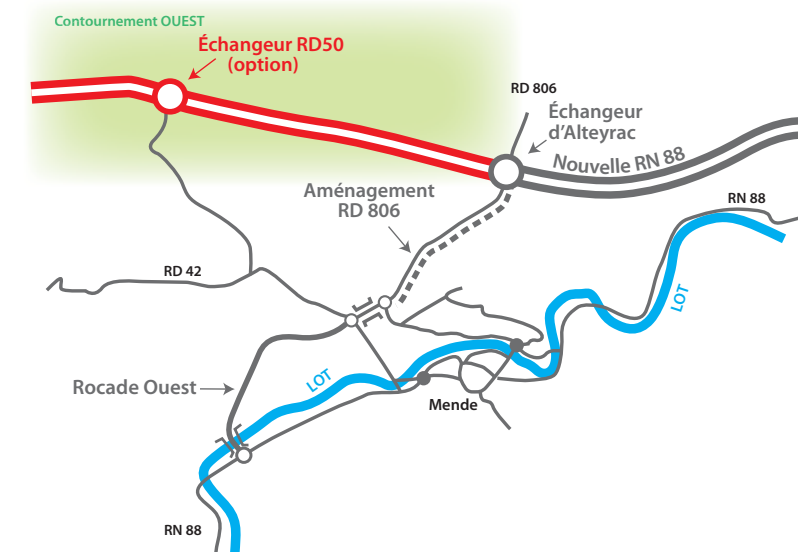


1.4 A LONG TERME : CONTOURNEMENTS EST ET OUEST POUR DÉVIER MENDE

En 2025, la réalisation du contournement Ouest, qui se traduit par le tronçon final de la nouvelle RN88 entre Alteyrac et l'A75, figure l'aménagement complet de la RN88 à 2x2 qui permet d'éloigner totalement le trafic de transit de l'agglomération de Mende.

L'accès principal à Mende sera réalisé par un échangeur sur la RD806 au nord des terrains de sport du causse d'Auge. Un échangeur complémentaire plus à l'ouest sur la RD50 reste possible afin d'améliorer la répartition des accès à Mende.

La ville de Mende pourra alors se réappropriier intégralement les boulevards urbains afin de favoriser, par des aménagements adaptés, les modes de déplacement « doux » (piétons, cycles) ou les transports en commun.



LA ROCADE OUEST DE MENDE, POURQUOI ?

Contexte et enjeux

02 Les enjeux de la rocade Ouest de Mende



2.1 FAIRE RESPIRER LE CENTRE-VILLE

Mende est une ville dynamique dotée d'un réel potentiel de développement. Néanmoins, elle est aujourd'hui traversée par la RN88, dont le trafic engendre des nuisances sonores, de la pollution et des problèmes de sécurité.

Le trafic de la RN88 freine l'aménagement du centre-ville et nuit à l'attractivité touristique de la ville.

Aujourd'hui, les routes principales convergent toutes vers Mende. Le réseau routier existant présente une configuration fortement contrainte par la présence du Lot et de vallées profondes. Il est ainsi mobilisé pour tous les usages (déplacements locaux, transit, échanges) et toutes les activités urbaines.

Créer une déviation de Mende utilisant une rocade nouvelle à l'Ouest ouvrira de véritables perspectives pour :

- ◆ lancer des opérations de requalification du milieu urbain, visant à améliorer la qualité de vie des habitants, en préservant les atouts de l'agglomération que sont l'environnement, les paysages, la qualité de l'air et le niveau sonore modéré
- ◆ faciliter les liaisons inter-quartiers et vers les communes périphériques, notamment en prenant en compte l'extension de l'agglomération vers le Nord
- ◆ maîtriser l'urbanisation autour d'un réseau routier structurant.

Cette nouvelle voie en déviation de Mende doit être suffisamment proche de la ville pour rester attractive et concurrentielle par rapport à l'itinéraire actuel en centre-ville. En outre, la rocade ouest a vocation de devenir, à long terme, un axe urbain structurant pour la desserte des quartiers. Elle doit donc rester au plus proche des zones urbanisées actuelles et futures.



2.2 FLUIDIFIER LE TRAFIC ET ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ



2.2.1 Un constat : des conditions de circulation et de sécurité qui se dégradent

Sur le réseau actuel, les problèmes de circulation rencontrés aux heures de pointe se localisent principalement :

- ◆ au giratoire des Casernes
- ◆ au giratoire de Berlière
- ◆ le long de la RD42, boulevard du 11 novembre
- ◆ le long de l'avenue Paulin Daudet
- ◆ sur le boulevard circulaire du centre-ville

Entre eux, les quartiers Est et Ouest n'ont actuellement pas de voies de communication autres que les boulevards du centre-ville, avec des temps de parcours fortement dégradés aux heures de pointe. Les quartiers Ouest sont complètement dépendants de la RD42 et du boulevard du 11 novembre. De même, les quartiers Est de Mende dépendent de l'avenue du 8 mai 1945 (RD806 et giratoire de Berlière).

2.3 VALORISER L'IMAGE DE MENDE

Faute d'alternative pour dévier le trafic de transit, notamment poids lourds, la configuration actuelle du réseau n'autorise pas une optimisation des conditions de sécurité pour le transport des matières dangereuses.

L'insécurité routière sur la RD42, la RD806 et la RN88 est plus marquée dans Mende que sur le reste du département.

2.2.2 La solution à l'ouest : une rocade bidirectionnelle

Les études sur le trafic montrent qu'à l'horizon 2020, le tronçon de la rocade Ouest supportera jusqu'à 8000 véhicules par jour et la RD42 entre 9000 et 17000, avec une concentration aux heures de pointe des trajets domicile-travail sur la RD42.

D'après l'étude réalisée par le Centre d'études techniques de l'équipement Méditerranée en février 2007, pour répondre à ce niveau de trafic, la capacité d'une rocade bi-directionnelle est suffisante.



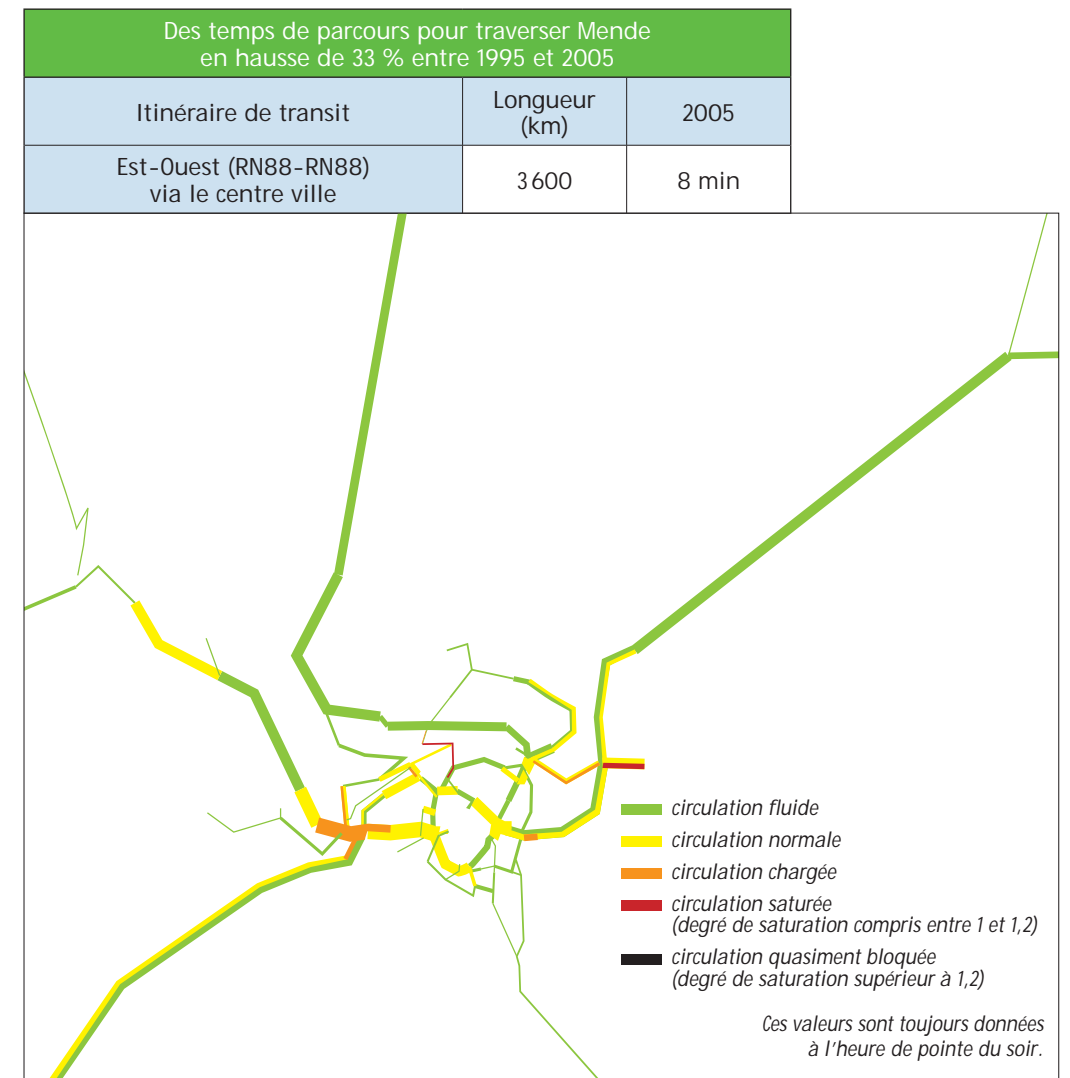
La future rocade Ouest de Mende éloignera une partie de la circulation de transit du centre-ville de Mende.

Ainsi, elle répondra à l'ambition de valoriser l'image de Mende, notamment du caractère de son cœur de ville.

Pour cela, elle jouera avec les éléments marquants autour de son implantation, le relief et les espaces, tout en respectant les paysages :

- ◆ de prairies agricoles à l'Ouest,
- ◆ de vallons et de talwegs, notamment de Rieucros, plus urbains, à l'Est.

Le franchissement en ouvrage du Lot aura un impact paysager majeur qu'il conviendra d'exploiter au mieux car il marque l'identité de « l'entrée de la ville de Mende ».



2.4 ANTICIPER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

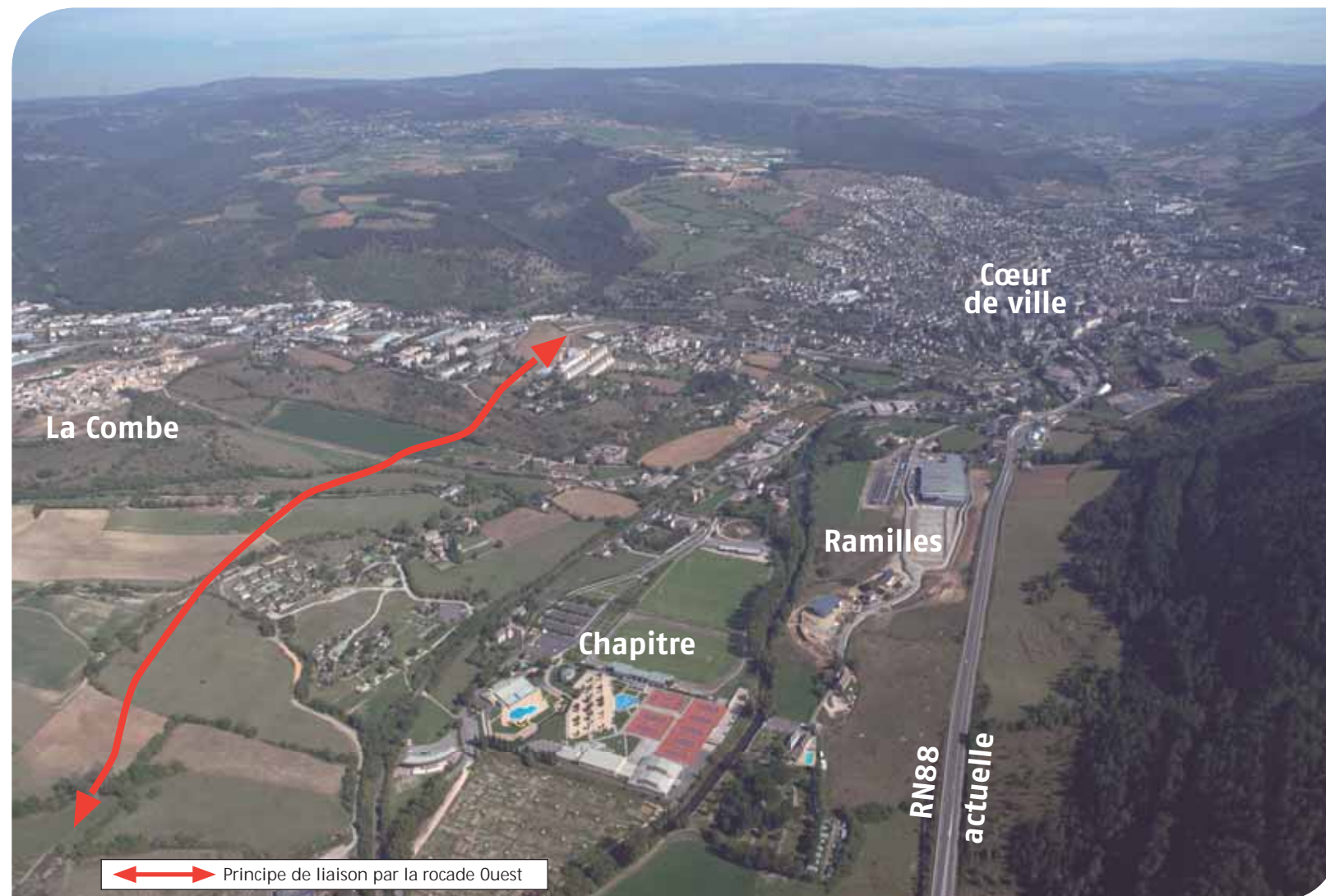
La rocade Ouest devra intégrer le développement des quartiers Sud-Ouest (ZA Ramilles, le chapitre) et la revalorisation des quartiers déjà urbanisés ou en cours d'aménagement de Valcroze et du Boulevard du 11 novembre.

A long terme, la rocade Ouest pourra jouer également un rôle de desserte urbaine, sous réserve de créer les points d'échanges adaptés aux besoins. Raccordée à une porte d'entrée principale dans la ville à son extrémité Ouest, elle aura un rôle coordinateur et structurant pour l'urbanisation. Elle ouvrira de réelles perspectives dans une maîtrise renouvelée d'un développement urbain de qualité, notamment pour :

- ◆ une composition revisitée de la zone d'activité et de la frange urbaine du quartier de la Combe,
- ◆ une mobilisation plus significative de la zone du Chapitre, sous réserve d'ouvrir les transparences dans les déplacements qu'elle rendra possibles entre le centre ville et les extensions Ouest.

Si à court et moyen termes, la rocade doit rester étanche entre ses deux extrémités, vis-à-vis des quartiers traversés pour réserver son attractivité au flux de transit, son tracé doit aussi s'inscrire dans l'optique d'un boulevard urbain. Par son raccordement au boulevard du 11 novembre à l'est, elle participera à la régulation du fonctionnement de cette zone en partie urbanisée, en ouvrant des perspectives de dégagements au-delà du seul RD42.

La rocade doit être une voie digne de Mende et du site traversé, où les vues proposées depuis la route reposent sur le cadrage du paysage et la qualité du front urbain. Elle doit s'inscrire durablement dans le site en pensant aux raccordements futurs (anticiper) et à la transparence (éviter les coupures).



LA ROCADE OUEST DE MENDE, COMMENT ?

Démarche, options d'aménagement étudiées et comparées

03 Analyser le territoire



C'est à partir d'un diagnostic du bassin de vie de Mende qu'ont été définis les tracés répondant au mieux aux enjeux de la rocade.

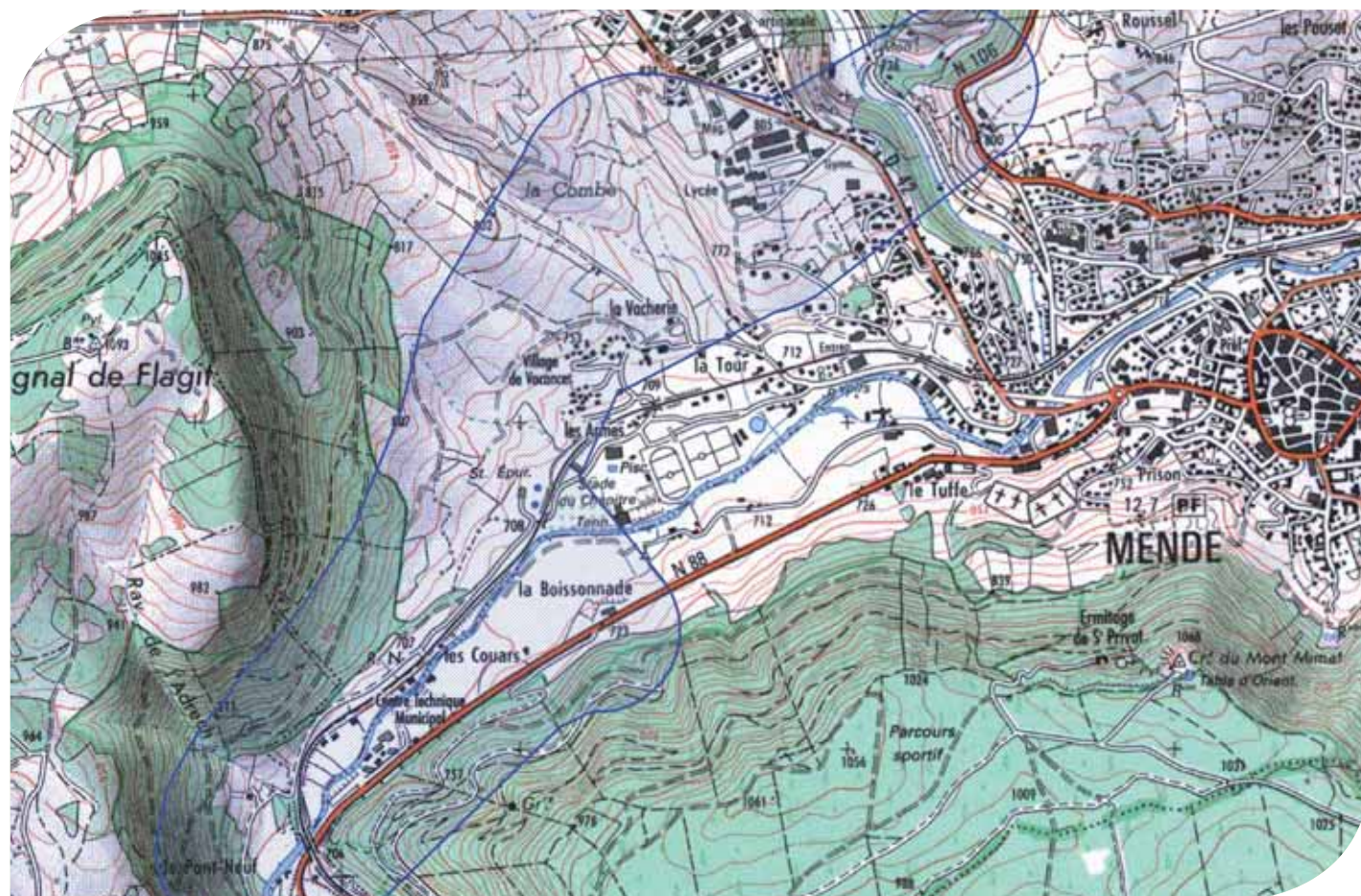
3.1 DES ÉTUDES SUR L'ENSEMBLE DU BASSIN DE VIE DE MENDE

Parce que le projet de la rocade Ouest concerne toute l'agglomération de Mende, les études ne se sont pas limitées au périmètre dans lequel sera arrêté le tracé de la rocade. Elles ont été étendues à l'ensemble du bassin de vie de Mende.

Plus restreinte, la zone d'étude des tracés de la rocade Ouest s'étend du pont Neuf à l'Ouest, jusqu'au lycée technologique Emile Peytavin de Mende au Nord-Est.

Elle est limitée par :

- ◆ la RN88 actuelle et le versant du causse de Mende au Sud
- ◆ les falaises du causse de Changefège à l'Ouest
- ◆ la ZAC des Ramilles et la partie urbanisée à l'Est



Elle traverse les prairies et champs cultivés au Nord-Est de l'actuel village vacances.

Plus vers l'Est, l'aire d'étude franchit le vallon de Chabannes, au Sud du futur lotissement de Valcroze, et rejoint le viaduc de Rieucros.

3.2 UN DIAGNOSTIC DES CONTRAINTES ET DES ENJEUX EXISTANTS

Un état actuel du territoire concerné par la rocade Ouest a d'abord été réalisé sur des aspects environnementaux, socio-économiques, agricoles, géométrique et de sécurité.

Ce diagnostic a permis de connaître la sensibilité des territoires et des milieux ainsi que leur vulnérabilité.

3.2.1 Limiter les impacts sur les activités agricoles



L'activité agricole ne doit pas pâtir d'un développement trop hâtif et désordonné, d'autant que les deux tiers des quelques exploitations concernées sont en phase de développement.

L'infrastructure routière devra donc limiter la destruction parcellaire et la rupture de l'entité des exploitations, dont elle ne devra pas altérer le fonctionnement.

La surface de terres agricoles nécessaire à l'infrastructure devra être prise en compte dans les choix afin de limiter les pertes économiques qui en découlent.

Enfin, les différents projets mis en place sur certaines exploitations, tels les engagements agri-environnementaux, devront être pris en compte afin de minimiser l'impact social.

3.2.2 Préserver la ressource en eau



Les contraintes hydrauliques portent essentiellement sur :

- ◆ le franchissement du Lot et de sa zone d'expansion en cas de crue, encadré par un plan de prévention des risques d'inondation
- ◆ les multiples ruisseaux Nord/Sud interceptés par le projet
- ◆ la vulnérabilité des aquifères, notamment des sources utilisées par les exploitations agricoles.

Néanmoins, les aquifères potentiellement affectés par le projet ne sont pas utilisés pour l'eau potable et très peu pour d'autres usages (uniquement quelques forages domestiques).

La seule ressource disponible se trouve au niveau de l'aquifère karstique du Sinémurien-Hettangien qui donne deux sources importantes à l'amont du projet.

En raison de la nature karstique des aquifères en présence, le choix des classes de vulnérabilité a été fait en fonction du risque d'infiltration directe des eaux de surface et non de classiques temps de transferts utilisables en milieu poreux.

Les mesures à mettre en œuvre devront tendre à protéger essentiellement l'aquifère Hettangien qui est le seul à présenter un potentiel exploitable important.

3.2.3 Tenir compte des risques de glissement de terrain

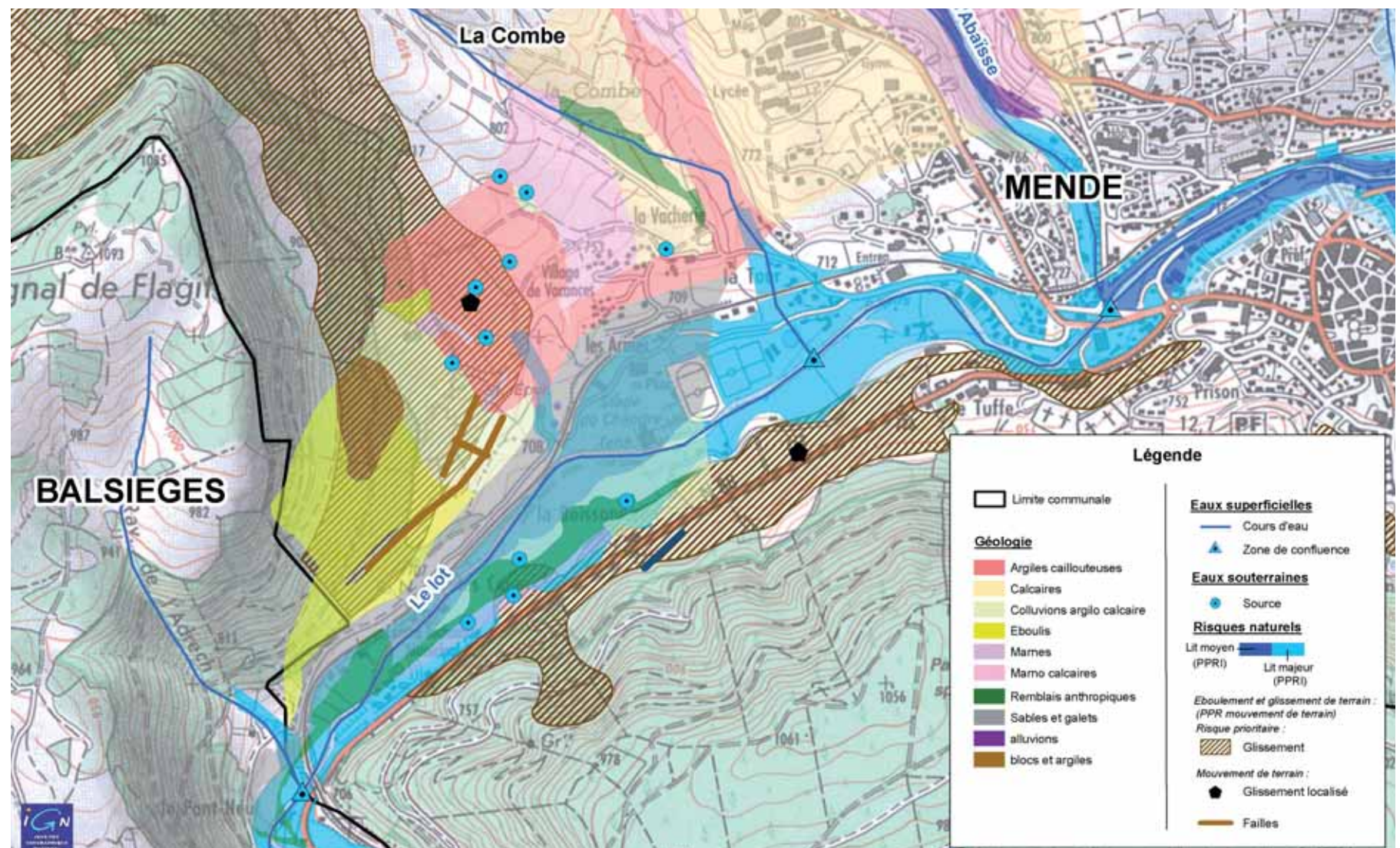
La réalisation de la rocade Ouest devra tenir compte des glissements de terrains de la Combe au sein des éboulis, des risques de chute de blocs et des instabilités de talus dans certaines zones, lors de terrassements.

Les risques de chutes de blocs rocheux sont localisés dans le secteur du ravin de l'Adrech qui sépare en deux la bordure du causse de Chantefège. L'importance des blocs varie entre les rives Nord-Est et Sud-Ouest du ravin.

Les zones de talus instables concernent le secteur du pont Neuf où ont été repérées des poches karstiques dans les calcaires et les dolomies.

Dans ce secteur de glissements de terrain, les terrassements pour la réalisation de l'infrastructure devront être limités pour épouser au mieux le terrain naturel.

À noter également la présence de remblais en rive gauche du Lot, dont la nature et la qualité de compactage est inconnue à ce jour et qu'il conviendra d'éviter ou de remplacer.

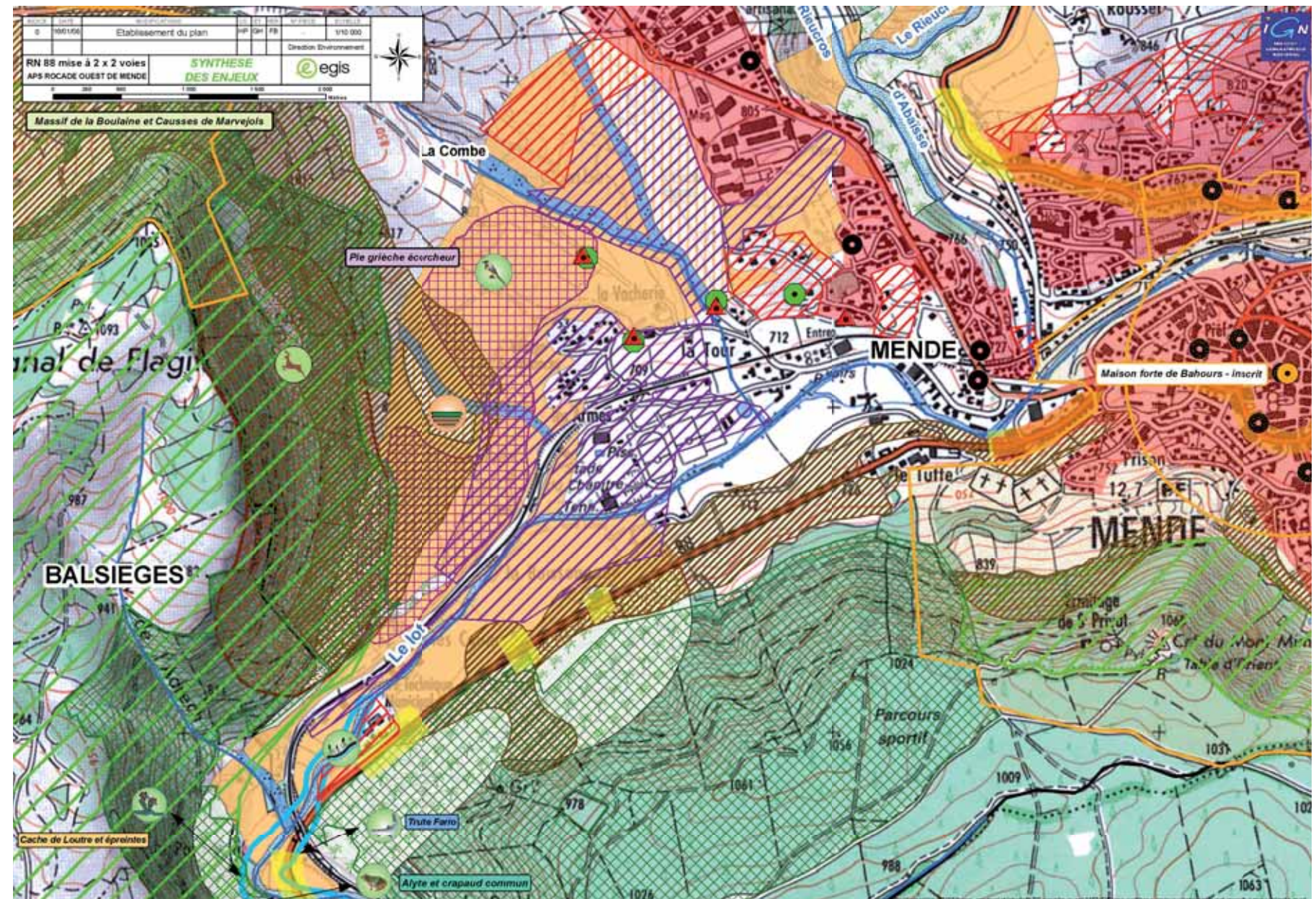


3.2.4 Synthèse environnementale

Le secteur du Lot et alentour est particulièrement sensible. En effet, il est parsemé de contraintes environnementales fortes. Le franchissement du Lot par un nouvel ouvrage sera délicat.

- MILIEU PHYSIQUE**
 - Eaux superficielles
 - Cours d'eau
 - Risques naturels
 - Risque prioritaire
 - Glissement
- MILIEU NATUREL**
 - Milieux "zones humides"
 - 44.3 Ripisylve (Lot et Rieucros d'Abatise)
 - Thalweg sec ou cours d'eau temporaire
 - Milieux herbacés et arbustifs
 - 34.3 x 38.88 Pelouse sèche + lande à genévrier
 - 34.23 x 84.4 Prairie mésophile + bocage
 - 34.23 Prairie mésophile
 - 37.2 Jonçaille sur source
 - Milieux forestiers
 - 42.5 Boisement de versant (pinède)
 - Les enjeux
 - Massif de la Boulaie ZNEFF de type 2
 - Habitats
 - Pelouses sèches
 - Le Lot et sa ripisylve
 - Faune
 - Pie grièche Enjeu avifaune
 - Grande faune Zone de remise faune
 - Truite Fario Enjeux ichtyologiques
 - Alyte et crapaud commun

- MILIEU HUMAIN**
 - Le forêt et les activités forestières
 - Forêt soumise
 - Urbanisme, planification et aménagement du territoire
 - Zone urbanisée actuelle
 - Zone urbanisée future
 - Zone d'activités future
 - Agriculture
 - Bâtiment agricole
 - Siège d'exploitation
 - Nuisances
 - Zone de bruit critique
 - Bâtiment sensible
- PATRIMOINE ET PAYSAGE**
 - Monument historique et périmètre de protection de 500m
 - Maison forte de Bahours - inscrit
 - Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager



LA ROCADE OUEST DE MENDE, COMMENT ?

Démarche, options d'aménagement étudiées et comparées

04 Définir les différentes options de tracés

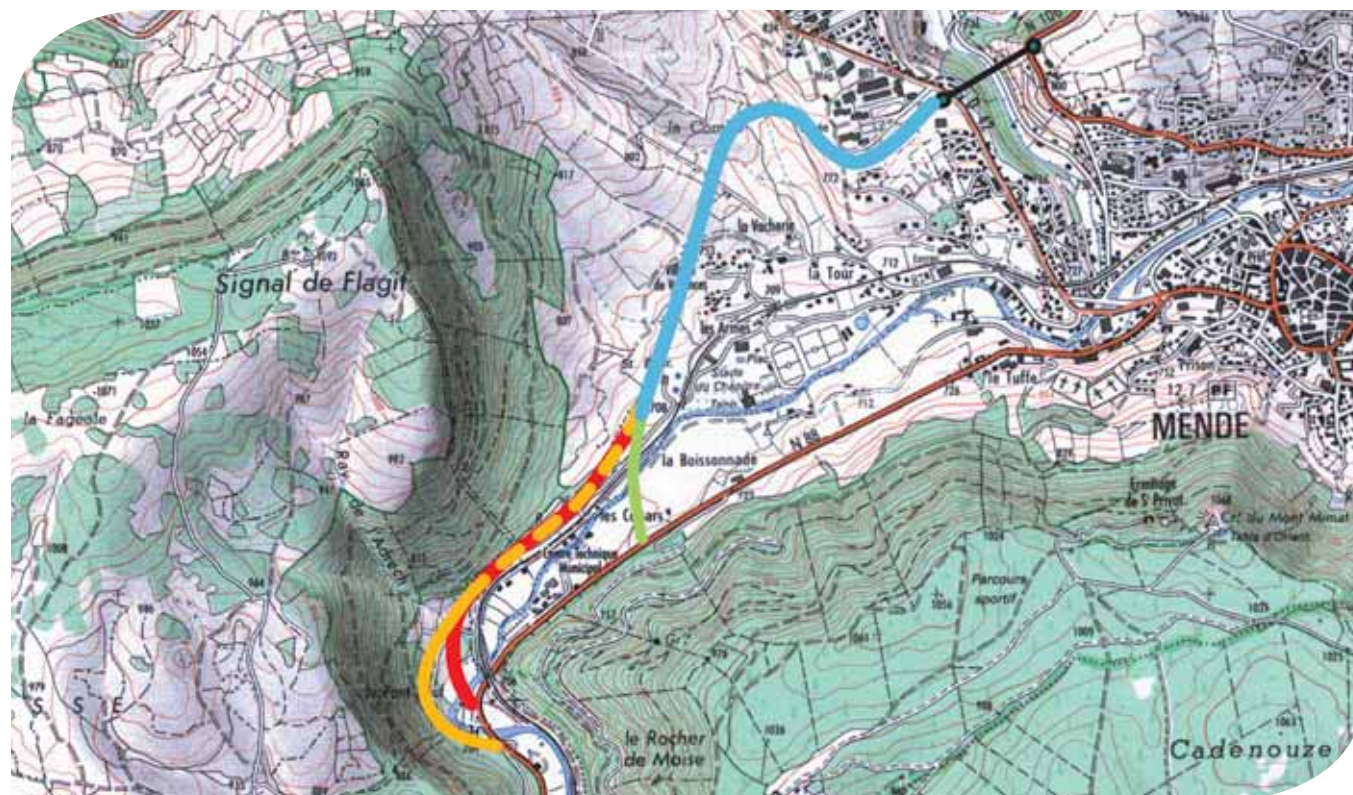


À partir de la synthèse des contraintes, différentes options de tracés possibles ont été définies et étudiées.

Trois grandes propositions initiales ont été étudiées. Toutes se situent en rive droite du Lot. Elles suivent au plus près la topographie du terrain naturel pour minimiser les impacts visuels et limiter les terrassements qui peuvent mettre en cause la stabilité des terrains. Comportant un tronçon commun long de 1 800 m, elles se distinguent par l'existence ou non d'un franchissement du Lot ou par son implantation.

Le tronçon commun part du viaduc de Rieucros, passe au Sud du lycée technologique, franchit le vallon de Chabannes et se poursuit au Nord de la Vacherie jusqu'au point de divergence des variantes situé à l'aval des installations sportives du Chapitre et à l'amont de la station d'épuration.

Carte des options d'aménagement étudiées



4.1 OPTION D'AMÉNAGEMENT n° 1

D'une longueur totale de 2500 mètres, elle franchit à la fois la voie ferrée et le Lot par un ouvrage d'art de 245 m de long et se raccorde à la RN88 au lieu dit « les Couars », en amont du centre technique municipal.

C'est l'option la plus courte avec l'ouvrage de franchissement du Lot le plus important. Elle se raccorde au tracé de l'actuelle RN 88 au plus près de l'entrée de l'agglomération.

A terme, elle constituera un débouché intéressant pour la zone commerciale de Ramilles en plein développement ainsi qu'une liaison facilitant les relations entre les quartiers Nord et Nord-Ouest et les quartiers Ouest.

4.2 OPTION D'AMÉNAGEMENT n° 2

D'une longueur de 3500 m, elle longe la rive droite sur une distance plus longue que la variante 1 et franchit le Lot immédiatement à l'aval du franchissement SNCF.

Par rapport à l'option 1, ce tracé a l'avantage de limiter la longueur de l'ouvrage d'art (110 mètres) en évitant le franchissement de la voie ferrée dans un secteur où le Lot présente un resserrement de son lit. Par contre, le tracé ne peut éviter une maison d'habitation sur une propriété contiguë de la rive droite, ni le passage à proximité du hameau des Couars.

4.3 OPTION D'AMÉNAGEMENT n° 3

Par rapport aux deux autres options, elle se poursuit en rive droite jusqu'au pont Neuf. Si elle représente la plus longue de toutes (3800 mètres), son intérêt est d'éviter tout franchissement du Lot et de la voie ferrée. Par contre, compte tenu de l'étroitesse de l'espace entre la rivière et le causse de Changefège, elle nécessite des terrassements importants à l'amont et un empiètement dans le lit, sur la rive droite. Par ailleurs, sur le plan géométrique, elle ne permet pas de rétablir convenablement la voie qui dessert au Sud le village de Changefège.

- géométrie des variantes
- géologie
- impact sur le bâti
- coût
- ouvrages d'art
- insertion paysagère
- urbanisme et aménagement du territoire
- délai de réalisation

Les 3 options ont fait l'objet, en 2005, d'une étude comparative de la part du CETÉ Méditerranée sur les thématiques suivantes :

4.4 ANALYSES MULTICRITÈRES DES 3 OPTIONS

Critères	Option 1	Option 2	Option 3	Commentaires
Géologie				Chutes de pierres pour l'Option 2 et l'Option 3
Impact sur le bâti				Une habitation détruite pour l'Option 2 et un impact en terme de nuisances acoustiques pour l'Option 2 et l'Option 3
Coûts				Surcoût de travaux de sécurisation de la falaise pour l'Option 3
Ouvrage d'art (Pont sur le Lot)				Jugement sur le plan technique un ouvrage majeur de l'Option 1 jugé comme un atout sur le plan paysager
Insertion paysagère et environnement				Impacts des terrassements de l'Option 2 et l'Option 3 et nuisances sur le hameau des Couars
Urbanisme / Aménagement du territoire				Meilleure proximité du giratoire d'entrée de ville pour l'Option 1
Délai de réalisation				Délai de construction de l'ouvrage d'art du Lot

■ Sans impact
 ■ Impact faible
 ■ Impact modéré
 ■ Impact fort



UN 1^{ER} CHOIX : l'option n° 1 à optimiser

L'option 3 développe l'idée séduisante d'un tracé qui évite tout franchissement du Lot. Cet avantage comparatif est contrebalancé par des inconvénients très significatifs dans le secteur du Pont Neuf. Il s'agit d'impacts négatifs importants en termes paysager, géologique et hydraulique ainsi que de travaux de terrassement et d'ouvrages de soutènement dont les coûts aléatoires sont difficiles à estimer.

L'option 2 présente plus d'avantages que l'option 3. Néanmoins elle ne répond pas aux objectifs cités précédemment ni aux enjeux liés à l'aménagement du territoire. Le giratoire de l'option 1 renforce une fonction de desserte inter-quartiers, le giratoire de l'option 2 éloigné du centre-ville confère à la future rocade un rôle quasi exclusif d'écoulement du trafic de transit en provenance de l'Ouest.

De plus, le critère géologique, notamment les contraintes liées aux mouvements de terrains importants mis en évidence dans le secteur de la Combe, amène à abandonner les options 2 et 3 se poursuivant à l'Ouest en pied du causse de Chantefège.

De même, sur le plan environnemental, les options 2 et 3 présentent un impact plus fort, plus particulièrement vis-à-vis du bâti. Sur le plan agricole, la surface de terres impactées semble plus importante, du fait de la longueur du tracé.

Les conclusions de cette analyse multicritères conduisent à abandonner les options 2 & 3 au profit de l'option 1 moyennant l'approfondissement de son étude, pour :

- ◆ minimiser les terrassements,
- ◆ maîtriser les impacts : agricole, environnemental, hydraulique ainsi que ceux sur le Lot,
- ◆ optimiser les conditions de réalisation de l'ouvrage de franchissement du Lot.

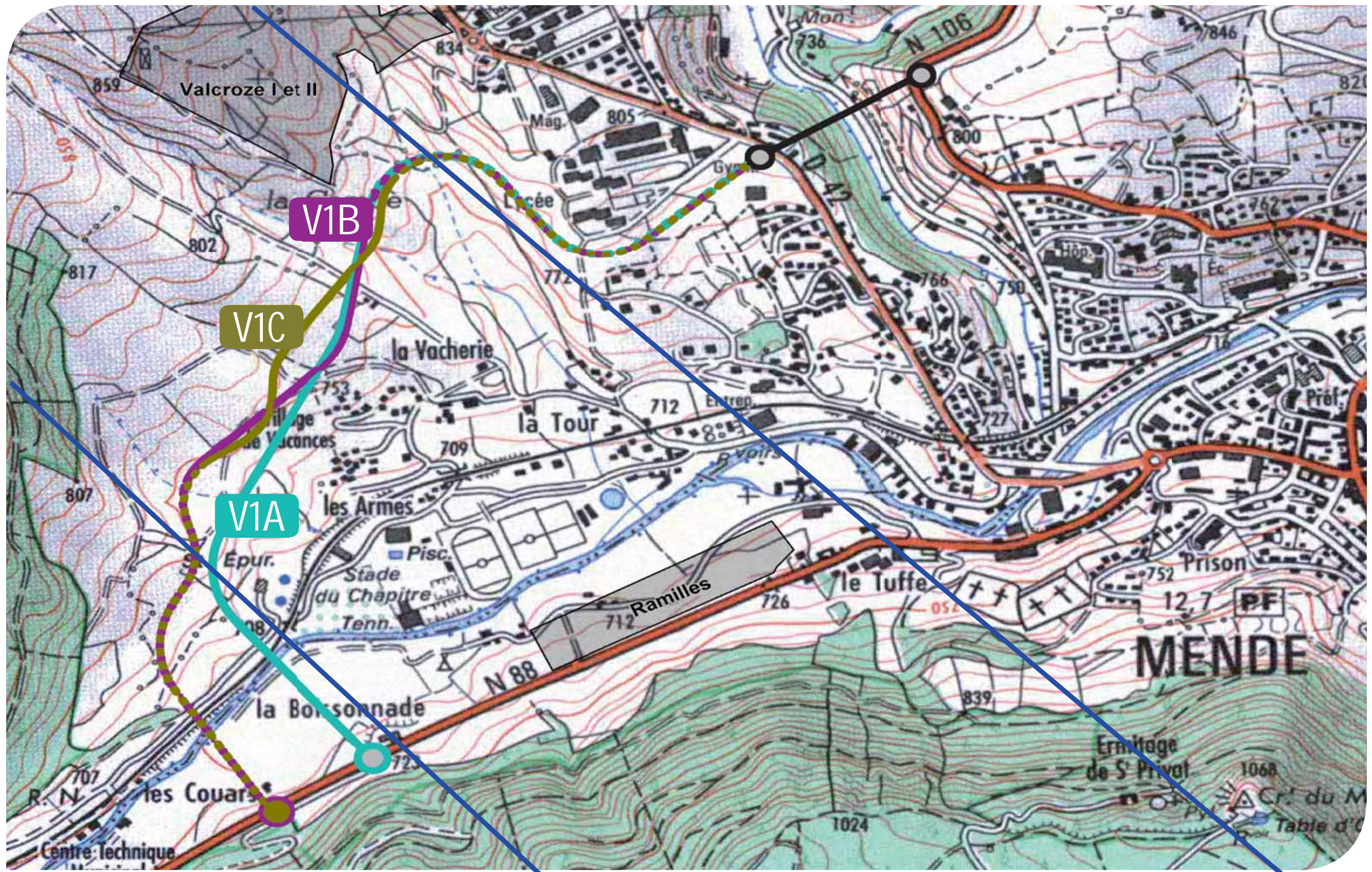
LA ROCADE OUEST DE MENDE, COMMENT ?

Démarche, options d'aménagement étudiées et comparées

05 Comparer les variantes locales de tracé



Les 3 options d'aménagement étudiées : les variantes V1A, V1B et V1C



5.1 LA VARIANTE V1A

La comparaison des variantes permet de recenser les avantages et les inconvénients de chaque tracé au regard d'une multitude de critères. Objectif ? Optimiser ou retenir le plus adapté.

C'est ce choix qui est porté au débat à l'occasion de la concertation sur la rocade Ouest

Les critères suivants ont ainsi été comparés :

- ◆ les caractéristiques géométriques, le coût et les aléas techniques de la construction
- ◆ le milieu physique et les risques naturels
- ◆ le milieu naturel
- ◆ les activités, l'urbanisme, les nuisances et les risques technologiques
- ◆ le patrimoine, les activités liées au ruralisme et le paysage

Nous avons retenu 3 tracés issus de l'optimisation de l'option 1. Ces tracés seront appelés, pour cette phase de comparaison des variantes : VIA – V1B – V1C.

La comparaison des variantes se fera à partir des 3 sections présentées sur la carte ci-contre :

- ◆ section 1 entre RN88 et station d'épuration – franchissement du Lot
- ◆ section 2 entre station d'épuration et ruisseau de Fontpoure
- ◆ section 3 entre ruisseau de Fontpoure et RD42 – tracé commun jusqu'à la RD42

D'une longueur totale de 2549 m, elle franchit la voie ferrée et le Lot par un même ouvrage d'art de 300 m de long environ et de pente moyenne inférieure à 2,5 %. Cette variante est la plus proche du centre-ville de Mende en se raccordant par un giratoire à la RN88 sur un remblai situé à l'emplacement actuel de l'ancienne discothèque « Le Déclat ». C'est la variante la plus proche de la limite d'extension de la ZA des Ramilles en cours de développement.

Sections 1 et 2 : Après avoir franchi le Lot par un ouvrage dont la culée Nord sera implantée à proximité de la station d'épuration, la variante V1A se développe en courbe (rayon = 200 m), en déblai, dans un massif rocheux situé au Nord de la station d'épuration, pour ensuite prendre une direction assez rectiligne vers le Nord-Est, en remblai et une pente moyenne de 3,2% sur l'ensemble de la section 2 constituée de prairies et de cultures agricoles.

Cette variante est la plus proche du village vacances qu'elle contourne par le Nord de même que de la ferme de la Vacherie plus à l'Est à la fin de la zone 2.

Section 3 : La variante V1A ne se distingue pas, ou très peu, en plan des deux autres variantes. Seul le profil en long montre des différences. La variante V1A franchit en courbe (rayon de 150 m) le vallon de La Combe avec un remblai d'une hauteur de 7 m, puis remonte sur le versant opposé pour se raccorder au viaduc de Rieucros en passant auparavant entre les bâtiments du lycée technologique au Nord et de la gendarmerie au Sud.

5.2 LES VARIANTES V1B ET V1C

Les variantes V1B et V1C sont plus longues que la précédente avec des longueurs respectives de 2717 m et 2700 m. Elles franchissent le Lot et la voie ferrée avec un ouvrage comparable, d'une longueur d'environ 250 m présentant une pente de 3,2 %. Cet ouvrage plus court que pour la variante V1A franchit le Lot plus en aval et se raccorde plus à l'Ouest sur la RN88 actuelle juste en amont du lieu dit « Les Couars ».

Section 1 : Sur le premier secteur, les variantes V1B et V1C sont identiques en plan et en profil en long.

Section 2 : A la sortie de l'ouvrage, elles se développent principalement en déblai avant le secteur dit des prairies, où les différents tracés V1B et V1C sont plus ou moins calés au terrain naturel jusqu'à la ferme de la Vacherie. Ces deux variantes sont plus sinueuses que la variante V1A surtout la variante V1C qui se développe le plus en amont, par des courbes et contre-courbes avec une pente moyenne de 2,5% pour s'éloigner du village vacances et de la ferme de la Vacherie. La variante V1B est plus rectiligne avec une pente inférieure à 3%, elle rejoint la variante V1A à proximité du village vacances, pour se confondre ensuite en plan avec le tracé de la variante V1A.

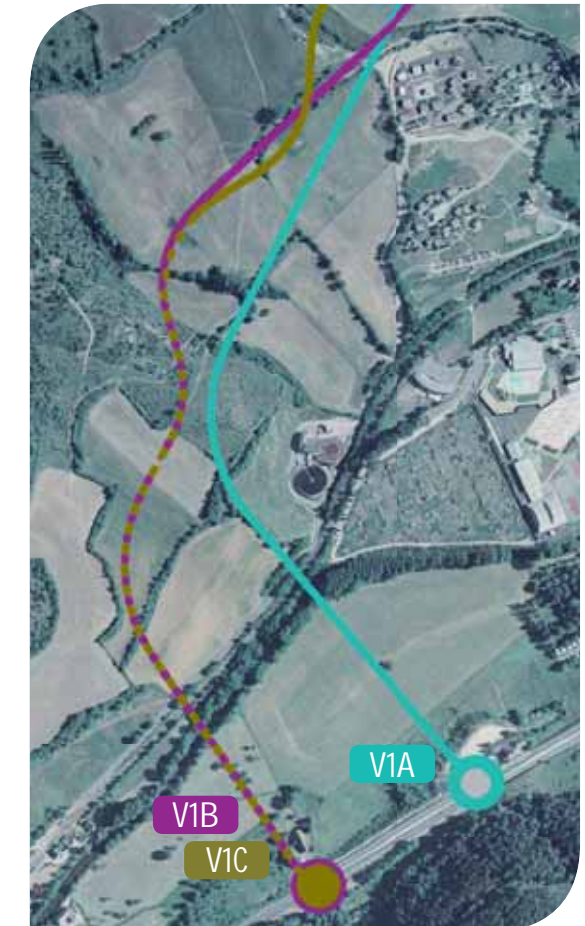
Section 3 : Les variantes V1B et V1C se distinguent de la variante V1A par leur profil en long. Les variantes V1B et V1C franchissent en courbe (rayon de 150 m et 130 m) le vallon de La Combe avec un remblai d'une hauteur comprise entre 6 et 7 m. Ensuite, les trois variantes V1A, B et C remontent sur le versant opposé pour se raccorder au viaduc de Rieucros en passant auparavant entre les bâtiments du lycée technique au Nord et de la gendarmerie au Sud.

5.3 LA COMPARAISON

5.3.1 Section 1 : franchissement du Lot: section RN88 – station d'épuration

Thèmes	V1A	V1B	V1C
Risques géologiques	Raccordement à la RN 88 existante par un carrefour giratoire implanté dans une zone de glissement située au Sud de la RN 88. En rive droite du Lot, tracé en pied de zone de glissement.	Raccordement à la RN 88 existante par un carrefour giratoire implanté dans une zone de glissement située au Sud de la RN 88. En rive droite du Lot, tracé implanté dans la zone de glissement de terrain présentant des failles. Contraintes géotechniques fortes imposant des mesures d'aménagement lourdes (soutènements).	
Cours d'eau, zones inondables	Traversée du champ d'inondation du Lot sur une longueur de 240m. Transparence hydraulique assurée par un ouvrage à grande ouverture (longueur de 240 m à 266 m). Eaux actuelles de « qualité mauvaise » ; objectif 2015 : bon état (directive cadre sur l'eau). Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de la plateforme routière.	Traversée du champ d'inondation du Lot sur une longueur de 180 m. Transparence hydraulique assurée par un ouvrage à grande ouverture (longueur de 190 m à 233 m). Eaux actuelles de « qualité mauvaise » ; objectif 2015 : bon état (directive cadre sur l'eau). Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de la plateforme routière.	
Eaux souterraines, ressource en eau	Franchissement du Lot et de sa nappe phréatique. Source de la Boissonade à proximité du tracé. Zone de vulnérabilité hydrogéologique moyenne. Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de la plateforme routière.	Franchissement du Lot et de sa nappe phréatique. Une source aux Couars touchée par le tracé : mesure de rétablissement à prendre. Deux sources aux Couars à proximité d'une zone de vulnérabilité hydrogéologique moyenne. Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de la plateforme routière.	
Milieu naturel (Flore-Faune)	Prairies avec jonçaille et bocage en bordure du Lot. Enjeux écologiques faibles sur les habitats. Enjeux moyens pour l'avifaune. Précautions à prendre en phase de travaux pour la protection du milieu aquatique à enjeux forts en aval du Lot (Balsièges) Ripisylve du Lot épargnée grâce à l'ouverture importante de l'ouvrage envisagé.	Boisement du versant RN88 puis zone de prairies et de bocage en bordure du Lot. Enjeux faibles sur les habitats. Enjeux moyens sur le milieu aquatique. Précautions à prendre en phase de travaux pour protection du milieu aquatique à enjeux forts en aval du Lot (Balsièges). Ripisylve du Lot épargnée par l'ouverture importante de l'ouvrage envisagé.	
Agriculture	Emprise sur 1,84 ha (4 parcelles impactées, principalement pâtures). 3 exploitations concernées. Rétablissement assuré de la desserte agricole.	Emprise sur 1,75 ha (5 parcelles impactées, principalement céréales). 2 exploitations concernées. Rétablissement assuré de la desserte agricole.	
Paysage	Largeur traversée de la plaine du Lot la plus importante (240m) : situation moins favorable pour une insertion paysagère de l'ouvrage de franchissement ; limitation des impacts visuels grâce à la ripisylve du Lot. Aménagement paysager des abords de l'important remblai de la tête Sud de l'ouvrage par son étagement.	Largeur traversée de la plaine du Lot la moins importante (180 m) : situation plus favorable pour une insertion paysagère de l'ouvrage de franchissement ; limitation des impacts visuels grâce à la ripisylve du Lot. Aménagement paysager des abords de l'important remblai de la tête Sud de l'ouvrage par son étagement.	
Habitat Cadre de vie	Un bâti inoccupé à démolir. Aucun impact en terme de nuisances sonores.	Une habitation à démolir en pied de talus de la RN 88. Faible impact en terme de nuisances sonores sur le secteur habité des Couars.	
Urbanisme et développement	Très favorable : carrefour avec la RN 88 actuelle proche de la ZA des Ramilles.	Faible intérêt : carrefour avec la RN 88 actuelle éloigné de la limite Ouest de développement de la ZA des Ramilles, imposée par l'emprise de la zone inondable.	
Desserte Fonctionnement	Implantation très favorable du carrefour giratoire entre RN 88 et rocade Ouest, en limite Ouest d'extension de la zone urbanisée, permettant de : - bien marquer l'entrée de ville ; - garantir une vitesse limitée entre les deux giratoires ; - optimiser l'accessibilité de la ZA des Ramilles en aménageant une voirie locale adaptée.	Implantation peu favorable du carrefour giratoire : son éloignement de la limite Ouest d'extension de la zone urbanisée, ne permet pas de : - bien marquer l'entrée de ville ; - limiter efficacement la reprise de vitesse entre les deux giratoires ; - optimiser l'accessibilité de la ZA des Ramilles en aménageant une voirie locale adaptée.	
Ouvrage d'art	Pas d'autres ouvrages d'art que le franchissement du Lot traité ci-dessus.	Outre le franchissement du Lot traité ci-dessus, réalisation nécessaire au Nord de la station d'épuration, d'un passage supérieur (au dessus de la rocade) pour circulations agricoles (largeur 5m).	

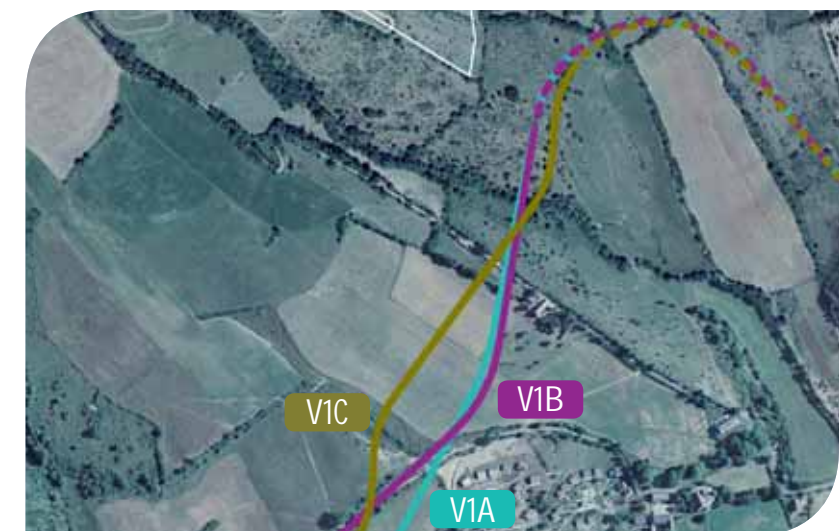
■ Sans impact
 ■ Impact faible
 ■ Impact modéré
 ■ Impact fort



5.3.2 Section 2 : station d'épuration - ruisseau de Fontpoure

Thèmes	VIA	VIB	VIC
Risques géologiques	Tracé implanté au pied d'une zone d'instabilité du terrain naturel. Impact limité par un aménagement du tracé restant proche du terrain naturel.	Tracé en traversée d'une zone de glissement de terrain avec failles et risques de chutes de blocs. Impact pouvant être compensé par des mesures fortes d'aménagement routier pour la stabilité des talus (le profi en long du tracé comporte des remblais et déblais conséquents)	Tracé en traversée d'une zone de glissement de terrain avec failles et risques de chutes de blocs. Impact pouvant être compensé par des mesures fortes d'aménagement routier pour la stabilité des talus (le profi en long du tracé comporte des remblais et déblais importants)
Cours d'eau, zones inondables	Rétablissemements hydrauliques de ruisseaux.	Rétablissemements hydrauliques de ruisseaux	Rétablissemements hydrauliques de ruisseaux
Eaux souterraines, ressource en eau	Présence de sources à proximité du tracé zone hydrogéologiquement peu ou pas vulnérable Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de plateforme.	Présence de sources à proximité du tracé, une source impactée par le tracé nécessitant un rétablissement zone hydrogéologiquement peu ou pas vulnérable Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de plateforme	Présence de sources à proximité du tracé, une source impactée par le tracé nécessitant un rétablissement zone hydrogéologiquement peu ou pas vulnérable Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de plateforme
Milieu naturel (Flore-Faune)	Prairies et bocages à enjeu faible enjeu moyen vis à vis de l'avifaune.	Prairies et bocages à enjeu faible sur la majeure partie de la section puis pelouses sèches à enjeu moyen au nord de la section (orchidées), enjeu moyen vis à vis de l'avifaune	Prairies et bocages à enjeu faible sur la majeure partie de la section puis pelouses sèches à enjeu moyen au nord de la section (orchidées), enjeu moyen vis à vis de l'avifaune
Agriculture	4,63 ha d'emprise (11 parcelles impactées, principalement prairies) 5 exploitations touchées les rétablissemements de desserte agricole peuvent être assurés par passages inférieurs ou supérieurs à la rocade.	5,65 ha d'emprise (11 parcelles impactées, principalement prairies) 5 exploitations touchées les rétablissemements de desserte agricole peuvent être assurés par passages inférieurs ou supérieurs à la rocade	5,74 ha d'emprise (10 parcelles impactées, principalement prairies) 5 exploitations touchées les rétablissemements de desserte agricole peuvent être assurés par passages inférieurs ou supérieurs à la rocade
Paysage	Tracé épousant au plus près le terrain naturel pour limiter sa perception depuis les points hauts de Mende. Rocade séparée par des haies naturelles, limitant les co-visibilités.	Le tracé plus en hauteur présente des remblais et déblais plus visible pour les riverains. Il perturbe plus la lisibilité des prairies en pied de coteaux boisés. Atténuation possible des vues impactantes notamment depuis les lotissements de Valcroze par un traitement en arrière de talus	Le tracé plus en hauteur présente des remblais et déblais plus visible pour les riverains. Il perturbe plus la lisibilité des prairies en pied de coteaux boisés. Atténuation possible des vues impactantes notamment depuis les lotissements de Valcroze par un traitement en arrière de talus
Habitat Cadre de vie	Tracé proche du village de vacances et des exploitations agricoles de la Vacherie. Pour maintenir au mieux la qualité du cadre de vie, d'importantes mesures compensatoires seront à mettre en place, notamment pour la limitation des nuisances sonores.	Tracé à distance intermédiaire du village vacances permettant la maîtrise des nuisances sonores sans aménagements compensatoires trop conséquents. Tracé proche des exploitations agricoles de la Vacherie.	C'est le tracé le plus éloigné des villages de vacances ainsi que de la ferme de la Vacherie. Les aménagements compensatoires aux nuisances sonores seront réduits.
Urbanisme et développement	La proximité du tracé contraint un éventuel développement urbain entre la station d'épuration et les villages de vacances ainsi qu'au droit de la Vacherie.	Le déport du tracé vers l'ouest entre la station d'épuration et les villages de vacances peut permettre un éventuel développement urbain dans cette zone. Au droit de la Vacherie le tracé reste pénalisant pour un développement urbain éventuel	Le tracé s'écartant des zones habitées tant entre la station d'épuration et les villages de vacances qu'au droit de la Vacherie il peut permettre un éventuel développement urbain dans ces deux zones.
Desserte, fonctionnement	Cette section est envisagée sans accès direct à la rocade la coupure introduite restera transparente pour les liaisons riveraines par des rétablissemements en passages inférieurs ou supérieurs à la rocade.	Cette section est envisagée sans accès direct à la rocade la coupure provoquée par la rocade restera transparente pour les liaisons riveraines avec des rétablissemements en passages inférieurs ou supérieurs à la rocade	Cette section est envisagée sans accès direct à la rocade la coupure provoquée par la rocade restera transparente pour les liaisons riveraines avec des rétablissemements en passages inférieurs ou supérieurs à la rocade
Ouvrage d'art	Village vacances / ferme de la Vacherie Passage inférieur L=5m Valcroze 2 Passage supérieur ou Passage inférieur agricole + Ouvrage hydraulique	Village vacances / ferme de la Vacherie Passage supérieur Valcroze 2 Passage supérieur ou Passage inférieur agricole + Ouvrage hydraulique	Village vacances / ferme de la Vacherie Passage supérieur Valcroze 2 Passage supérieur ou Passage inférieur agricole + Ouvrage hydraulique

■ Sans impact
 ■ Impact faible
 ■ Impact modéré
 ■ Impact fort



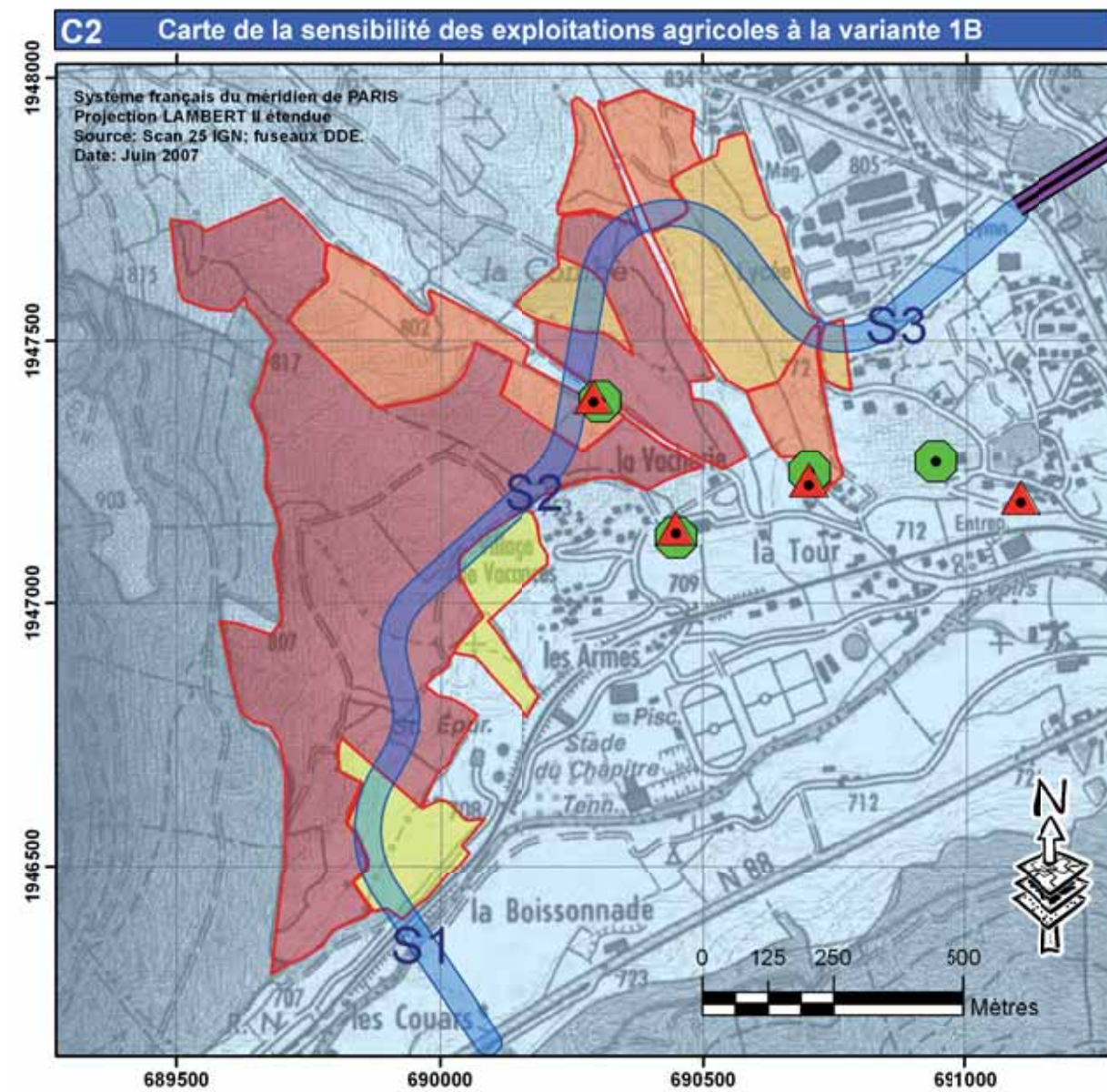
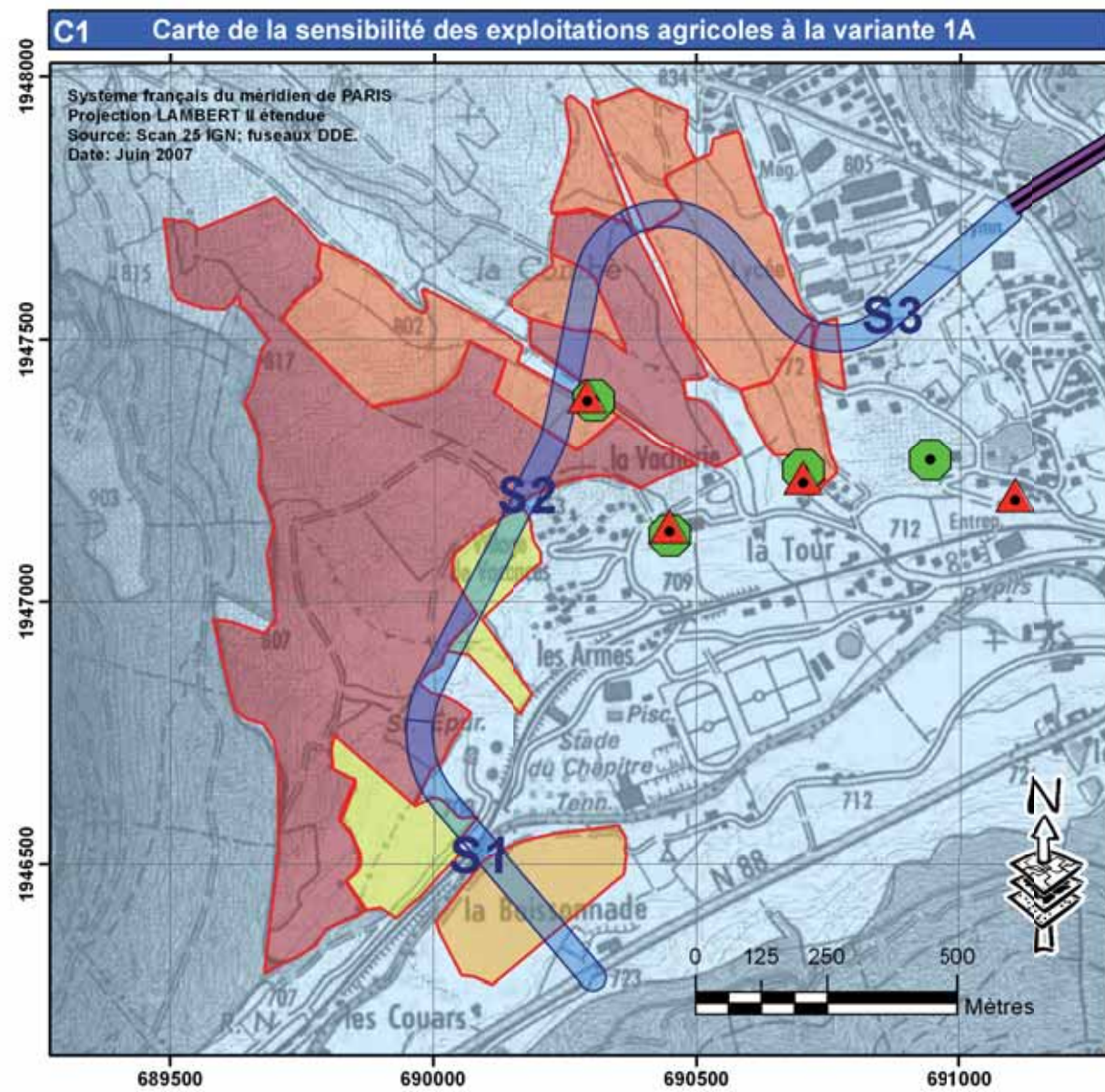
5.3.3 Section 3 : tracé commun avant la RD42 (section Ruisseau de Fontpoure – RD42)

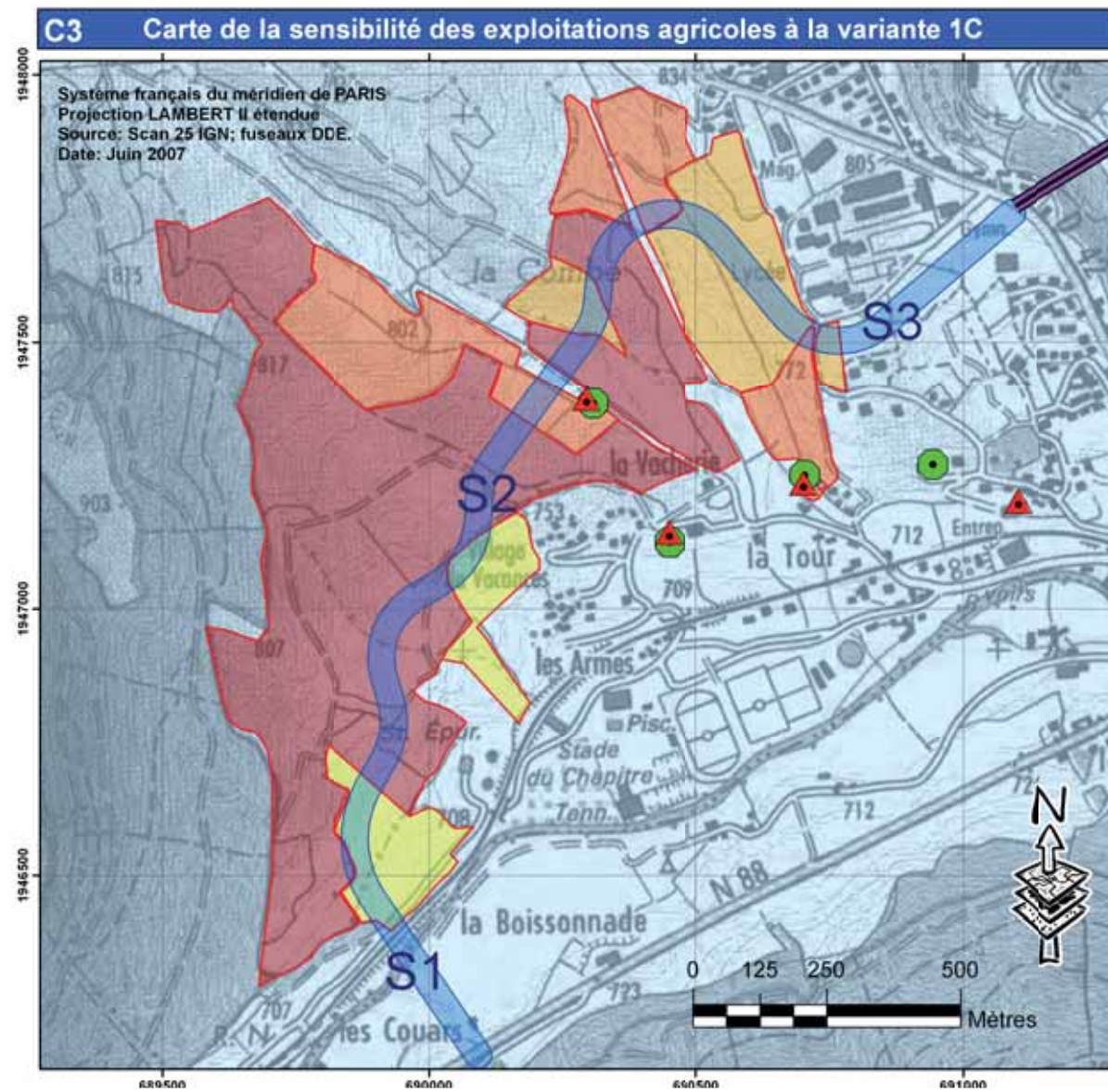
Thèmes	Tracé commun des 3 variantes (V1A, V1B, V1C)
Risques géologiques	Aucun risque géologique identifié.
Cours d'eau, zones inondables	Rétablissements hydrauliques des ruisseaux de Fontpoure et de Valcroze sans difficulté particulière.
Eaux souterraines, ressource en eau	Zone de vulnérabilité des eaux souterraines. Réduction de l'impact par mise en place de bassins de traitement des eaux de plateforme.
Milieu naturel (Flore-Faune)	Prairies et bocages à enjeu moyen.
Agriculture	Emprise sur 2,32 ha (5 parcelles de prairies impactées). 2 exploitations concernées. Les rétablissements des dessertes agricoles peuvent être assurés par des passages inférieurs ou supérieurs à la rocade.
Paysage	Le tracé en fort remblai traverse le vallon de Valcroze autorisant une visibilité en balcon sur la vallée pour les usagers de la rocade ainsi qu'une visibilité de la rocade par les riverains du lotissement de Valcroze. Des mesures d'intégration paysagère viseront à limiter les visibilités des riverains sur la rocade, notamment par un traitement de la partie amont des talus au droit des lotissements de Valcroze. Avec une hauteur de remblai plus faible à l'approche du raccordement sur la RD42, ce tracé ouvre une visibilité de la rocade pour les résidents de quelques habitations au Sud du lycée technologique : leur éloignement relatif atténué cependant les perceptions.
Habitat Cadre de vie	Les nuisances sonores induites par la rocade dont le tracé est proche des lotissements de Valcroze et du lycée technologique pourront être compensées par des mesures appropriées de protection acoustique.
Urbanisme et développement	Dans le secteur urbain en bordure Ouest de la RD42, la transparence de la rocade est assurée par le rétablissement des liaisons inter-quartiers avec un passage inférieur (sous la rocade) assurant également le franchissement du ruisseau de Valcroze et un passage supérieur (sur la rocade) pour la voirie derrière le lycée.
Desserte, fonctionnement	La rocade restera transparente pour les liaisons riveraines avec des rétablissements en deux passages inférieurs et supérieurs (cf ci-dessus). Le carrefour giratoire avec la RD42 constituera l'accès Est à la rocade qui autorisera ainsi des relations facilitées des quartiers Nord et Nord-Ouest avec les quartiers Ouest de Mende.
Ouvrage d'art	Vallon de la Combe Passage inférieur + Ouvrage hydraulique L = 10 m Lycée technologique Passage supérieur = 5 m

■ Sans impact
 ■ Impact faible
 ■ Impact modéré
 ■ Impact fort



5.3.4 Zoom sur l'activité agricole





- Siège d'exploitation
- Bâtiments agricoles
- Viaduc
- Fuseau B en secteurs (S1,S2,S3)
- îlots impactés

Sensibilité au fuseau B

5 exploitations agricoles impactées

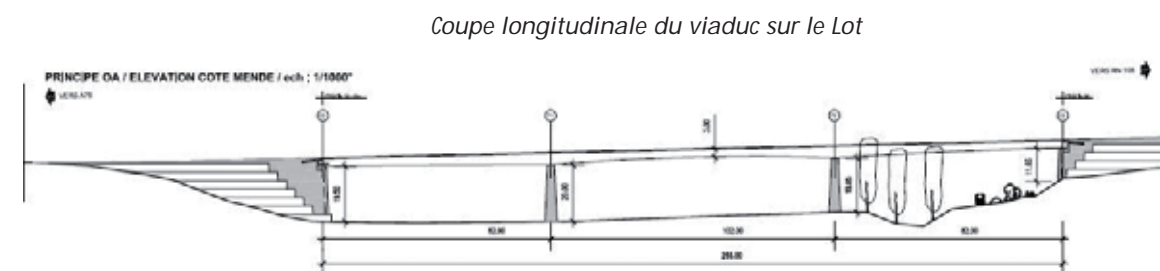
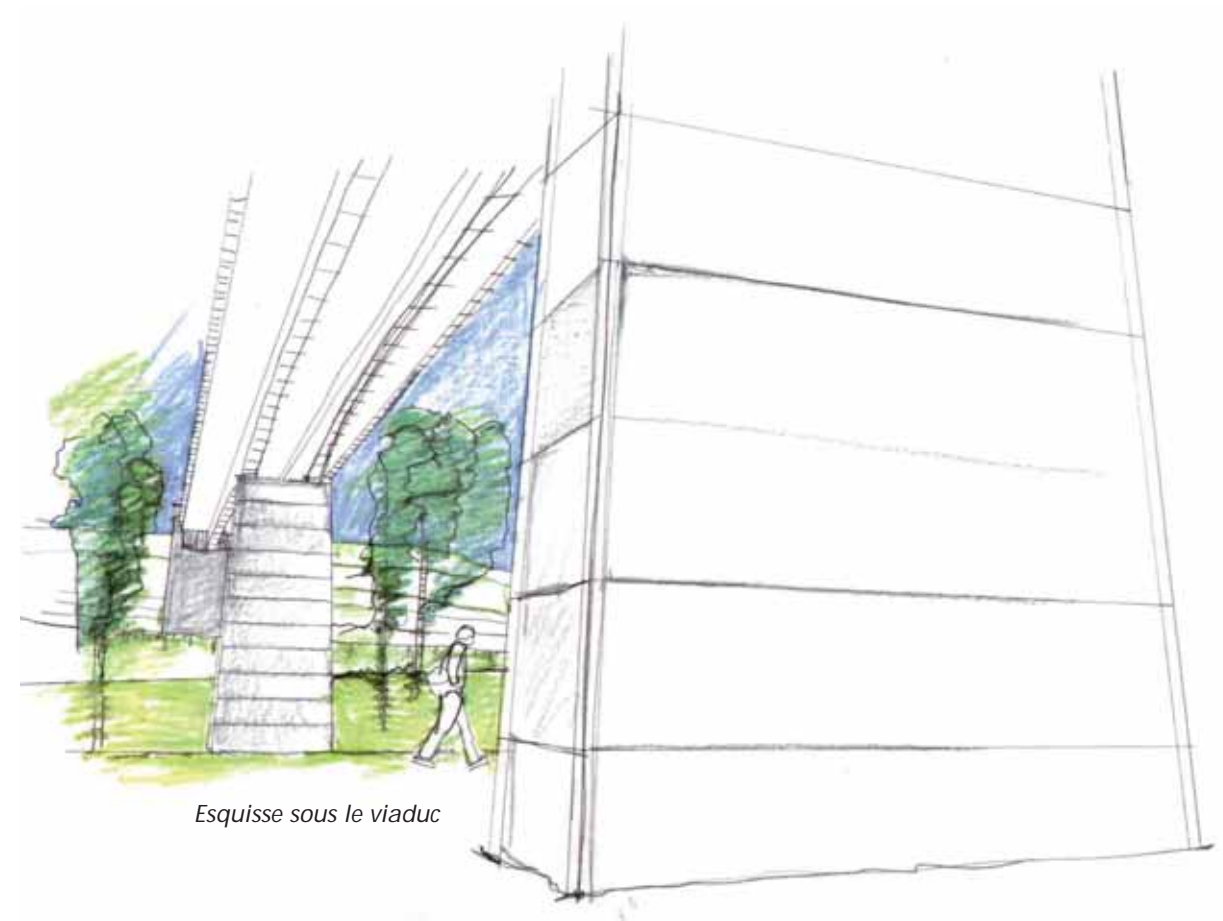
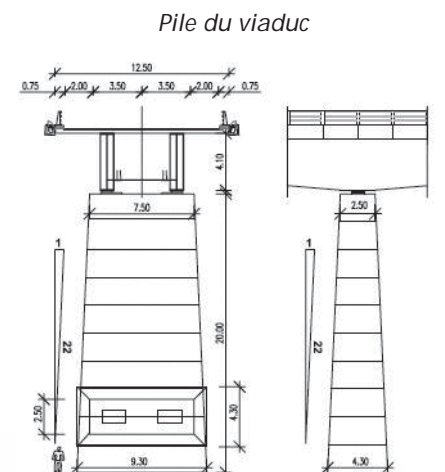
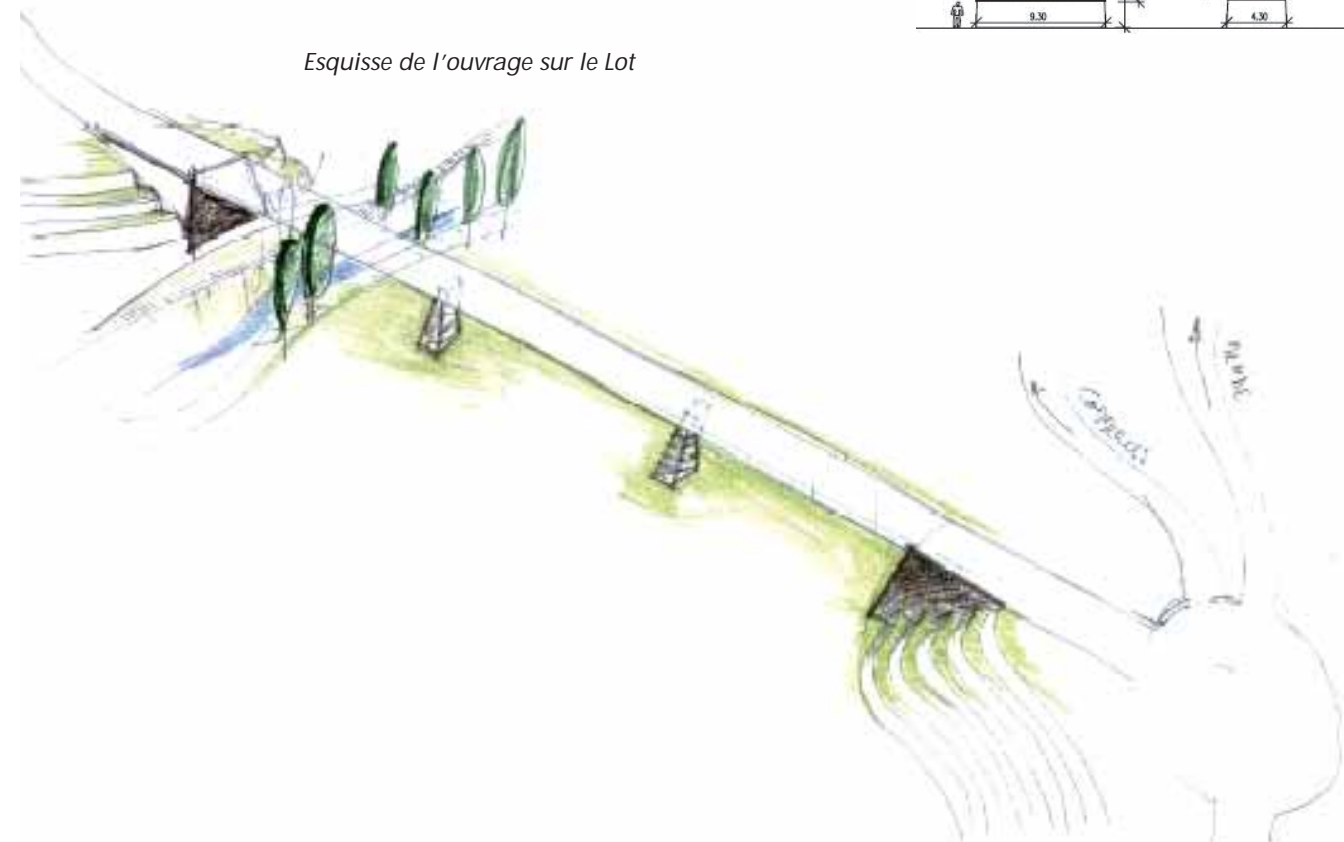
- niveau 1 (1) du moins fort
- niveau 2 (1)
- niveau 3 (1) ↓
- niveau 4 (2) au plus fort

5.3.5 Le franchissement du Lot

Pour le franchissement du Lot, aménagement majeur de la rocade Ouest de Mende, le maître d'ouvrage retient le parti d'un ouvrage d'art qui répondra à l'enjeu d'insertion paysagère et à l'objectif de marquer une des principales porte d'entrée dans la ville de Mende.

Cet ouvrage aura une longueur maximale estimée à 300 m dans le cas de la variante VIA. Les conclusions des études hydrauliques réalisées pour le franchissement du Lot montrent que cet ouvrage sera sans incidence sur les niveaux d'eau, comme sur les vitesses en cas de crue exceptionnelle.

Schémas et esquisses de principe du viaduc qui franchira le Lot



5.3.6 Synthèse de la comparaison

Sur la section 1, si l'ouvrage nécessaire est plus long, le franchissement du Lot de la variante VIA autorise la meilleure insertion paysagère. Elle permet de bien marquer l'entrée de la ville de Mende par l'Ouest qui en constitue une porte principale d'accès. Ce raccordement en giratoire sur la RN88 apporte, de plus, des garanties en matière de sécurité et des opportunités pour l'accessibilité de la ZA des Ramilles par l'Ouest.

La variante VIA évite par ailleurs les zones d'instabilité du terrain naturel à l'Ouest de la station d'épuration, sur le versant du causse de Chantefège.

Le franchissement du Lot par les variantes VIB et VIC a enfin un impact plus fort sur le bâti.

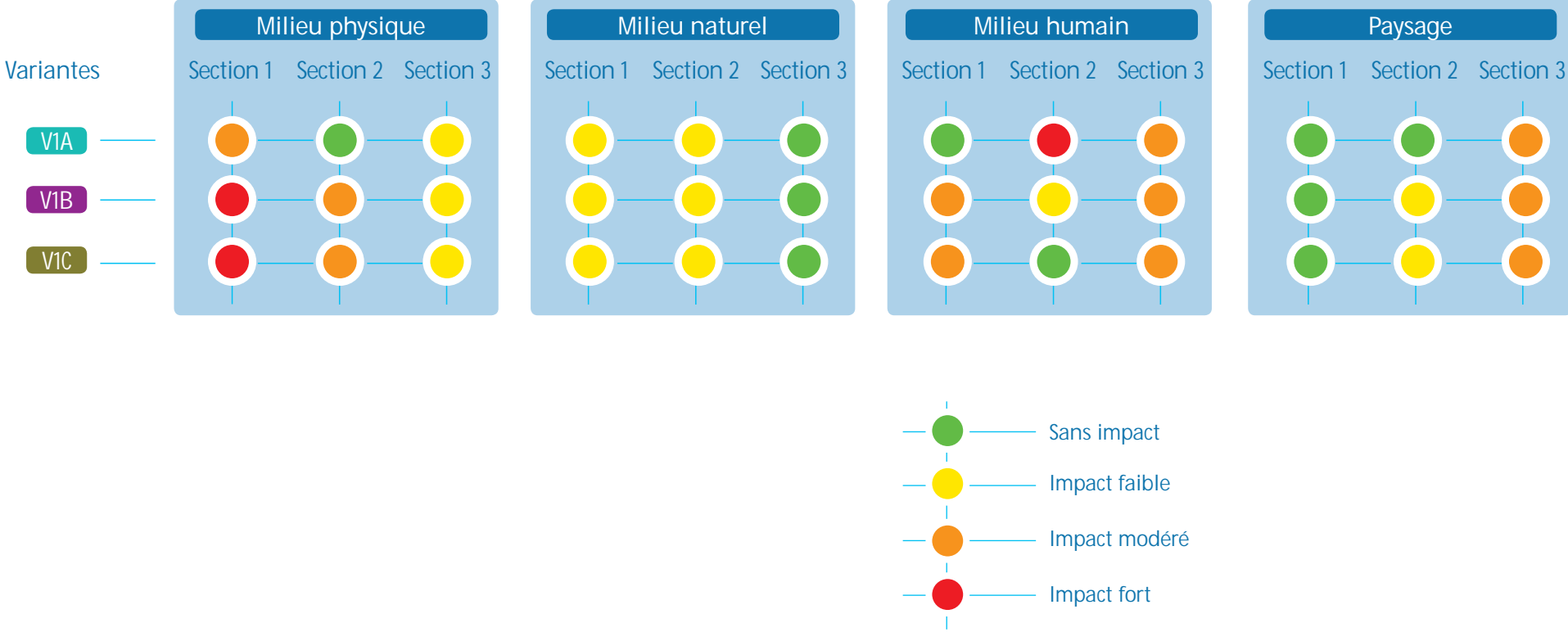
Sur la section 2, le franchissement du couloir de glissement de terrain nécessite un tracé le plus proche possible du terrain afin de ne pas réactiver les instabilités par des terrassements trop importants. Sur ce plan, aucune des variantes n'est parfaite. Seul le tracé 1C présente des terrassements moindres mais c'est aussi le plus sinueux et le plus long.

Néanmoins, il est envisageable d'optimiser dans les études ultérieures le tracé VIA pour mieux épouser le terrain naturel à l'Ouest de la ferme de la Vacherie.

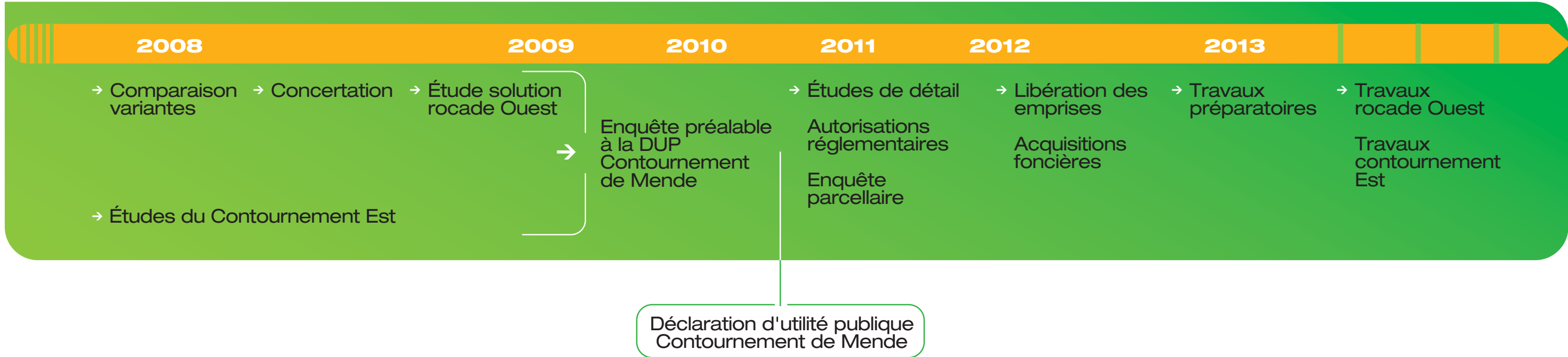
Au niveau du village vacances et de la ferme de la Vacherie, le tracé VIC est celui qui présente le moins de nuisances car c'est le plus éloigné.

Sur la section 3, les trois variantes se confondent dans leur tracé en plan. Elles se distinguent par leur seul profil en long. La variante d'altitude la plus basse est celle qui donnera la meilleure maîtrise des impacts sonores comme visuels. Cet aspect déterminant devra être pris en considération pour choisir le tracé définitif.

Le coût des trois variantes est similaire : il a été estimé à environ 19 millions d'euros.



Calendrier



ET APRÈS LA CONCERTATION ?



Le bilan qui sera dressé à la fin de la concertation présentera le tracé qui apparaît le mieux adapté et sur lequel des études complémentaires seront réalisées. Ce bilan de concertation sera présenté par Madame la Préfète de la Lozère pour être adopté par le Ministre en charge des transports et des infrastructures.

Les études ultérieures veilleront à déterminer précisément les impacts de la solution choisie et les mesures envisagées pour les amoindrir ou les compenser.

Ces impacts seront cumulés avec ceux du contournement Est de Mende, en cours d'évaluation.

Le contournement dans son ensemble (rocade Ouest et contournement Est) sera soumis en 2009 à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique, une enquête parcellaire sera effectuée sur les emprises nécessaires à la route afin d'en mesurer l'incidence sur les propriétés foncières et de procéder aux acquisitions utiles.

Dès que les emprises seront disponibles, l'Etat engagera les premiers travaux du contournement de Mende. En raison de sa faible longueur et de son autonomie fonctionnelle, la rocade Ouest pourrait être le premier tronçon du contournement mis en service.

Contact : info.rn88@developpement-durable.gouv.fr