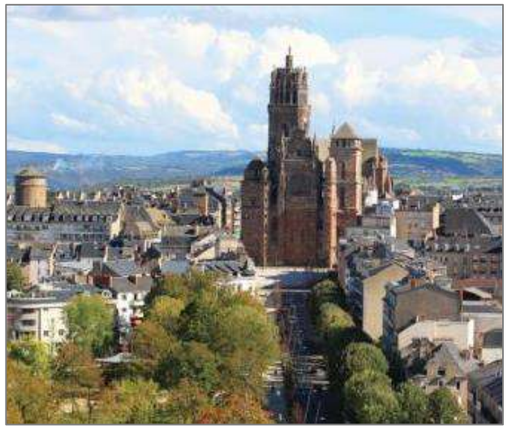
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Occitanie







RN88 – Rodez – Le Puy-en-Velay
Étude d'itinéraire

1 - Diagnostic

Version 3

egis

Septembre 2018

SOMMAIRE

1 Objet et contexte de l'étude 9
1.1 Contexte général 9
1.2 Les objectifs de l'étude d'itinéraire 10
1.3 Objet du présent dossier 10
2 Présentation et analyse de l'itinéraire de la RN88 11
2.1 Contexte 11
2.2 Section Rodez – A75 11
2.2.1 Description de l'itinéraire par sections homogènes 11
2.2.2 Temps de parcours / vitesses 16
2.2.3 Bilan section Rodez-A75 17
2.2.4 Planches d'itinéraire 17
2.3 Section A75 / Langogne 25
2.3.1 Description de l'itinéraire par section homogène 25
2.3.2 Temps de parcours / vitesses 33
2.3.3 Bilan de la section A75 / Langogne 34
2.3.4 Planches d'itinéraire 35
2.4 Section Langogne / Le Puy-en-Velay 48
2.4.1 Description de l'itinéraire par section homogène 48
2.4.2 Temps de parcours / vitesses 50
2.4.3 Bilan de la section Langogne / Le Puy-en-Velay 51
2.4.4 Planches d'itinéraire 51
3 Diagnostic socio-économique de l'aire d'étude 57
3.1 Armature urbaine 57
3.2 La démographie 57
3.2.1 Densités de population sur l'aire d'étude 57
3.2.2 Croissance démographique sur le territoire 59
3.2.3 Les âges moyens sur le territoire 61
3.3 Le parc immobilier 63
3.4 L'emploi 63
3.4.1 Les bassins d'emploi sur l'aire d'étude 63
3.4.2 Croissance de l'emploi 2006-2014 63
3.4.3 Le chômage et les revenus 66
3.5 Les pôles générateurs de trafic 68
3.5.1 Les zones d'activité 68
3.5.2 Les établissements de santé, d'éducation et administratifs 70
3.5.3 Les équipements de loisirs et de tourisme 72
3.5.4 L'offre d'hébergement touristique 74
3.6 Les migrations pendulaires 77
3.6.1 Les déplacements Domicile – Travail 77
3.7 Les autres modes de transport 79
3.7.1 Le fer 79
3.7.2 Les liaisons autocars 79
3.8 La prospective sur le territoire 79
3.8.1 Les projets routiers en lien avec la RN88 80
3.8.2 Les documents d'urbanisme et la planification territoriale 80
4 Analyse des trafics / déplacements 81
4.1 Itinéraire de la RN88 81
4.2 Les données de trafics 82
4.2.1 Sources de données 82
4.2.2 Localisation des postes de comptages et d'enquêtes d'octobre 2017 83
4.3 Analyse des comptages permanents 86
4.3.1 Présentation des Trafics Moyens Journaliers Annuels sur la RN88 en 2016 86
4.3.2 Évolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels 86
4.3.3 Trafics Moyens Mensuels en 2016 87
4.3.4 Analyse de la saisonnalité des trafics de pointe 88
4.4 Analyse des comptages d'octobre 2017 sur la RN88 et sur les principales voies de l'aire d'étude 89
4.4.1 Niveaux de trafics journaliers 89
4.4.2 Évolution journalière des trafics 93
4.4.3 Évolution horaire des trafics 95

4.5 Analyse de l'enquête origines – destinations des usagers de la RN88 97
4.5.1 Analyse des origines-destinations par mode 97
4.5.2 Analyse des origines-destinations par poste 98
5 La sécurité 100
5.1 Contexte général 100
5.2 Définition 100
5.2.1 Taux d'accidents 100
5.2.2 Densité d'accidents 100
5.2.3 Accident mortel ou grave 100
5.2.4 SRA 100
5.2.5 ZAAC 100
5.3 Références 100
5.4 Section Rodez-A75 101
5.4.1 Bilan global de l'accidentologie 101
5.4.2 Analyse par section homogène 102
5.4.3 Zones d'accumulation d'accidents 103
5.4.4 Analyses thématiques 104
5.5 Section A75 – Langogne 108
5.5.1 Bilan global de l'accidentologie 108
5.5.2 Analyse par section homogène 110
5.5.3 Zones d'accumulation d'accidents 111
5.5.4 Analyses thématiques 112
5.6 Section – Langogne – Le Puy-en-Velay 117
5.6.1 Bilan global de l'accidentologie 117
5.6.2 Analyse par section homogène 118
5.6.3 Zones d'accumulation d'accidents 119
5.6.4 Analyses thématiques 119
6 Prévisions de trafic 123
6.1 Zonage 123
6.2 Le réseau modélisé 123
6.3 Le logiciel et la méthode d'affectation 123
7 Diagnostic environnemental 124
7.1 Présentation de l'aire d'étude 124
7.2 Contexte géologique et relief 127
7.2.1 Contexte géologique et contraintes géotechniques 127
7.2.2 Relief 131
7.3 Contexte climatique 136
7.3.1 Contexte climatique général 136
7.3.2 Contexte climatique local 136
7.4 Eaux souterraines et usages 139
7.4.1 Formations aquifères 139
7.4.2 Qualité et vulnérabilité des eaux souterraines 143
7.4.3 Usages des eaux souterraines pour l'alimentation en eau potable 143
7.5 Eaux superficielles et usages 146
7.5.1 Réseau hydrographique 146
7.5.2 Régime hydrologique 147
7.5.3 Qualité des eaux 150
7.5.4 Usages de l'eau 152
7.5.5 Zonages réglementaires 152
7.6 Risques naturels 157
7.6.1 Risques d'inondation 157
7.6.2 Remontées de nappes 157
7.6.3 Risques de mouvement de terrain 158
7.6.4 Risque sismique 158
7.7 Environnement naturel 166
7.7.1 Zonages réglementaires 166
7.7.2 Zonages d'inventaires 171
7.7.3 Parc Naturel Régional des Grands Causses et Parc National des Cévennes 178
7.7.4 Trame verte et bleue 180
7.7.5 Zones humides 184
7.7.6 Enjeux liés aux milieux naturels 185
7.8 Patrimoine et paysage 187
7.8.1 Patrimoine historique 187
7.8.2 Sites classés ou inscrits 189
7.8.3 Site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO 189

7.8.4 Autres mesures de protection des sites 190
7.8.5 Patrimoine archéologique 190
7.8.6 Paysage 194
7.9 Occupation du sol et urbanisme 199
7.9.1 Caractéristiques générales de l'occupation des sols 199
7.9.2 Documents d'urbanisme 206
7.9.3 Contraintes liées à la Loi Montagne 211
7.10 Qualité de l'air 211
7.10.1 SRCAE 211
7.10.2 Suivi de la qualité de l'Air 211
7.11 Ambiance sonore 212
7.12 Infrastructures et équipements 214
7.12.1 Réseau routier 214
7.12.2 Réseau ferroviaire 214
7.12.3 Aérodromes 214
7.12.4 Réseau de transport de gaz naturel 214
7.12.5 Réseau de transport d'électricité 214
7.12.6 Zones d'activités économiques 215
7.12.7 Risque industriel - ICPE 215
7.13 Synthèse des enjeux 222
7.13.1 Hiérarchisation des enjeux : principe 222
7.13.2 Application au projet 222
7.14 Indications pour la réalisation de l'itinéraire 2 x 2 voies 238
7.14.1 Entre Rodez et Laissac 238
7.14.2 Entre Laissac et Séverac-le-Château 238
7.14.3 Entre l'A75 et Badaroux 238
7.14.4 Entre Badaroux et Langogne 238
7.14.5 Entre Langogne et le Puy-en-Velay 238
8 Synthèse du diagnostic de l'itinéraire de la RN88 entre Rodez et le Puy-en-Velay 239
8.1 Contexte 239
8.2 Section Rodez – A75 239
8.3 Section A75 – Langogne 239
8.4 Langogne – Le Puy-en-Velay 240

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Déviation de Recoules 9
Figure 2 - Viaduc de La Colagne 9
Figure 3 - Variantes envisagées (extrait) et fuseau préférentiel au niveau de Mende 9
Figure 4 - RN88 - PR 44+400 - Sens 2 11
Figure 59 - PR 42 + 970 11
Figure 6 - RN88 - PR 38+800 – bâti en bord de voie 12
Figure 7 - RN88 - PR 37+480 - Accès riverain 12
Figure 8 - RN88 - PR35 – Gages 12
Figure 9 - RN88 - PR33+900 - Passage à niveau 13
Figure 10 - RN88 - PR 28+560 -Bertholène 13
Figure 11 - RN88 - Déviation de Laissac - PR 25 + 150 13
Figure 12 - RN88 - PR 24 +200 - échangeur de Laissac 14
Figure 13 - RN88 - PR 14+330 - Gaillac d'Aveyron 14
Figure 14 - RN88 - PR 12+000 - Traversée de Varès 14
Figure 15 - RN88 - PR 10 + 650 15
Figure 16 - RN88 – 9 + 600 15
Figure 17 - RN88 - PR 3 + 1650 - Traversée zone artisanale les Planes 15
Figure 18 - RN88 - PR 5+900 15
Figure 19 - RN88 - PR 3+500 16
Figure 20 – Rodez-Laissac - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 16
Figure 21 – Laissac – A75 - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 16
Figure 22 - RN88 - PR83 - Viaduc de la Colagne 25
Figure 23 - RN88 - PR81 25
Figure 24 - RN88 - PR 79+500 25
Figure 25 - RN88 - PR 73 +40 - Passage à niveau et zone artisanale 26
Figure 26 - RN 88 - PR 70+240 - Centre du Bruel 26
Figure 27 - RN88 - PR 69 - Alignement droit de près de 700 m 26
Figure 28 - RN88 - PR 68+300 - Route coincée entre le bâti et la voie ferrée 27
Figure 29 - RN88 - PR 67+600 – bâti en bord de voie 27
Figure 30 - RN88 - PR 59+450 - Limitation de vitesse en amont d'un virage 27
Figure 31 - RN88 - PR 58+520 – sens 1 - Amorce de la courbe de rayon 50 m et bâti masquant la visibilité 27
Figure 32 - RN88 - PR 58+670 – sens 2 - Carrefour avec la RN106 28
Figure 33 - RN88 - PR 56+600 - virage avec un rayon réduit - vitesse limitée à 70 km/h 28
Figure 34 - Ouvrage d'art de la voie ferrée 28
Figure 35 - RN88 - PR 53+360 - Arrivée sur Mende 28
Figure 36 - RN88 - PR51+530 - sens 1 – rues à sens unique 29
Figure 37 - RN88 - PR 51 + 580 - sens 2 29
Figure 38 - RN88 - PR 51+180 29
Figure 39 - RN88 - PR 52+120 – Potence de signalisation. 29
Figure 40 - RN 88 - PR 49+420 - Zone limitée à 70 km/h 30
Figure 41 - RN88 - PR 45+270 – Voies et trottoir étroits. 30
Figure 42 - RN88 - PR 40+750 30
Figure 43 - RN88 - PR 33+800 - Passage à proximité du village de Pelouse 31
Figure 44 - RN88 - PR 34+540 - Dépassement autorisée dans une courbe 31
Figure 45 - RN88 - PR 29+150 - Le causse 31
Figure 46 - RN88 - PR 26+100 - secteur limité à 70 km/h 32
Figure 47 - RN88 - PR 22+600 - l'Habitarelle 32
Figure 48 - RN88 - PR19+520 - Alignement droit 32
Figure 49 - RN88 - PR 14+880 - Chaudeyrac 32
Figure 50 - RN88 - PR 11+190 - Bâti en bord de voie 33
Figure 51 - RN88 - PR 1+170 - Langogne 33
Figure 52 – A75 - Mende - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 33
Figure 53 – Traversée de Mende - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 33
Figure 54 – Badaroux – Langogne - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 34
Figure 55 – Traversée de Langogne - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 34
Figure 56 - Créneau de dépassement à la sortie de Langogne 48
Figure 57 – Traversée de Pradelles 48
Figure 58 – Carrefour RN88 – RN102 (en arrivant de Langogne) 48
Figure 59 - Arrivée sur le carrefour depuis le Puy-en-Velay 48
Figure 60 – Évolution de la RN88 sur le plateau. 49
Figure 61 - Traversée du lieu-dit les Bargettes - limitation à 70 km/h 49
Figure 62 - Traversée de Costaros 49
Figure 63 - Bretelles entrée / sortie échangeur dénivelé 49
Figure 64 – Giratoire RD906 50
Figure 65 – Descente vers le Puy-en-Velay 50
Figure 66 – Langogne – RD906 - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google 50
Figure 67 : Densité de Population le long de la RN88 – Section Rodez – Séverac/A75 57
Figure 68 : Densité de Population le long de la RN88 – Section A75 – Le Puy-en-Velay 58
Figure 69 : Croissance de la population – Section Rodez – Séverac/A75 59
Figure 70 : Croissance de la population – A75 – Puy-en-Velay 60
Figure 71 : Répartition de la population par tranche d'âges sur le périmètre étudié (Source : INSEE) 61
Figure 72 : Age moyen par commune – Section Rodez-Séverac/A75 61
Figure 73 : Age moyen par commune –A75 – Le Puy-en-Velay 62

Figure 74 : Structure de la population selon la catégorie socio professionnelle (Source : INSEE 2014) 63
Figure 75 : Évolution du nombre d'emploi par commune entre 1999 et 2014 – section Rodez – Séverac/A75 64
Figure 76 : Évolution du nombre d'emploi par commune entre 1999 et 2014 – section A75 – Le Puy-en-Velay 65
Figure 77 : Taux de chômage par commune - section : Rodez-Séverac/A75..... 66
Figure 78 : Taux de chômage par commune - section : A75 – Le Puy-en-Velay..... 67
Figure 79 : Localisation des zones d'activité - section : Rodez-Séverac/A75..... 68
Figure 80 : Localisation des zones d'activité - section : A75 – Le Puy-en-Velay 69
Figure 81 : Les établissements de santé, l'offre de formation et les préfectures - section : Rodez-Séverac/A75..... 70
Figure 82 : Les établissements de santé, l'offre de formation et les préfectures - section : A75 – Le Puy-en-Velay 71
Figure 83 : Les établissements de loisirs et culturels- section : Rodez-Séverac/A75 72
Figure 84 : Les établissements de loisirs et culturels - section : A75 – Le Puy-en-Velay..... 73
Figure 85 : Offre d'hébergement touristique - section : Rodez-Séverac/A75..... 75
Figure 86 : Offre d'hébergement touristique - section : A75- Le Puy-en-Velay 76
Figure 87 : Flux Domicile – Travail - section : Rodez-Séverac/A75..... 77
Figure 88 : Flux Domicile – Travail - section : A75 – Le Puy-en-Velay..... 78
Figure 89 : Dessertes TER sur la section d'étude..... 79
Figure 90 : Itinéraire via la RN88 pour l'OD Toulouse Lyon 81
Figure 91 : itinéraires concurrents à la RN88 pour la liaison Toulouse-Lyon..... 81
Figure 92 : Itinéraire via la RN88 pour l'OD Narbonne/Béziers Lyon 82
Figure 93 : Itinéraires concurrents à la RN88 pour les liaisons Narbonne/Béziers-Lyon..... 82
Figure 94 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur Rodez – Séverac le Château 83
Figure 95 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur est de l'A75 . 84
Figure 96 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur Langogne – Le Puy-en-Velay 85
Figure 97 : Trafics Moyens Journaliers Annuels sur la portion de RN88 à l'étude 86
Figure 98 : Évolution des trafics sur la RN88 depuis 2009 86
Figure 99 : Évolution moyenne annuelle et évolution absolue des trafics depuis 2009 87
Figure 100 : Saisonnalité des trafics à l'ouest de l'A75 87
Figure 101 : Saisonnalité des trafics à l'est de l'A75..... 88
Figure 102 : Évolution horaire du trafic à l'Est de Rodez – Comparaison été et hiver 88
Figure 103 : Évolution horaire du trafic à l'ouest Mende – Comparaison été et hiver..... 89
Figure 104 : Évolution horaire du trafic à Langogne– Comparaison été et hiver..... 89
Figure 105 : Charges de trafic au niveau de l'Agglomération de Rodez..... 90
Figure 106 : Charges de trafic au niveau de Séverac l'Église / Séverac le Château 90
Figure 107 : Charges de trafic à l'est de l'A75..... 91
Figure 108 : Charges de trafics au niveau de la commune de Mende 91
Figure 109 : Charges de trafics entre Langogne et le Puy-en-Velay 92
Figure 110 : Charges de trafics au niveau du Puy-en-Velay..... 92
Figure 111 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre.....93
Figure 112 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de l'A75 – semaine du 9 au 15 octobre 93
Figure 113 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre 94
Figure 114 : Localisation du poste de comptage – Moyenne du 6 au 19 octobre 94
Figure 115 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre.....95
Figure 116 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre 95
Figure 117 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de l'A75 – Moyenne du 6 au 19 octobre.....95
Figure 118 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de l'A75 – Moyenne du 6 au 19 octobre 96
Figure 119 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre 96
Figure 120 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre.....96
Figure 121 : Évolution horaire des trafics au Nord de la RN102 – Moyenne du 6 au 19 octobre 97
Figure 122 : Synthèse des flux sur la RN88 au nord de la RN102 – Moyenne du 6 au 19 octobre.....97
Figure 123 : Représentation de la typologie des flux empruntant la RN88 97
Figure 124 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Rodez aux heures de pointe 98
Figure 125 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de l'A75 aux heures de pointe 98
Figure 126 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Mende aux heures de pointe 99
Figure 127 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Mende aux heures de pointe 99
Figure 128 - RN88 Rodez/A75 - Localisation des accidents 100
Figure 129 - RN88 Rodez/A75 - Localisation des accidents.....101
Figure 130 - Rodez / A75 - Bilan de l'accidentologie par section 102
Figure 131 - Rodez / A75 - Zone accentogène en amont de la Roquette.....103
Figure 132 - Rodez-A75 / Évolution annuelle de l'accidentologie 104
Figure 133 - Rodez / A75 - Accidents en intersection.....105
Figure 134 - Rodez / A75 – Accidents et conditions climatiques.....105
Figure 135 - Rodez / A75 – Accidents et conditions de luminosité 105
Figure 136 - Rodez / A75 – Type de véhicules impliqués dans les accidents 106
Figure 137 - Rodez / A75 – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait.....106
Figure 138 - Rodez / A75 – Manœuvre des véhicules avant l'accident. 106
Figure 139 - Rodez / A75 – Type de collision. 107
Figure 140 - Rodez / A75 – Âge des conducteurs. 107
Figure 141 - Lozère - Localisation des accidents.....109
Figure 142 - ZAAC - PR 54+700 - 60+400 111
Figure 143 - ZAAC - PR 19+380 – 22+340 111
Figure 144 A75 - Langogne / Évolution annuelle de l'accidentologie 112
Figure 145 - A75 / Langogne - Accidents en intersection 113
Figure 146 - A75 / Langogne – Accidents et conditions climatiques 113
Figure 147 A75 / Langogne – Accidents et conditions de luminosité 113
Figure 148 - A75 / Langogne – Type de véhicules impliqués dans les accidents.....114

Figure 149 - Rodez / A75 – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait. 114
Figure 150 A75 / Langogne – Manœuvre des véhicules avant l'accident. 114
Figure 151 - A75 / Langogne – Type de collision. 115
Figure 152 - A75 / Langogne Obstacles mobiles heurtés. 115
Figure 153 A75 / Langogne – Âge des conducteurs. 116
Figure 154 - A75 / Langogne Type de trajet des victimes 116
Figure 155 - Langogne / Le Puy-en-Velay - Localisation des accidents 117
Figure 157 Langogne / Le Puy-en-Velay - Évolution annuelle de l'accidentologie 119
Figure 158 - Langogne / Le Puy-en-Velay - Accidents en intersection 120
Figure 159 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Accidents et conditions climatiques 120
Figure 160 Langogne / Le Puy-en-Velay – Accidents et conditions de luminosité 120
Figure 161 Langogne / Le Puy-en-Velay – Type de véhicules impliqués dans les accidents 121
Figure 162 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait. 121
Figure 163 Langogne / Le Puy-en-Velay – Manœuvre des véhicules avant l'accident. 121
Figure 164 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Type de collision. 122
Figure 165 Langogne / Le Puy-en-Velay – Âge des conducteurs. 122
Figure 166 - Langogne / Le Puy-en-Velay Type de trajet des victimes 122
Figure 167 : Zonage de la modélisation des trafics sur la RN88 123
Figure 168 : Réseau modélisé sur le périmètre d'étude 123

1 OBJET ET CONTEXTE DE L'ÉTUDE

1.1 Contexte général

La RN88 constitue un axe majeur de desserte du territoire, traversant le Massif Central et reliant les métropoles toulousaines et lyonnaises en passant par l'ensemble des préfectures des départements traversés : Albi, Rodez, Mende, le Puy-en-Velay et Saint-Etienne. Son itinéraire constitue aussi une liaison directe entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Depuis les premières réflexions menées en 1993, cet axe historique a été aménagé à 2 x 2 voies, sur de nombreuses sections, par tronçons successifs. La section centrale, entre **Rodez et le Puy-en-Velay** constitue aujourd'hui la plus grande partie non aménagée à 2x2 voies de l'itinéraire.

Cette section a fait l'objet de nombreuses études qui ont abouti :

- pour la partie entre **Rodez et l'A75**, à la définition d'un tracé neuf à 2x2 voies et à sa déclaration d'utilité publique (20/11/1997).

  L'État a ensuite acquit l'ensemble des emprises foncières nécessaires pour sa réalisation et certains tronçons ont été réalisés comme la déviation de Recoules ou sont en cours d'étude.



Figure 1 - Déviation de Recoules

- Pour la partie entre **l'A75 et Le Puy-en-Velay,** à la définition d'un fuseau préférentiel suite à une large concertation. Depuis certains tronçons ont fait l'objet d'aménagement, comme l'extrémité Ouest de cette partie avec la réalisation des Viaducs de la Colagne et du Fournens au niveau du raccordement de la route nationale sur l'A75, ou sont en cours d'étude (contournement de Langogne).



Figure 2 - Viaduc de La Colagne

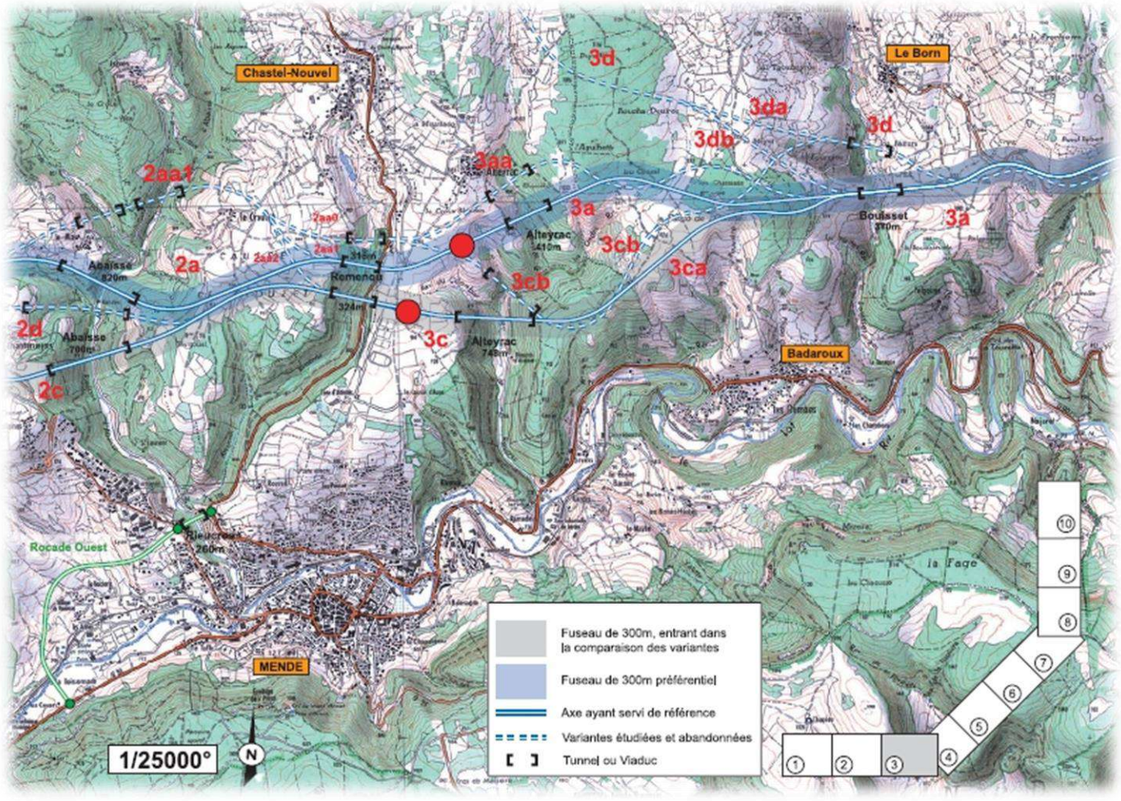


Figure 3 - Variantes envisagées (extrait) et fuseau préférentiel au niveau de Mende

Cependant depuis une dizaine d'années le **Grenelle de l'Environnement** et les **contraintes budgétaires** ont amené l'État à aborder la modernisation des axes routiers sous un nouvel angle en favorisant l'optimisation du réseau existant. Cette nouvelle politique permet, tout en répondant aux besoins des territoires traversés, de limiter l'impact environnemental des projets et de nécessiter des moyens financiers compatibles avec les programmes de financement du réseau national.

Dans ce cadre, par lettre en date du 10 octobre 2016, le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche demandait au Préfet de la région Occitanie de conduire une **étude d'itinéraire, objet du présent dossier,** pour l'ensemble de **la RN 88 de Rodez au Puy-en-Velay**. Cette étude d'itinéraire sera menée et les dossiers constitués en application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 et de l'instruction technique du 12 septembre 2017 du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, relatives aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion du réseau routier national.

1.2 Les objectifs de l'étude d'itinéraire

L'objectif de l'étude est de définir un schéma d'aménagement de la RN88 dans le temps permettant un traitement progressif de l'itinéraire pour passer de la situation actuelle à un aménagement à très long terme à 2x2 voies de la RN88. Ce schéma doit permettre :

- Sur la section Rodez-A75
  - de proposer un phasage longitudinal de l'aménagement à 2x2 voies
  - des aménagements ponctuels de la route actuelle, finançables à court terme et apportant des réponses aux enjeux de sécurité.
- Sur la section A75-Le Puy-en-Velay
  - De proposer un phasage longitudinal et/ou transversal de l'aménagement à 2x2 voies de la RN88
  - De proposer des aménagements ponctuels, dans l'attente de la mise à 2x2 voies, permettant à court et moyen terme de répondre aux problématiques de desserte des territoires traversés et aux enjeux de sécurité.

1.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier porte sur la première partie de l'étude d'itinéraire, à savoir le diagnostic de la RN88.

2 PRÉSENTATION ET ANALYSE DE L'ITINÉRAIRE DE LA RN88

2.1 Contexte

L'itinéraire étudié de la RN88 débute à Rodez au niveau du giratoire entre la RN88 et la RD988 et se termine au niveau du giratoire entre la RN88 et la RD906 au sud du Puy-en-Velay. Cet itinéraire emprunte un tronçon de l'A75 entre les échangeurs n°42 et n°39.

L'itinéraire étudié traverse quatre départements :

- L'Aveyron de Rodez à Sévérac-le-Château

  Ce tronçon de la RN88 débute au niveau de la RD988 (PR 46+400) et se termine au niveau du raccordement de RN88 (PR 1) sur l'A75 via l'échangeur n°42 (PR 190 de l'A75). Sa longueur est de 46 km.

- La Lozère

  L'intégralité de la RN88 dans le département de la Lozère est concernée par le projet. La route nationale débute (PR83+1000) à l'Ouest au niveau de l'échangeur n°39 de l'A75 (PR163) et se termine un peu après la traversée de la ville de Langogne (PR 0). La longueur de la RN88 dans le département de la Lozère est d'environ 81 km.

- L'Ardèche

  La RN88 passe brièvement dans le département de l'Ardèche, avec un linéaire d'un peu moins de 2.5 km (entre les PR0 et PR 2+ 400).

- La Haute-Loire

  Le dernier tronçon de l'itinéraire se situe dans le département de la Haute-Loire entre l'extrémité Sud de la route nationale dans ce département (PR 100+400) et le giratoire avec la RD906 (PR 73 + 600), soit un linéaire de 27 km environ.

L'analyse de l'itinéraire se fera sur son découpage en 3 sections principales :

- Section Rodez – A75
- Section A75 – Langogne
- Section – Langogne – Le Puy-en-Velay

2.2 Section Rodez – A75

2.2.1 Description de l'itinéraire par sections homogènes

Tronçon – giratoire RD988 (St-Marc) – giratoire RD217 (PR 46 +400 à PR43+200)

Ce tronçon d'un peu plus de 3 km de la RN88 a le statut de route Express.

La RN88 a un profil en travers à 2 voies avec des bandes dérasées revêtus. Aucun carrefour n'est présent sur cette section en dehors de ceux aux extrémités ni aucun accès (de par son statut).

La géométrie de la route est très rectiligne et son profil en long est relativement plat.

La vitesse est limitée à 90 km/h.

Le dépassement est possible sur environ 1.5 km (cumulé – par sens).

Cinq accidents se sont déroulés sur cette section (2012-2016), tous à proximité du giratoire avec la RD988 (voir §5 sur l'accidentologie).



Figure 4 - RN88 - PR 44+400 - Sens 2

Tronçon – traversée de la Roquette (PR43+200 à 42 + 600)

Sur ce court tronçon la RN88 traverse la zone urbaine de la Roquette (commune d'Onet le Château).
La route évolue dans un contexte urbain avec de multiples accès, des traversées piétonnes du stationnement en bord de voie… La vitesse est cependant limitée à 70 km/h à la place de 50 km/h. Aucun accident corporel n'est survenu sur ce tronçon entre 2012 et 2016.



Figure 59 - PR 42 + 970

Tronçon – la Roquette / Gages (PR42+600 à 35+300)

Cette section, longue d'un peu plus de 7 km évolue dans un environnement de rase campagne. Le tracé de la route nationale actuelle correspond à son tracé historique d'où un nombre relativement importants (une trentaine) d'accès riverains et la présence de bâti en bord de voie.

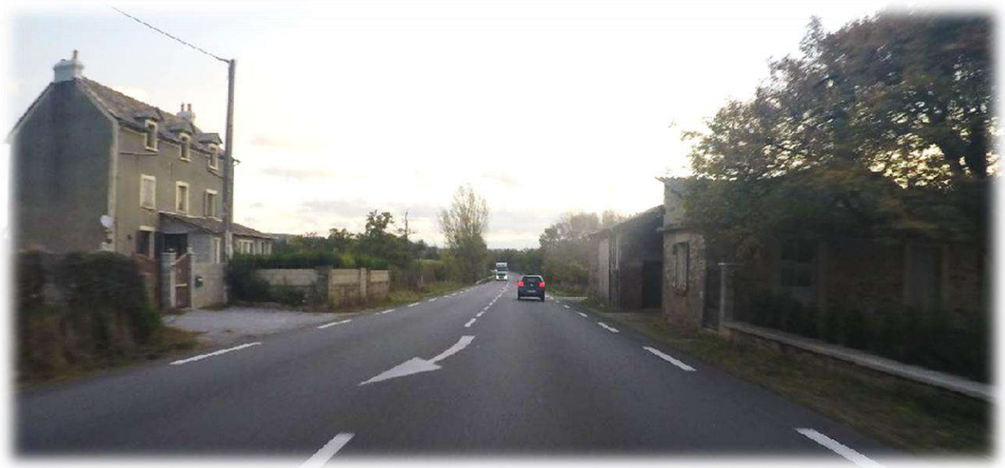


Figure 6 - RN88 - PR 38+800 – bâti en bord de voie



Figure 7 - RN88 - PR 37+480 - Accès riverain

La route nationale comporte deux voies de circulation et une bande dérasée droite revêtue étroite servant de support à la signalisation horizontale. Le reste de la bande dérasée est enherbée.

En plan ce tronçon est relativement rectiligne mais présente quelques courbes marquées dont deux balayent un angle de 90°. En profil en long la route est relativement plate.

L'offre de dépassement représente un linéaire d'environ 25% (par sens) du linéaire. Elle se décompose en plusieurs zones relativement courtes (300 m / 400 m).

On observe une certaine concentration des accidents à la sortie du bourg de la Roquette en début de section.

Tronçon traversée de Gages (PR 35+300 à PR 34+500)

La traversée de Gages est relativement longue avec près de 800 m.

L'aménagement de la traversée de Gages est assez disparate. La route est souvent bordée par des trottoirs relativement étroits voire inexistants.

La route est sinueuse en particulier au niveau du franchissement de l'Aveyron.



Figure 8 - RN88 - PR35 – Gages

Aucun accident corporel n'est survenu dans Gages entre 2012 et 2016.

Tronçon Gages / Bertholène (PR34+500 à PR 28+850)

Ce tronçon de 5.5 km évolue dans un environnement de rase campagne.

La RN88 est à 2 voies de circulation avec une partie de la bande dérasée droite revêtue (support signalisation horizontale) et l'autre enherbée.

Dans sa première partie, la route est sinueuse mais avec des rayons importants sauf au niveau du franchissement de la voie ferrée où la géométrie en plan de la route a amené à réduire la vitesse à 70 km/h. La deuxième partie de la section est relativement rectiligne. C'est dans cette deuxième partie que l'offre de dépassement est la plus importante. Les possibilités de dépassement représentent environ 25% du tronçon (pour chaque sens) réparties en plusieurs zones relativement courtes.

Comme évoqué ci-dessus, le point marquant de ce tronçon est la présence d'un passage à niveau. La voie ferrée étant parallèle à la route nationale, le franchissement a la mise en place d'une géométrie sinueuse.

Les carrefours et accès riverains ne sont pas très nombreux sur cette section et essentiellement concentrés à l'approche de Bertholène.

Deux accidents se sont produits sur ce tronçon entre 2012 et 2016.



Figure 9 - RN88 - PR33+900 - Passage à niveau

Traversée de Bertholène (PR 28+850 à 27+950)

Comme pour Gages, la traversée de Bertholène est relativement longue avec près de 900 m.

La traversée a fait l'objet d'un aménagement spécifique avec, la réalisation de trottoirs, la mise en place d'une bande centrale ou le renforcement de la signalisation horizontale des traversées piétonnes.



Figure 10 - RN88 - PR 28+560 -Bertholène

La géométrie de la route nationale ne présente pas de difficulté particulière. La vitesse est limitée à 50 km/h.

Bertholène – Gaillac d'Aveyron (PR 27+950 à PR 14+400)

Ce tronçon de 13.5 km est un tronçon de rase campagne.

Sur l'ensemble du tronçon la route nationale est à 2 voies de circulation. La composition de l'accotement est variable et la bande dérasée droite peut être très étroite (largeur pour la signalisation horizontale uniquement).

En profil en long, ce tronçon ne présente pas de difficulté particulière.

En plan, la première partie de ce tronçon (jusqu'au niveau de Gagnac – vers le PR18) comporte de nombreux alignements droits relativement longs et de larges courbes. Cela est particulièrement le cas au niveau de la déviation de Laissac.

Après Gagnac, la vallée de l'Aveyron se rétrécie et la route devient nettement plus sinueuse.



Figure 11 - RN88 - Déviation de Laissac - PR 25 + 150

Ce tronçon comporte plusieurs points particuliers :

- Deux passages à niveau le premier en sortie de Bertholène (PR 27+150) et le second au niveau de Gagnac (PR 18+100). La sinuosité de la route nationale au niveau de ces passages à niveau n'est pas trop marquée. Aucune limitation de vitesse particulière n'est ainsi appliquée à leur niveau. On peut cependant noter que les conditions de visibilité sur le passage à niveau du PR18+100 semblent limitées (inférieures à la distance d'arrêt à 90 km/h dans une zone en courbe).
- Au niveau de la déviation de Laissac, le traitement de l'échangeur avec la RD28 a été réalisé de manière dénivelée (seul point d'échange dénivelé entre Rodez et l'A75 en dehors des sections à 2x2 voies).

La géométrie relativement rectiligne de ce tronçon permet d'avoir une offre de dépassement importante dans chaque sens représentant environ 40% de l'itinéraire avec des zones de dépassement relativement longues (plus de 1 km).

Le nombre de carrefours et d'accès est relativement limité et reparti sur l'ensemble du tronçon. Les carrefours sont de type en T ou en Croix. Quelques carrefours sont aménagés avec une voie de tourne-à-gauche. Il n'y a en revanche aucun carrefour de type giratoire.



Figure 12 - RN88 - PR 24 +200 - échangeur de Laissac

Traversée de Gaillac d'Aveyron (PR 14+400 à 14+100)

La traversée de Gaillac d'Aveyron est relativement courte, 300 m et le nombre de bâtis en bord de voie est limité.

La vitesse, supérieure à la vitesse de référence en agglomération, est limitée à 70 km/h.



Figure 13 - RN88 - PR 14+330 - Gaillac d'Aveyron

Tronçon Gaillac d'Aveyron / Recoules (PR 14+100 à 11+300)

Cette section est longue d'un peu moins de 3 km.

C'est une section de rase campagne avec cependant la traversée du lieu-dit Varès sur une longueur assez importante (700 m) et sans limitation de vitesse particulière. Dans cette traversée les carrefours et accès sont relativement nombreux. En dehors de ce lieu-dit les carrefours et accès sont peu nombreux (carrefour en T simple en général).



Figure 14 - RN88 - PR 12+000 - Traversée de Varès

L'offre de dépassement est assez limitée et la principale (d'une longueur d'environ 400 m) se situe dans la traversée du lieu-dit Varès, secteur où les carrefours et les accès sont les plus nombreux.

Ce tronçon se termine sur le giratoire marquant le début de la déviation de Recoules.

Déviation de Recoules (PR 11+300 à 8+270)

La déviation du village de Recoules comporte deux sections distinctes :

- La première entre l'origine du tronçon et le giratoire avec la RD582 (PR 10+250). Cette section longue d'environ 1 km est à deux voies de circulation.

  La chaussée comporte une bande dérasée droite revêtue et large (par rapport au reste de l'itinéraire de la RN88 – largeur correspondant aux recommandations de l'ARP).

  Les deux sens de circulation ne sont pas séparés physiquement. Ce tronçon ne comporte aucune zone de dépassement.

  Ce tronçon est isolé de son environnement (aucun accès ni carrefour).



Figure 15 - RN88 - PR 10 + 650

- La seconde section, à partir du giratoire avec la RD582 est, en dehors des raccordements d'extrémité, à 2x2 voies avec une séparation physique des deux sens de circulation. La longueur de cette section à 2x2 voies est d'environ 1 km. La géométrie de cette section ne pose pas de problème particulier.

  Aucun accès ni carrefour n'est présent sur cette section.

  La limitation de vitesse sur cette section de la déviation à 2x2 voies est de 90 km/h.



Figure 16 - RN88 – 9 + 600

Tronçon Recoules – Sévérac-le-Château (PR 8+270 à 3 + 1380)

Ce tronçon est long d'un peu moins de 5 km. La RN88 est à 2 voies avec une bande dérasée généralement revêtue et étroite.

Ce tronçon évolue en rase campagne. Seul son extrémité comporte un bâti relativement proche de la voie et une succession d'accès (traversée de la zone artisanale les Planes).



Figure 17 - RN88 - PR 3 + 1650 - Traversée zone artisanale les Planes

Sur le reste du tronçon, la configuration de la route est similaire au reste de l'itinéraire. La géométrie aussi bien en plan qu'en long ne pose pas de forte contrainte.



Figure 18 - RN88 - PR 5+900

Le point particulier de cette section est la présence d'un passage à niveau au niveau du PR 7+700. La géométrie de la RN88 au niveau de ce franchissement n'a pas nécessité une limitation de vitesse spécifique. En direction de Rodez, le profil en long de la route nationale admet un point haut local qui masque partiellement la visibilité sur le passage à niveau.

Ce tronçon comporte deux zones de dépassement (vitesse limitée à 90 km/h), dans chaque sens, assez longues (de l'ordre de 800 m de long).

Déviation de Sévérac-le-Château (PR3+1380 PR1)

Cette dernière section, longue d'environ 3 km, permet le raccordement de la RN88 à l'A75. Cette section a le statut de voie express.

Ce tronçon est à 2x2 voies. Deux points d'échanges sont présents sur ce tronçon et sont aménagés de manière dénivelée.

Le premier échangeur permet les échanges avec la RD809 et l'accès à Sévérac-le-Château. Le second permet de desservir l'aire de service de l'Aveyron.



Figure 19 - RN88 - PR 3+500

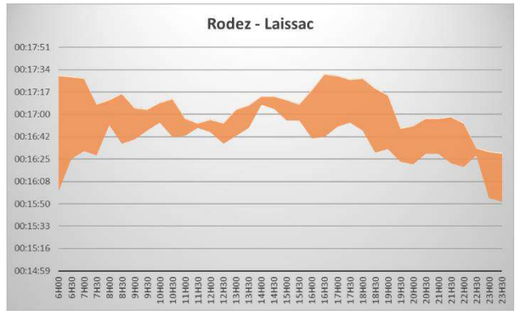
La vitesse est limitée à 110 km/h.

2.2.2 Temps de parcours / vitesses

Des relevés de temps de parcours ont été réalisés le 18 octobre 2017 dans les deux sens de circulation. Les conditions de circulation étaient globalement fluides. En complément les temps de parcours (jours ouvrés) observés par Google ont été relevés en mars 2018 (semaine 11).

Le temps de parcours entre Rodez (giratoire St Marc RD988) et l'A75 (PR1 de la RN88) est d'environ 37 mn soit une vitesse moyenne de 74 km/h (itinéraire de 46 km). Ce temps relevé est cohérent avec les temps moyens fournis par Google (entre 34 mn et 44 mn).

Entre Rodez et Laissac (carrefour avec l'ancien tracé de la route nationale) le temps de parcours relevé est de l'ordre de 18 mn soit une vitesse moyenne entre 65 km/h et 70 km/h. Les temps de parcours fournis par Google en mars 2018 sont du même ordre de grandeur et montrent une variation du temps de parcours, suivant les jours et les heures, de l'ordre de 10% dans le sens Rodez – Laissac (soit un peu plus d'une minute et demi) et de l'ordre de 40% (soit plus de de 5mn) dans le sens inverse. Cet écart important a été observé le soir et concerne l'extrémité de l'itinéraire (arrivée dans l'agglomération de Rodez).



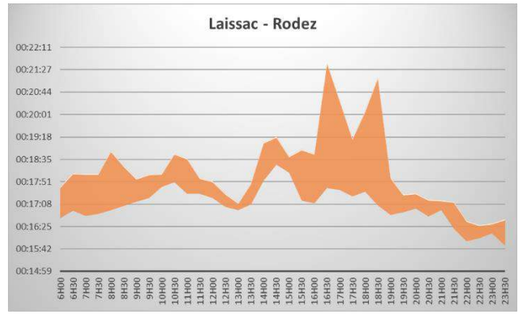
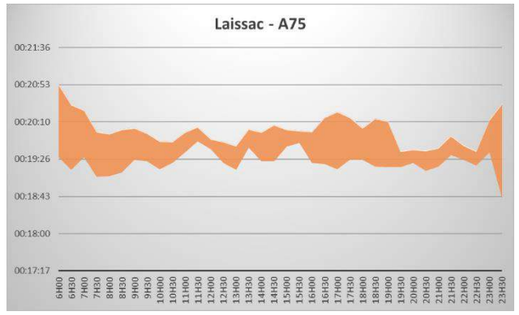


Figure 20 – Rodez-Laissac - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

Entre Laissac et l'A75, le temps de parcours est de l'ordre de 19 mn soit une vitesse moyenne entre 75 km/h et 85 km/h. Les temps de parcours fournis par Google en mars 2018 sont du même ordre de grandeur et montrent une variation du temps de parcours, suivant les jours et les heures, de l'ordre de 10% à 15% dans les deux sens (soit entre 2 et 3 mn).



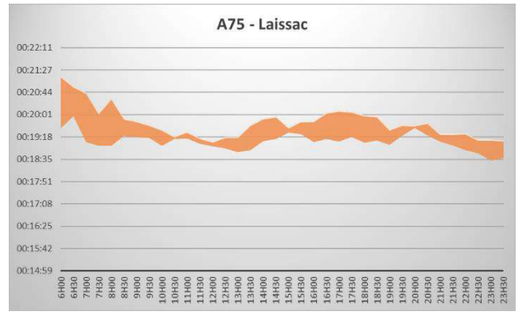


Figure 21 – Laissac – A75 - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

D'avril à septembre, l'augmentation de l'activité agricole génère un trafic d'engins agricoles régulier sur la RN88. Ces véhicules ont une vitesse très réduite mais sont néanmoins difficiles à dépasser par les autres usagers étant donné la faiblesse de l'offre de dépassement, la longueur réduite des zones de dépassement et le niveau de trafic sur la route nationale.

Durant la période estivale, l'augmentation de trafic a aussi un impact sur les temps de parcours.

2.2.3 Bilan section Rodez-A75

Cette section est longue d'environ 46 km.

Quatre agglomérations sont traversées, représentant un linéaire de 2.5 km (soit environ 5% de l'itinéraire) auxquelles se rajoutent des traversées de lieux-dits. Les zones urbaines traversées se situent essentiellement (3 sur 4) sur la partie Ouest de l'itinéraire, entre Rodez et Laissac.

Le profil en long de la route nationale, ne présente pas de difficulté particulière (le secteur le plus marqué si situe au niveau de la déviation de Sévérac-le-Château avec une pente de 4% sur 500 m à 1 000m).

En plan la RN88 est relativement sinueuse mais avec des courbes ayant des rayons généralement suffisamment importants pour ne pas perturber la circulation. Néanmoins ponctuellement, certaines courbes ont des configurations plus restreintes et ont nécessité la mise en place d'une limitation de vitesse. Ces points singuliers se situent essentiellement sur la partie Ouest de l'itinéraire entre Rodez et Laissac.

Quatre passages à niveaux sont implantés sur la RN88 et sont relativement répartis sur l'ensemble de la section. Les deux passages à niveau entre Rodez et Laissac ont une configuration plus restreinte que ceux à l'Est de Laissac (qui a nécessité sur un passage à niveau une réduction de vitesse sur la RN88 à 70 km/h).

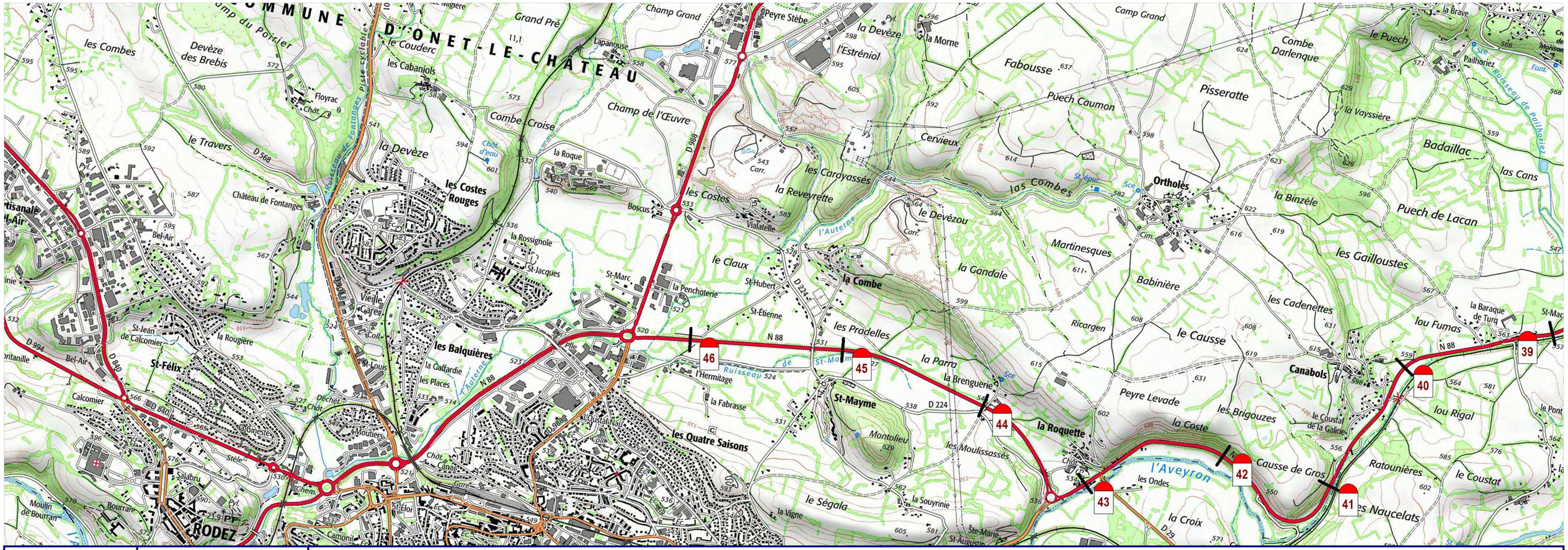
L'offre de dépassement représente environ 30% de l'itinéraire pour chaque sens. Cependant une grande partie de cette offre est composée par des tronçons relativement courts (de l'ordre de 400 m environ) ne permettant pas d'assurer pour une partie significative des situations des possibilités de dépassement sûrs. Cette situation résulte essentiellement de la sinuosité de la RN88. De plus une partie notable de l'offre de dépassement se situe à l'extrémité Est de cette section, en particulier la majeure partie des zones de dépassement les plus longues (déviation de Laissac, de Recoules et de Sévérac le Château).

Enfin, en dehors des déviations de Recoules et de Sévérac-le-Château qui sont aménagées à 2x2 voies, aucun créneau de dépassement n'est aménagé sur la RN88 entre Rodez et l'A75.

2.2.4 Planches d'itinéraire

Les pages suivantes présentent les planches d'itinéraire de la section Rodez / A75 qui synthétisent les principales caractéristiques de la RN88 :

- Environnement (urbain / rase campagne)
- Contraintes géométriques (sinuosité / forte pente)
- Carrefours et accès
- Franchissements (voie ferrée, cours d'eau)
- Profil en travers (nombre de voies / type)
- Limitations de vitesse
- Offre de dépassement (signalisation horizontale)
- Accidents



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

490
ONET-LE-CHATEAU
ONET-LE-CHATEAU
490

130
LA ROQUETTE 630
LA ROQUETTE 630
130 790

P.R.

Bornage et
distances inter PR

46 — 1000 — 45 — 1000 — 44 — 1010 — 43 — 1010 — 42 — 1000 — 41 — 930 — 40 — 1010 — 39

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

600
5 100 890

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

Aurillac
410
Rodez-Centre

240
Rodez-Centre

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

50 320 — 90 130 — 70 630 — 90 1000

Sens PR croissants

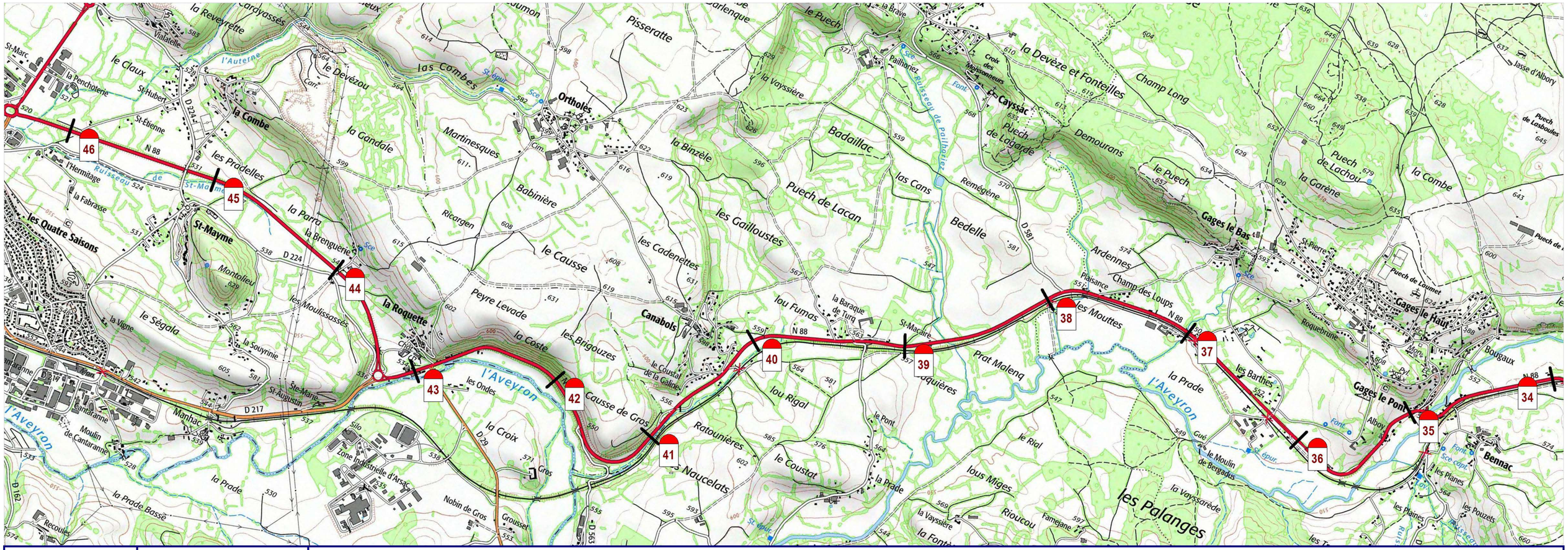
50 490 — 90 320 — 70 130 — 90 630

ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

300 — 0 — 469 — 713 — 369 — 600 — 50



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

490 180
La baraque de turq
La baraque de turq
490 180

290
GAGES
550
GAGES
550
290
L'Aveyron
860 800

P.R.

Bornage et
distances inter PR

42 — 1000 — 41 — 930 — 40 — 1010 — 39 — 1000 — 38 — 990 — 37 — 1010 — 36 — 990 — 35 — 1000 — 34

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

600
5 100 890
830 510
60 0

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

Sens PR croissants

110 90 70 50 30

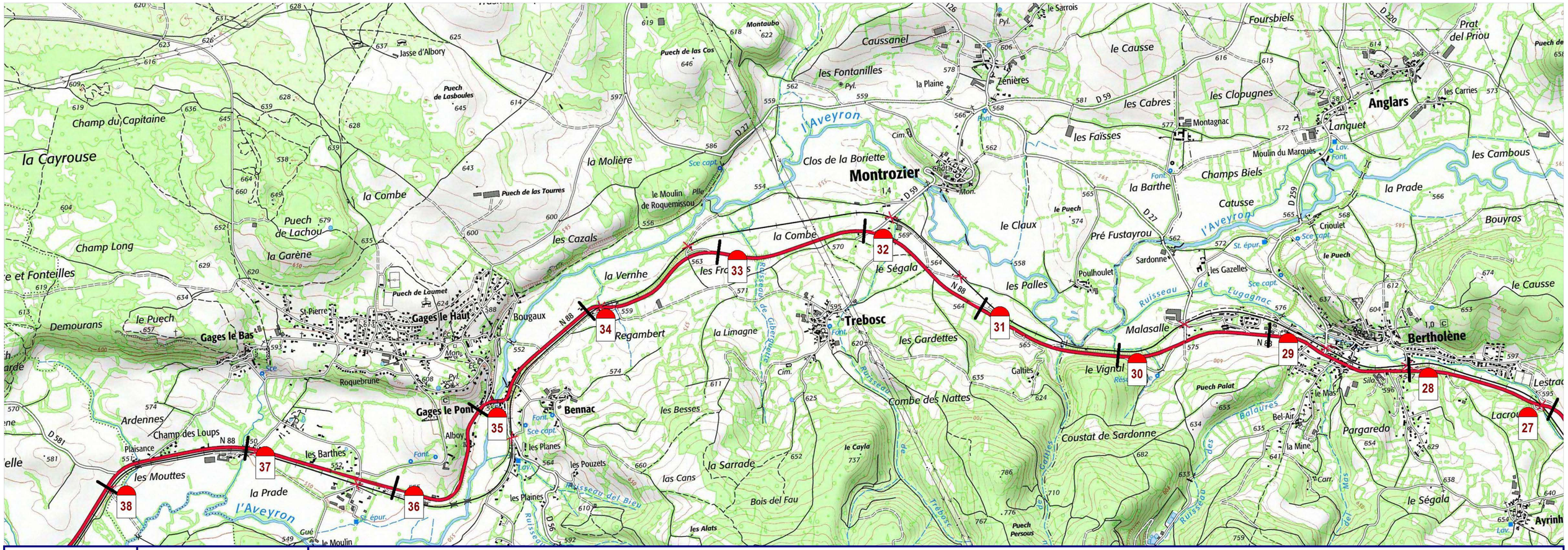
90 0
90 290
50 550
90 60
70 0
50 290
90 550
70 60

ACCIDENTS

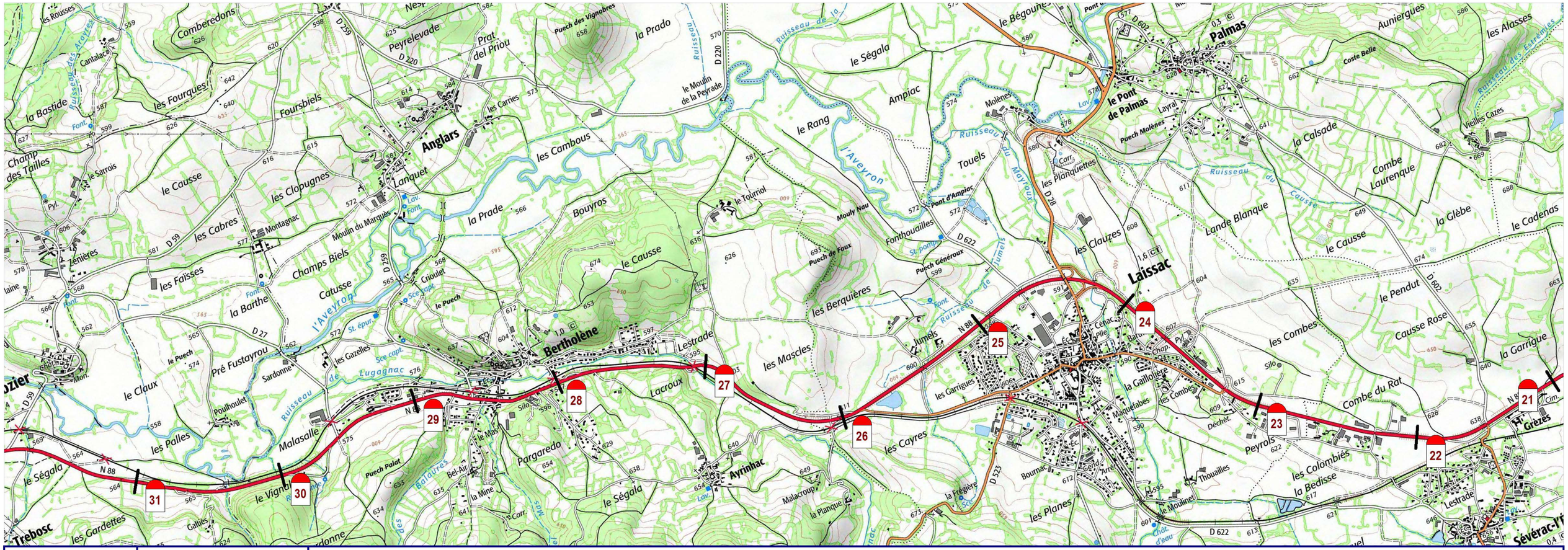
- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

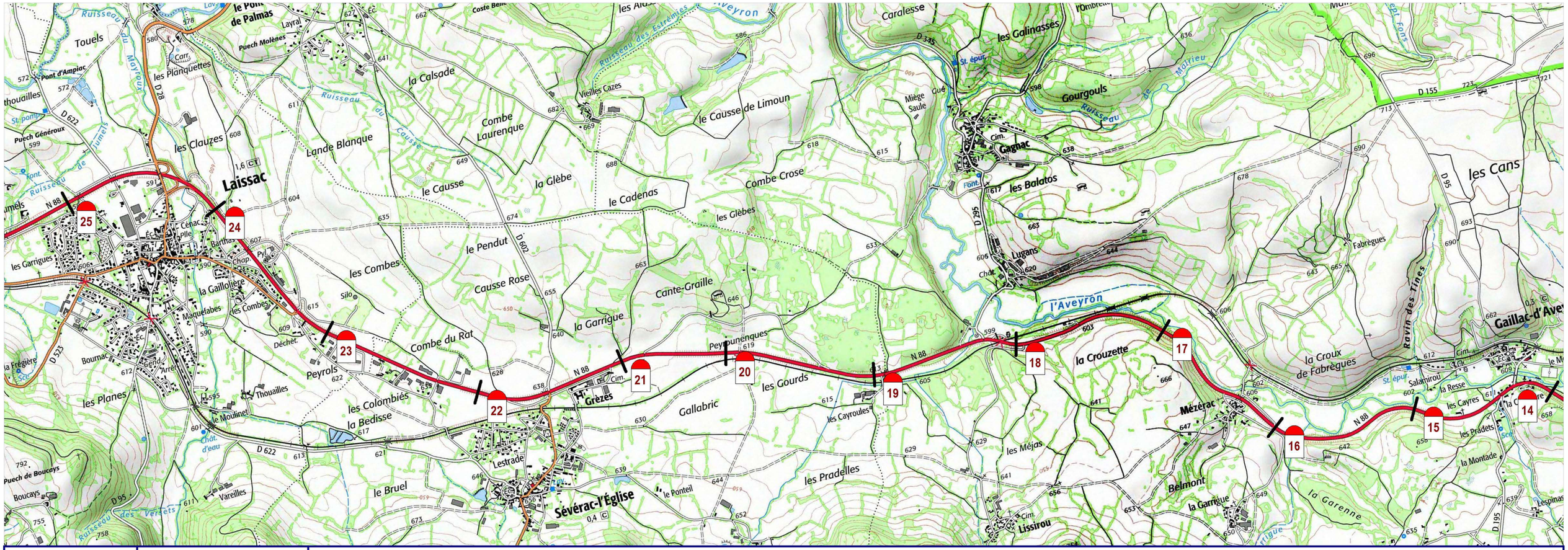
713 369 600 50 900 300 799 632



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	0 GAGES 550 — GAGES 550 — 0 L'Aveyron 800 — 850 BERTHOLENE 960 — BERTHOLENE 850 — 100 960 — 90
P.R.	Bornage et distances inter PR	35 — 1000 — 34 — 1000 — 33 — 990 — 32 — 940 — 31 — 970 — 30 — 1020 — 29 — 970 — 28 — 990 — 27
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		60 — 630
CARREFOURS	**Type de carrefour** : Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur — **Aménagement central** : TAG / Îlots — **Importance des voies** : Voie principale, Voie secondaire — Accès Privé	P P P P P P
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants : 50 (550) 90 (60) 70 (630) 90 (850) 50 (960) 90 (0) — Sens PR croissants : 50 (0) 90 (550) 70 (60) 90 (630) 50 (850) 90 (960)	
ACCIDENTS	Accident Mortel 2010 — Accident avec des BH 2010 — Accident avec des BNH 2020 / 2020	450 — 850 — 399 — 110



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	0 BERTHOLENE — 90 — BERTHOLENE 0
P.R.	Bornage et distances inter PR	28 — 990 — 27 — 1010 — 26 — 1090 — 25 — 1100 — 24 — 1100 — 23 — 1070 — 22 — 1000 — 21
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		
CARREFOURS	**Type de carrefour** — Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur. **Aménagement central** — TAG / Îlots. **Importance des voies** — Voie principale, Voie secondaire. Accès Privé	P — Bozouls 450 Laissac — P P
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants; Sens PR croissants	50 960 — 90 0 ; 50 960
ACCIDENTS	Accident Mortel, Accident avec des BH, Accident avec des BNH	2010, 2010, 2010, 2020, 2020



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

100

440 140
GAILLAC-D'AVEYRON
GAILLAC-D'AVEYRON
440 300 140

P.R.

Bornage et
distances inter PR

22 — 1000 — 21 — 690 — 20 — 990 — 19 — 970 — 18 — 1030 — 17 — 1000 — 16 — 980 — 15 — 1000 — 14

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

Sens PR croissants

110 90 70 50 30

90 70 90
440 140 0

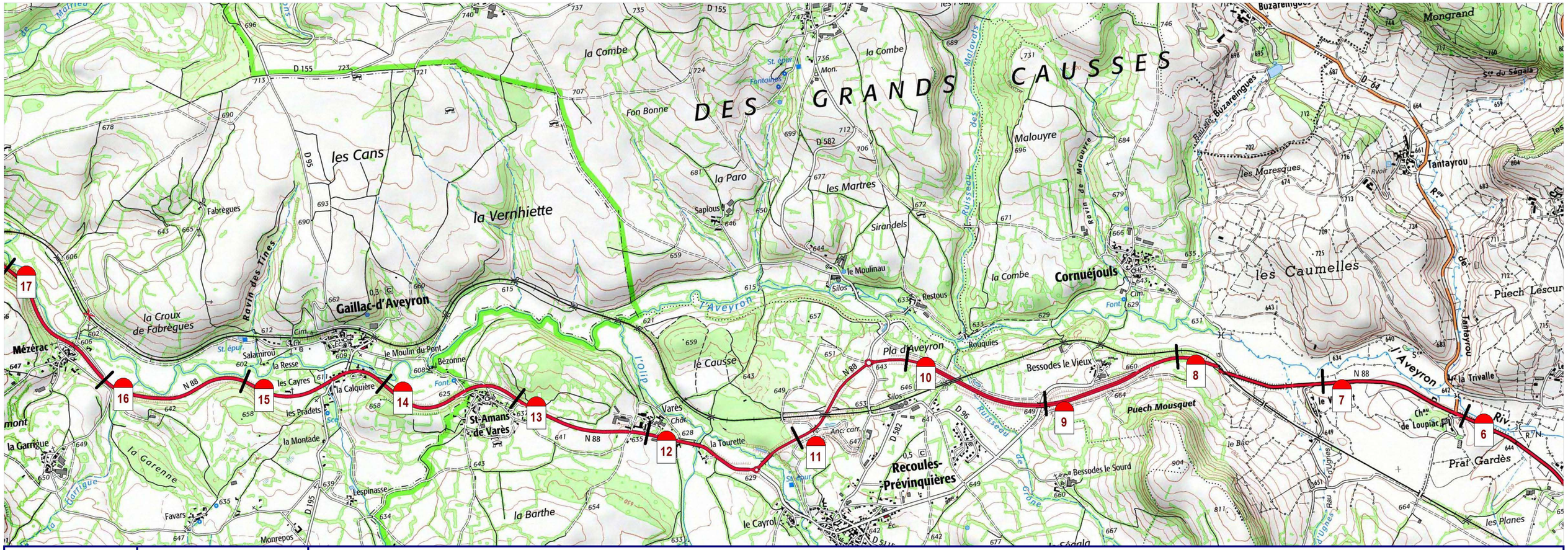
90
0

70 90
440 140

ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

440 140
GAILLAC-D'AVEYRON
GAILLAC-D'AVEYRON
440 300 140

210
Varès 600
Varès 600
210

L'Olip
220

730

630

700

P.R.

Bornage et
distances inter PR

15 — 1000 — 14 — 980 — 13 — 900 — 12 — 1100 — 11 — 970 — 10 — 970 — 9 — 920 — 8 — 990 — 7

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

790 650

CARRECFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

340
Recoules

Buzeins
260
Recoules

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants: 90 (440), 70 (140), 90 (0)

Sens PR croissants: 90 (0), 70 (440), 90 (600)

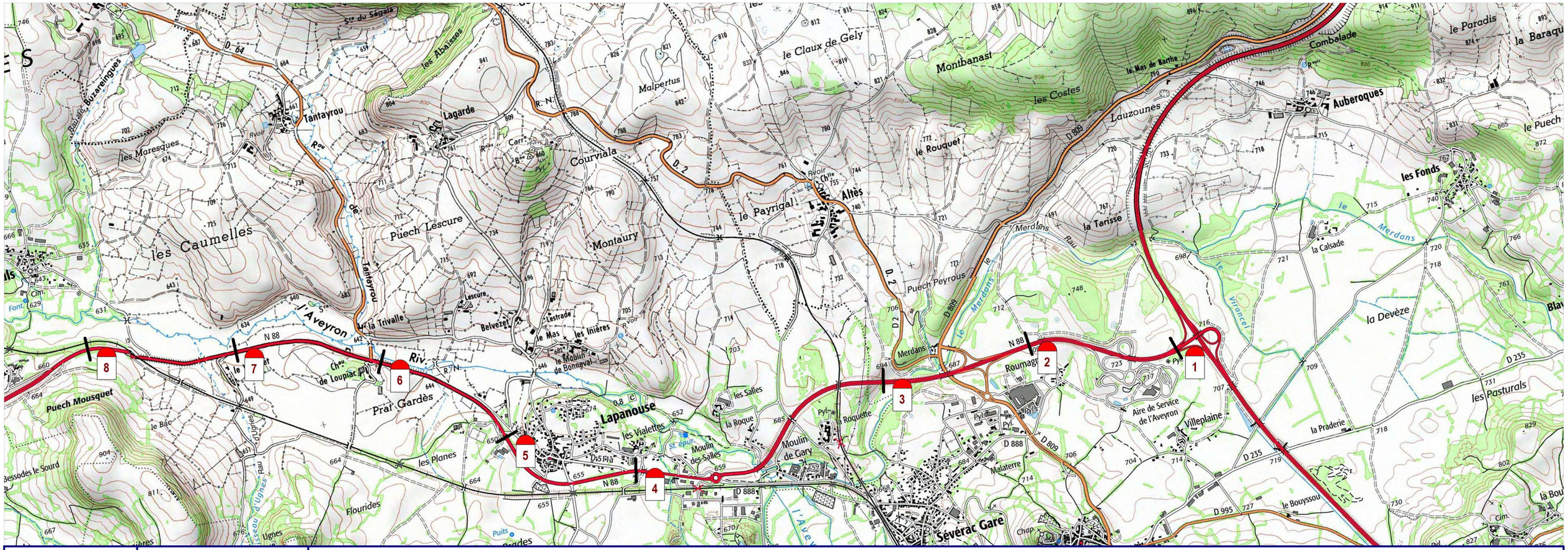
ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

800

243



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

700 — L'Aveyron 1050 — D809 580 — 290 — A75 0

P.R.

Bornage et
distances inter PR

8 — 990 — 7 — 990 — 6 — 1000 — 5 — 1000 — 4 — 1900 — 3 — 990 — 2 — 1000 — 1

DECLIVITE FORTE

1090 — 260

FORTE SINUOSITE

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

P

Lapanouse 30

Lapanouse 1380 — Sévérac Le Château

580 — Sévérac-le-Château

310 — Clermont-Ferrand

0 — Montpellier — Aire de Service de l'Aveyron

PROFIL EN TRAVERS

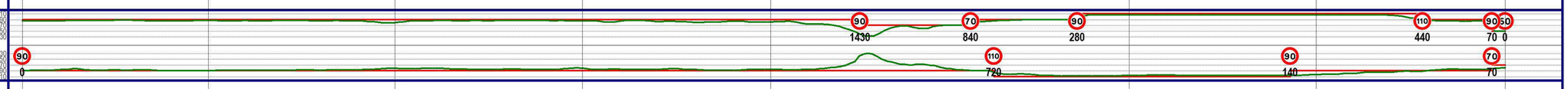
- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

Sens PR croissants



ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

794

2.3 Section A75 / Langogne

2.3.1 Description de l'itinéraire par section homogène

Tronçon A75 / giratoire RD888 (PR 83 +800 – PR 80 + 250)

Ce tronçon, long d'un peu plus de 3.5 km, a été aménagé récemment (2006) et permet de franchir le vallon très encaissé de la Colagne par un viaduc de 663 m de long.

En direction de Mende la RN88 comporte à partir de l'échangeur n°39 de l'A75 2 voies de circulation (regroupement en adjonction des deux bretelles de sortie). La vitesse est limitée à 110 km/h. La route nationale reste à deux voies de circulation sur un peu plus de 1.5 km (PR82+100) avant de revenir à une voie de circulation.

En sens inverse, la RN88 est à deux voies depuis le PR81+900 et le reste sur 1.3 km environ avant de revenir à une voie de circulation (rabattement effectué sur le viaduc de la Colagne) en amont de l'échangeur avec l'A75.



Figure 22 - RN88 - PR83 - Viaduc de la Colagne

Après la section à 2x2 voies, la vitesse sur la RN88 est ramenée à 90 km/h et effectue une boucle (rayon de 300 m, balayage de 180°) pour descendre dans la vallée du Lot et rejoindre le tracé historique de la RN88. La pente de la RN88 est de 7% sur plus d'un kilomètre.

Sur cette partie à 2 voies, aucun dépassement n'est possible.



Figure 23 - RN88 - PR81

Ce tronçon se termine sur un carrefour giratoire qui permet de raccorder le nouveau tracé de la RN88 à l'ancien.

Sur l'ensemble de ce tronçon aucun accès ou carrefour n'est présent et la chaussée de la route nationale est bordée par des bandes dérasées droites revêtues et larges.

Tronçon Giratoire RD988 / Le Bruel (PR 80+250 – PR 70+800)

Dans ce tronçon, long de près de 9.5 km, évolue dans la vallée étroite du Lot. Elle est coincée entre la rivière et le versant Nord de la vallée.
La RN88 est à 2 voies de circulation. Elle comporte une bande dérasée droite généralement étroite qui est revêtue et/ou enherbée.

Côté Nord la route est bordée par un talus de déblais et côté Sud par un système de retenue (muret, glissière), la route surplombant généralement la rivière le Lot.



Figure 24 - RN88 - PR 79+500

La route est sinueuse sur ce tronçon mais les rayons des courbes restent relativement importants. Un virage est cependant plus délicat en début de section : il balaye près de 90° et son rayon est de 120 m uniquement.

En profil en long, la route est en pente modérée.

La route évolue dans un contexte de rase campagne. Les carrefours et accès sont peu nombreux jusqu'au niveau de Chanac (PR73 environ). La route traverse une zone artisanale et des habitations sont implantées à proximité de la voie.

Dans ce secteur la route franchit à deux reprises, par des passages à niveau, la voie ferrée qui va vers Mende. La géométrie de la route nationale au niveau de ces franchissements est réduite (rayons de l'ordre de 60 m) ; la vitesse est ainsi limitée à 50 km/h sur une longueur comprise entre 200 m et 300 m. Environ 1 500 m séparent les deux passages à niveau. Entre ces deux passages à niveau est implantée la halte ferroviaire de Chanac qui a été réaménagée récemment.



Figure 25 - RN88 - PR 73 +40 - Passage à niveau et zone artisanale

Trois créneaux de dépassement sont implantés sur ce tronçon. Deux en direction de Mende et un en sens inverse. Leur longueur utilise est de l'ordre de 600 m à 700 m. En dehors de ces zones aucun dépassement n'est autorisé (sauf dans certains cas pour les véhicules lents – marquage T3).

Enfin au niveau du PR78 un arrêt de bus est présent directement sur la chaussée de la RN88 au droit d'un carrefour aménagé en tourne-à-gauche. Ce carrefour et cet arrêt se situe à l'intérieur d'une courbe de la RN88 et la visibilité est masquée par les talus de déblai quasiment verticaux. Dans ces conditions une limitation à 70 km/h a été mise en place sur 300 m.

Traversée du Bruel (PR 70+800 – 69+850)

La traversée de ce village est relativement longue : 1 km. La vitesse est limitée à 50 km/h.
Le bâti est continu le long de cette traversée de part et d'autre de la route sauf à son extrémité Nord-Est où la route nationale franchit une troisième fois la voie ferrée.

Les accès et carrefours sur la RN88 sont ainsi nombreux dans la traversée du village (plus d'une vingtaine).



Figure 26 - RN 88 - PR 70+240 - Centre du Bruel

On peut remarquer que la signalisation horizontale autorise les dépassements dans quasiment toute la traversée du village (sauf au niveau du franchissement de la voie ferrée).

Tronçon le Bruel – Balsièges (PR 69+850 – 58+800)

Ce tronçon de 10.5 km évolue dans un contexte de rase campagne. La route a globalement la même configuration que sur les sections de rase campagne précédentes.

À la sortie du Bruel, la route est sinueuse mais les courbes ont des rayons assez confortables et comporte quelques alignements droits relativement longs (dont un de près de 700 m).



Figure 27 - RN88 - PR 69 - Alignement droit de près de 700 m

À plusieurs reprises du bâti est ponctuellement présent en bord de voie générant des situations peu favorables pour la sécurité. Ces bâtis semblent souvent inoccupés.



Figure 28 - RN88 - PR 68+300 - Route coincée entre le bâti et la voie ferrée



Figure 29 - RN88 - PR 67+600 – bâti en bord de voie

La route franchit une quatrième fois la voie ferrée avec un enchainement de courbes/contre courbes ayant de petits rayons (80 m). La vitesse est ainsi limitée à 50 km/h. C'est le dernier franchissement à niveau de la voie ferrée jusqu'à Mende.

La RD808 (ex RN108) se raccorde sur la RN88 juste après le franchissement de la voie ferrée au PR 65+700.

Sur cette première partie entre Le Bruel et la RD808, le marquage axial est uniquement en T3 (sauf au niveau de la voie ferrée avec ponctuellement une ligne continue), malgré la présence d'alignements droits relativement longs qui permettrait des dépassements.

Après la RD808, la deuxième partie du tronçon de la RN88 jusqu'à Balsièges devient plus sinueuse avec ponctuellement des courbes ayant des rayons faibles (80 m, 120 m) nécessitant une réduction de la vitesse à 70 km/h.

L'offre de dépassement sur cette deuxième partie est composée par deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, ont été aménagés. Le créneau en direction de Mende à une longueur utile d'environ 1100 m tandis que celui en sens inverse a une longueur utile 650 m environ. En dehors de ces créneaux le dépassement est interdit (ligne continue ou T3).



Figure 30 - RN88 - PR 59+450 - Limitation de vitesse en amont d'un virage

Sur l'ensemble de la section le profil en long de la route est en pente modérée.

Traversée de Balsièges (PR 58+800 – 58+400)

La traversée de Balsièges est relativement courte (400 m) et comporte très peu de bâtis. Cependant sa configuration est contraignante. La route est sinueuse avec en particulier une courbe de rayon de 50 m balayant plus de 90° dans laquelle se trouve le carrefour RN88/RN106 (côté extérieur de la courbe) et du bâti à proximité immédiate de la chaussée (côté intérieur de la courbe). Le bâti masque la visibilité sur le carrefour (dans le sens de circulation en direction de Rodez).



Figure 31 - RN88 - PR 58+520 – sens 1 - Amorce de la courbe de rayon 50 m et bâti masquant la visibilité



Figure 32 - RN88 - PR 58+670 – sens 2 - Carrefour avec la RN106

Tronçon Balsièges / Mende (PR 58+400 – PR 53 + 180)

Ce tronçon est long de 5 km et évolue dans un contexte de rase campagne. La vallée du Lot reste étroite avant de s'élargir à l'arrivée sur Mende.

Dans cette première partie, longue d'environ 3 km, où la vallée du Lot est étroite, la RN88 est sinueuse et des limitations ponctuelles à 70 km/h ont été mises en place (rayon de l'ordre de 70 m à 80 m couvrant plus de 90°).



Figure 33 - RN88 - PR 56+600 - virage avec un rayon réduit - vitesse limitée à 70 km/h

À l'extrémité de cette première partie, la RN88 franchit la rivière du Lot dans une dernière courbe serrée (rayon de l'ordre de 120 m – vitesse limitée à 70 km/h) et passe ainsi en rive gauche. Elle passe ensuite sous la voie ferrée. Ce passage supérieur, le seul sur l'itinéraire depuis l'A75, pose régulièrement des problèmes de gabarit. Les poids lourds sont alors renvoyés vers la RD42 (et la RD142) qui permet depuis Barjac de rejoindre Mende. Cette route départementale n'est cependant pas dimensionnée pour supporter les charges de ces poids lourds.



Figure 34 - Ouvrage d'art de la voie ferrée

Après l'ouvrage, la vallée du Lot s'élargit et les contraintes topographiques sont moins importantes. La RN88 est ainsi essentiellement rectiligne jusqu'à Mende.

L'offre de dépassement sur ce tronçon est essentiellement basée sur quatre créneaux de dépassement, deux par sens de circulation. Les deux créneaux en direction de Mende ont une longueur utile de l'ordre de 400 m. Ils découpent le tronçon en trois parties de longueur équivalentes (1.5 km).
En sens inverse, les deux créneaux sont positionnés aux deux extrémités du tronçon. À la sortie de Mende, le créneau à une longueur utile de 550 m. Le second créneau qui se termine juste avant Balsièges à une longueur de 850 m.



Figure 35 - RN88 - PR 53+360 - Arrivée sur Mende

Les carrefours et accès sont peu nombreux sur ce tronçon de la RN88.

Traversée de Mende (PR 53+180 – PR 49+880)

La traversée de Mende est longue d'environ 3 400 m dans le sens 1 (en direction de Rodez) et 3 300 m dans le sens 2 (en direction de Langogne). Comme un système de voies à sens unique entoure l'hyper centre de Mende, les deux sens de l'itinéraire ont des trajets différents à ce niveau.

Dans le sens 1, l'itinéraire de la RN88 emprunte une série de petites rues à sens uniques, avec des aménagements comme des chicanes pour modérer les vitesses.



Figure 36 - RN88 - PR51+530 - sens 1 – rues à sens unique

Dans le sens 2, l'itinéraire de la RN88 empruntent un boulevard à 2 voies de circulation dans le même sens.



Figure 37 - RN88 - PR 51 + 580 - sens 2

Comme toute traversée de ville, la RN88 comporte de très nombreux carrefours (plus d'une trentaine). Cependant un seul carrefour est à feux, tous les autres sont soit des carrefours giratoires, soit des carrefours en croix ou en T où la RN88 est prioritaire.



Figure 38 - RN88 - PR 51+180

La traversée de Mende nécessité environ 7 à 8 mn. La vitesse moyenne dans la traversée de la préfecture de la Lozère est ainsi de l'ordre de 30 km/h.

Enfin on peut noter que la signalisation sur la RN88 conserve une configuration très routière voire autoroutière et peu adaptée à une zone urbaine.



Figure 39 - RN88 - PR 52+120 – Potence de signalisation.

Tronçon Mende / Badaroux (PR 49+880 – PR 46+180)

Ce tronçon est long de 3.5 km. Il est hors agglomération, mais à la sortie de Mende, la route est bordée par de nombreuses activités et par des habitations. La vitesse y est d'ailleurs limitée à 70 km/h sur environ 1 km. De plus, la géométrie en plan a de plus ponctuellement des caractéristiques réduites (avec une courbe de rayon inférieur à 100 m).



Figure 40 - RN 88 - PR 49+420 - Zone limitée à 70 km/h

Après ce secteur, la géométrie de la route nationale, en plan comme en long, ne présente pas de difficulté particulière et les carrefours sont peu nombreux.

En dehors des véhicules lents, aucun dépassement n'est possible sur cette section (ligne T3 ou ligne continue).

Traversée de Badaroux (PR46+180 – PR 44+850)

La traversée de Badaroux est longue avec environ 1.3 km (vitesse limitée à 50 km/h).

La géométrie en plan n'est globalement pas problématique mais comporte à l'entrée de l'agglomération une courbe très réduite (rayon de 30 m).

Le profil en travers n'est pas très large ce qui peut générer des situations peu confortables pour les usagers de la route ou pour les piétons.



Figure 41 - RN88 - PR 45+270 – Voies et trottoir étroits.

Tronçon Badaroux / les Salces (PR 44+850 – PR 38+150)

Après la ville de Badaroux, la RN88 quitte la vallée du Lot et monte sur le versant.

Cette section, longue de 6 km correspond à cette montée sur le versant. La route est ainsi en forte pente (supérieure à 4% et jusqu'à 7% sur plus de 3 km) passant d'une altitude de 800 m à une altitude de plus de 1 000 m.

En plan, la géométrie de la route est aussi fortement contrainte. Elle enchaine les courbes de faibles rayons (50 m, 120 m) qui balaye 180° (lacets).

La vitesse est ainsi limitée à plusieurs endroits à 70 km/h voire à 50 km/h.

L'offre de dépassement se concentre essentiellement sur 3 créneaux de dépassement :

- deux dans le sens montant (sens 2), de longueur utile de 700 m et 450 m.
- un dans le sens descendant (au début de la descente) avec une longueur utile de 400 m.



Figure 42 - RN88 - PR 40+750

Les accès et carrefours sont peu nombreux sur ce tronçon et sont du type en T ou en croix dont deux avec l'aménagement d'une voie de tourne-à-gauche (avec les RD901 et 74).

Les Salces / Laubert (PR 38+150 – PR 31 +000)

Sur ce tronçon long de 6 700 m, la RN88 finit sa montée sur le Causse et atteint une altitude de plus de 1 200 m.

La route évolue dans un contexte de rase campagne. En profil en long sa géométrie est en pente modérée. Sa géométrie plane est plus contrainte avec toujours une configuration sinueuse et des courbes avec des rayons faibles (70 m). Des limitations de vitesses à 70 km/h et 50 km/h ont ainsi été mises en place.

Les carrefours et accès sur la RN88 sont relativement peu nombreux sur cette section. La route passe à proximité de plusieurs communes ou lieux-dits (Eygas, Pelouse, Laubert) sans les traverser.



Figure 43 - RN88 - PR 33+800 - Passage à proximité du village de Pelouse

Aucun créneau de dépassement n'a été aménagé dans ce tronçon. L'offre de dépassement, dans un contexte sinueux, est constituée par une série de secteurs relativement courts où la visibilité est suffisante. Ces secteurs ont été « optimisés » en autorisant le dépassement même dans des courbes dès que la géométrie de la route et son environnement permettaient d'avoir une visibilité suffisante.



Figure 44 - RN88 - PR 34+540 - Dépassement autorisée dans une courbe

Laubert – Châteauneuf de Randon (PR 31 +000 – PR 22+850)

Ce tronçon de 7.9 km évolue sur le causse à une altitude de 1200 m environ.

L'environnement topographique de la route est moins contraint que sur l'itinéraire amont depuis l'A75. Néanmoins la route est globalement sinueuse et ponctuellement, au début du tronçon, des contraintes topographiques ont conduit à mettre en place des courbes avec des rayons très réduits (60 m) associées à une limitation de vitesse de 50 km/h.



Figure 45 - RN88 - PR 29+150 - Le causse

La route évolue dans un contexte de rase campagne, mais quelques habitations se situent en bord de voie au niveau de Pont d'Arbal et une limitation de vitesse à 70 km/h a été mise en place.



Figure 46 - RN88 - PR 26+100 - secteur limité à 70 km/h

L'offre de dépassement est relativement limitée. Aucun créneau de dépassement n'est présent sur ce tronçon. Comme pour le tronçon précédent, l'offre de dépassement est constituée par des secteurs relativement courts.

Enfin, les carrefours et accès sont en nombre limités sur ce tronçon.

Traversée de Châteauneuf de Randon - l'Habitarelle (PR 22+840 – PR 22+020)

La RN88 traverse le village de l'Habitarelle (commune de Châteauneuf de Randon). Cette traversée est longue de 800 m (limitation de vitesse à 50 km/h).

Comme dans la traversée des autres agglomérations, le nombre d'accès et de carrefours sur la RN88 augmente significativement par rapport aux sections de rase campagne. Néanmoins la densité urbaine n'est pas très importante, limitant ainsi l'impact sur le fonctionnement de la RN88.

En plan la géométrie de la route nationale connait un point singulier avec une courbe de rayon de 45 m au niveau du carrefour avec la RD988.



Figure 47 - RN88 - PR 22+600 - l'Habitarelle

Tronçon Châteauneuf de Randon - l'Habitarelle / Langogne (PR 22+020 – PR 3+350)

Ce tronçon de rase campagne est long de 17.4 km. Il évolue sur le causse avant de descendre dans la vallée de l'Allier pour rejoindre Langogne.
La route est sinueuse mais les courbes n'ont pas de rayons trop faibles comme sur les tronçons précédents. Certaines parties de l'itinéraire ont de plus des alignements droits relativement importants dans un contexte topographique moins contraint que dans la vallée du Lot.
La voie est bordée par des bandes dérasées droites revêtues et relativement larges.



Figure 48 - RN88 - PR19+520 - Alignement droit

La route est généralement éloignée de toute habitation sauf ponctuellement :

- la route passe à proximité du village de Chaudeyrac et de certaines de ses habitations et activités. La route reste cependant assez isolée : les accès riverains sur la route sont quasi inexistants et les échanges avec le village se font via des carrefours. On note cependant la présence d'un éclairage public.



Figure 49 - RN88 - PR 14+880 - Chaudeyrac

- Quelques habitations isolées se situent en bord de voie. Plusieurs semblent non habitées.



Figure 50 - RN88 - PR 11+190 - Bâti en bord de voie

Aucun créneau de dépassement n'est aménagé sur ce tronçon. L'offre de dépassement représente une longueur cumulée comprise entre 4 et 5 km soit 25% à 30% du tronçon.

Traversée de Langogne (PR 22+020 – PR 3+350)

La traversée de Langogne est longue avec près de 3 km. Elle est presque aussi longue que la traversée de Mende. De la même manière cette traversée comporte de nombreux carrefours (une vingtaine). Tous les carrefours sont des carrefours plans en T ou en croix, la RN88 étant prioritaire. Aucun carrefour n'est équipé de feux tricolores.



Figure 51 - RN88 - PR 1+170 - Langogne

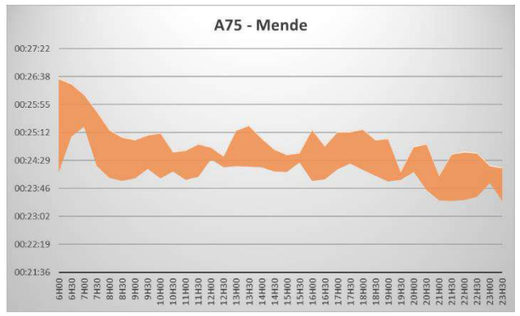
2.3.2 Temps de parcours / vitesses

Des relevés de temps de parcours ont été réalisés le 18 octobre 2017 dans les deux sens de circulation. Les conditions de circulation étaient globalement fluides. En complément les temps de parcours (jours ouvrés) observés par Google ont été relevés en mars 2018 (semaine 11).

Le temps de parcours entre l'A75 et l'entrée de Mende est de l'ordre de 25 à 26 minutes pour 30 km environ, soit une vitesse moyenne de l'ordre de 70 km/h. On note cependant deux tronçons distincts :

- A75 / Barjac qui est le tronçon le plus contraint et qui dispose de peu de créneaux de dépassement. La vitesse moyenne est inférieure à 70 km/h.
- Barjac / Mende où la vitesse est de l'ordre de 75 km/h.

Les temps de parcours fournis par Google en mars 2018 montrent une variation du temps de parcours inférieure à 10%, de l'ordre de 3 minutes.



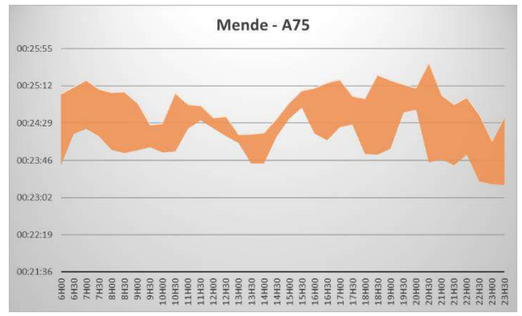
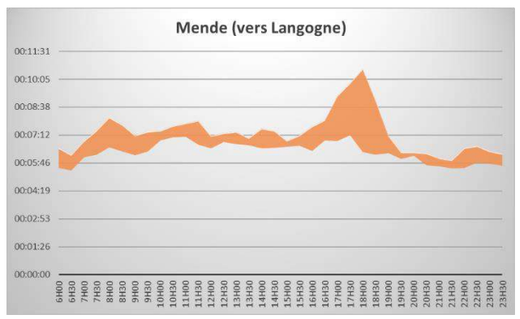


Figure 52 – A75 - Mende - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

La traversée de Mende, zone urbaine dense, sur 3.5 km environ, prend 7 minutes (vitesse moyenne de 30 km/h). L'analyse des temps de parcours observés en mars 2018 (source Google) montrent que le temps de traversée de la préfecture de Lozère varie de moins de 6 mn à 10 mn. Les écarts les plus importants surviennent à l'heure de point du soir.



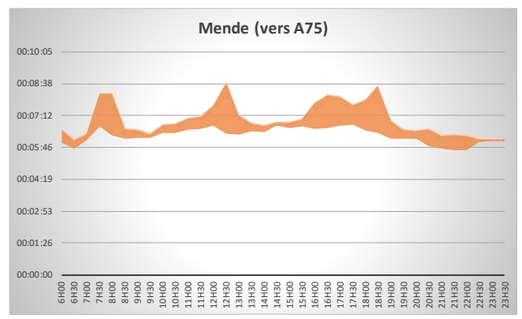


Figure 53 – Traversée de Mende - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

Entre Mende et Badaroux, le temps de parcours est de l'ordre de 3 mn et est relativement stable, tout comme la traversée de Badaroux (environ 2 m).

Entre Badaroux et Langogne, l'itinéraire d'un peu moins de 40 km a été parcouru avec une vitesse moyenne de 75 km/h à 80 km/h (30 mn). On observe, dans le relevé des temps de parcours de mars 2018, des variations de temps de parcours importantes de l'ordre de 6mn pour un trajet d'une demi-heure environ. Malgré le faible niveau de trafic l'absence de réelle possibilité de dépassement impacte directement la stabilité du temps de parcours.

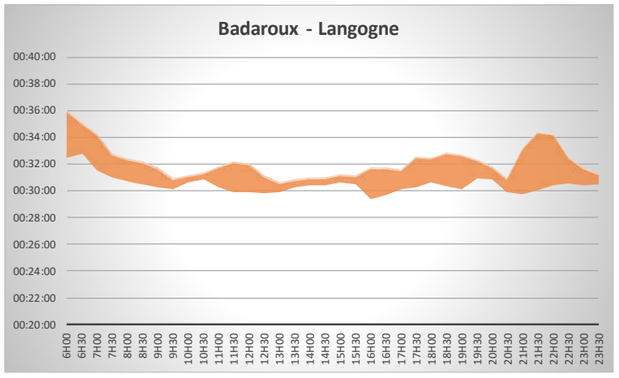


Figure 54 – Badaroux – Langogne - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

Enfin, la traversée de Langogne sur près de 3 km a été effectué avec une vitesse moyenne de 35 km en 5 mn avec une variation de l'ordre de 1 mn observée en mars 2018.

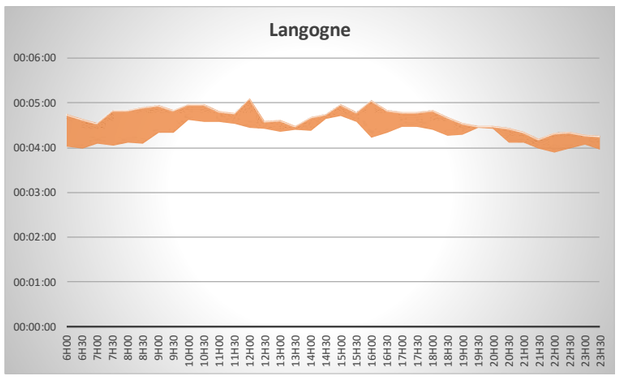


Figure 55 – Traversée de Langogne - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

L'itinéraire complet (80 km), de l'A75 jusqu'à la sortie de Langogne (côté Est) a été effectué en un peu moins d'une heure et quart avec une vitesse moyenne comprise entre 65 km/h et 70 km/h.

Entre avril et septembre les temps de parcours sont impactés par l'augmentation de l'activité agricole avec la présence d'engins agricoles sur la RN88 circulation avec des vitesses réduites. Ces derniers peuvent être difficile à dépasser dans les secteurs sans créneau de dépassement étant donné la faiblesse de l'offre de dépassement et la longueur réduite des zones où le dépassement est autorisé.

2.3.3 Bilan de la section A75 / Langogne

Ce tronçon de la RN88 évolue dans un contexte topographique difficile et la géométrie de la route s'en ressent. Elle est globalement très sinueuse, avec de nombreux virages ayant nécessité des limitations de vitesses (70km/h et 50 km/h), et présente des sections avec de fortes pentes.

Plusieurs sections se dégagent cependant :

- Entre l'A75 et Mende

  La route évolue dans la Vallée du Lot et présente une pente continue mais pas très marquée sauf à son extrémité Ouest pour la liaison entre la route et le viaduc de La Colagne.

  En plan en revanche, la route est très sinueuse du fait qu'elle est coincée entre le Lot et le versant Nord de la vallée. A cela se rajoute la présence, dans le même espace, de la voie ferrée. Cette proximité entraine, dans la partie Ouest de ce tronçon entre l'A75 et Barjac, des franchissements successifs, à quatre reprises, de la voie ferrée par des passages à niveau. Les deux infrastructures étant parallèles et l'espace étant contraint, ces franchissements se font avec des courbes/contre courbes de petits rayons nécessitant une limitation de vitesse à 50 km/h.

  Cinq créneaux de dépassements ont été aménagés entre l'A75 et Mende en direction de la Préfecture de la Lozère, six en sens inverse. Ils ne sont pas répartis uniformément sur l'itinéraire. Les créneaux se situent aux extrémités Est et Ouest de l'itinéraire avec des espacements de l'ordre de 5 à 6 km au maximum avec dans la partie centrale une zone de plus de 10 km sans créneau (entre le Villard et Barjac). Les créneaux entre l'A75 et Villard sont globalement plus espacé que ceux entre Barjac et Mende.

  En dehors des créneaux, les dépassements sont difficiles, les quelques zones où il est autorisé étant généralement courtes.

  Deux agglomérations sont traversées sur ce tronçon, dont une, Le Bruel, relativement longue. On note cependant la présence de bâtis à proximité des voies à plusieurs reprises (sans pourtant être en agglomération), en particulier entre Chanac et Barjac.

  La sinuosité de la route et la configuration de ses abords (bâti, falaise) posent souvent des problèmes de visibilité.

- Mende

  La RN88 traverse tout Mende en passant par son centre. La traversée de la préfecture de la Lozère est un point dur de l'itinéraire et est une des dernières préfectures non déviées.

- Mende – Les Salces

  Après Mende, la RN88 continue d'abord sur quelques kilomètres dans la vallée du Lot avec globalement les mêmes problématiques qu'à l'Est de Mende (mais sans la présence de créneaux de dépassement et avec la longue traversée de la ville de Badaroux).

  La route quitte ensuite la vallée du Lot pour monter sur le causse, entrainant des pentes fortes sur un linéaire important (plus de 5 km). Dans cette montée sur le causse, 3 créneaux de dépassement ont été aménagés, 2 en direction de Langogne (dans la montée) et un en direction de Mende (dans la descente).

- Les Salces - Langogne

  Sur ce tronçon de plus de 30 km, la route reste sinueuse mais globalement moins que précédemment et le contexte topographique moins contraint laisse des secteurs plus rectilignes.

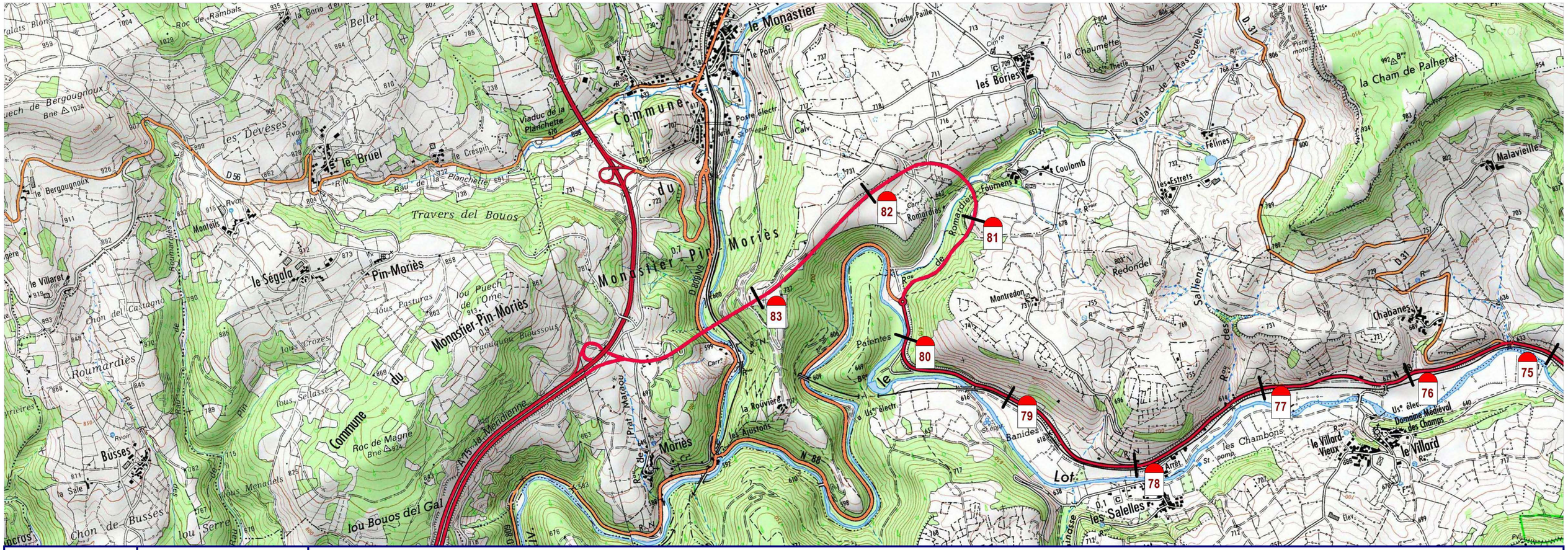
  En revanche aucun créneau de dépassement n'a été aménagé.

L'offre de dépassement est globalement d'un peu moins de 20% sur l'ensemble de l'itinéraire. Ce taux est légèrement moins important entre l'A75 et Mende qu'entre Badaroux et Langogne. Néanmoins, l'offre de dépassement entre l'A75 et Mende est composée à près de 75% par des créneaux de dépassement alors qu'entre Badaroux et Langogne l'offre est quasiment uniquement liée à la signalisation axiale de type T1. La longueur des zones de dépassement est généralement limitée ; elle est en moyenne inférieure à 400 m.

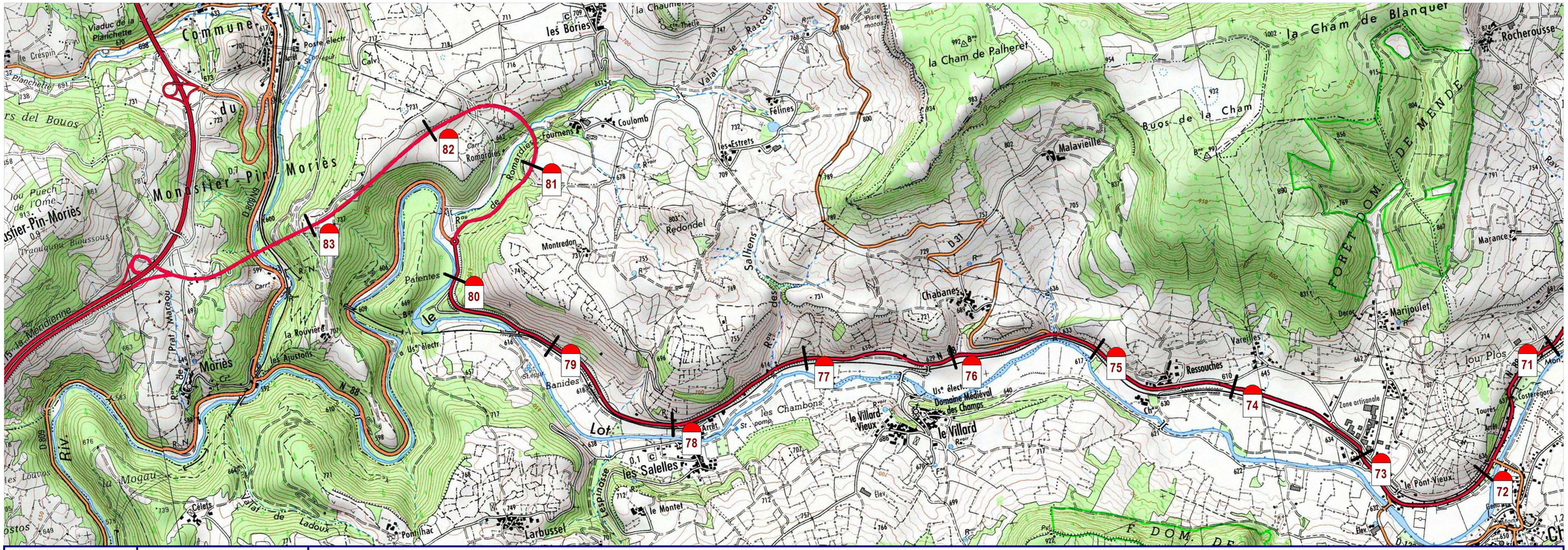
2.3.4 Planches d'itinéraire

Les pages suivantes présentent les planches d'itinéraire de la section Rodez / A75 qui synthétisent les principales caractéristiques de la RN88 :

- Environnement (urbain / rase campagne)
- Contraintes géométriques (sinuosité / forte pente)
- Carrefours et accès
- Franchissements (voie ferrée, cours d'eau)
- Profil en travers (nombre de voies / type)
- Limitations de vitesse
- Offre de dépassement (signalisation horizontale)
- Accidents



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	RD988
P.R.	Bornage et distances inter PR	83 — 1010 — 82 — 1010 — 81 — 990 — 80 — 900 — 79 — 1010 — 78 — 990 — 77 — 990 — 76
DECLIVITE FORTE		820 → 340
FORTE SINUOSITE		710 – 850 ; 840 – 610
CARREFOURS	**Type de carrefour** : Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur — **Aménagement central** : TAG / Îlots — **Importance des voies** : Voie principale, Voie secondaire — Accès Privé	270
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants : 70 (700), 90 (180), 110 (910), 90 (140), 70 (830), 90 (1000) ; Sens PR croissants : 70 (0), 110 (710), 90 (250), 70 (250), 90 (690)	
ACCIDENTS	Accident Mortel, Accident avec des BH, Accident avec des BNH — 2010, 2010, 2010, 2020, 2020	840, 210



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

D31
450

P.R.

Bornage et
distances inter PR

79 — 1010 — 78 — 990 — 77 — 990 — 76 — 1000 — 75 — 1000 — 74 — 990 — 73 — 1000 — 72 — 990 — 71

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

80 990
490 380

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

P
870
Chanac

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

90 (0) — 70 (140) — 90 (830) — 90 (100) — 50 (850) — 90 (510) — 50 (280) — 90 (0)

Sens PR croissants

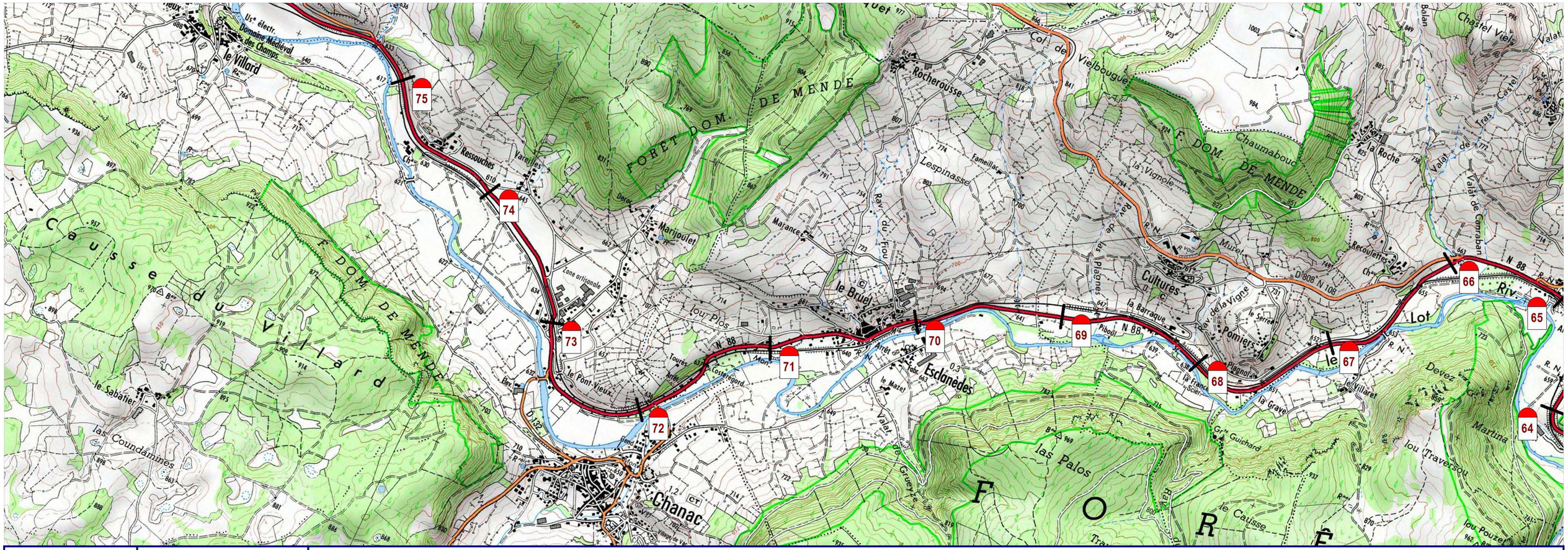
90 (0) — 70 (250) — 90 (690) — 50 (210) — 90 (960) — 50 (610) — 90 (390)

ACCIDENTS

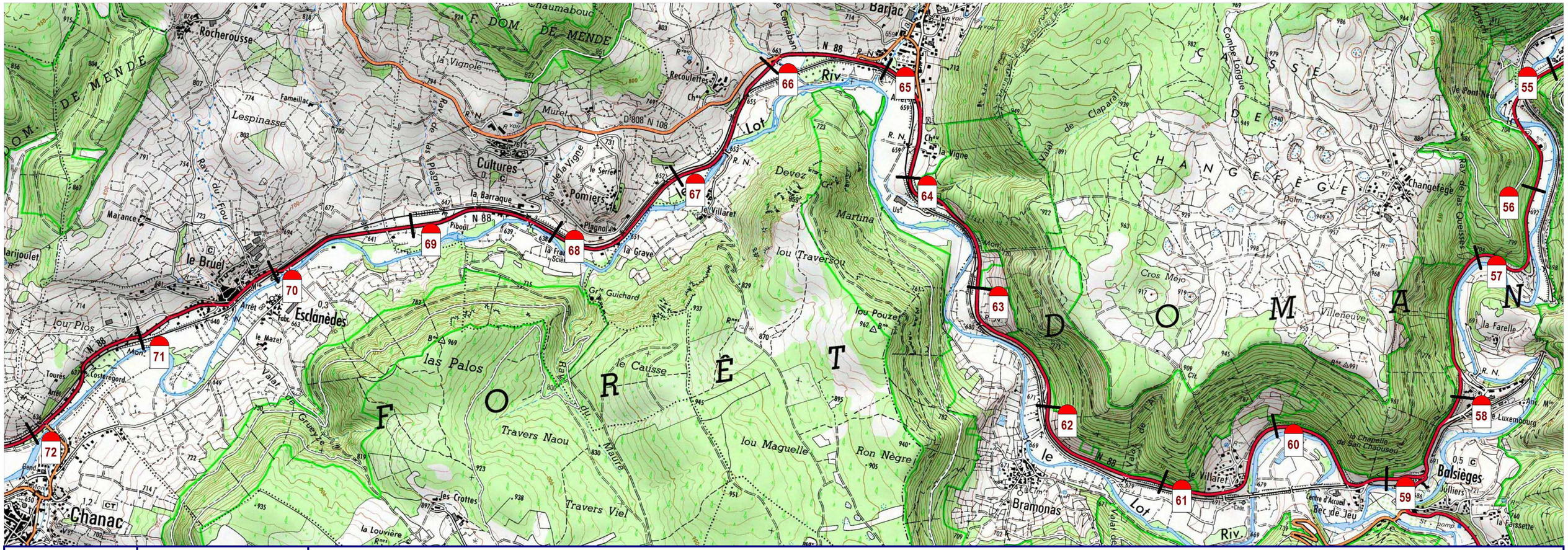
- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

210



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	D31 · 450 · 810 LE BRUEL 840 / LE BRUEL 810 · 840 · 900 · 940 · 260 · D808 · D142
P.R.	Bornage et distances inter PR	72 — 990 — 71 — 1000 — 70 — 990 — 69 — 1000 — 68 — 1010 — 67 — 1000 — 66 — 820 — 65 — 820 — 64
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		430 390 · 970 810 · 310 190 · 70 0
CARREFOURS	**Type de carrefour** — Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur **Aménagement central** — TAG / Îlots **Importance des voies** — Voie principale, Voie secondaire Accès Privé	670 Chanac · Marvejol 690 · Barjac 230 · P
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale Voie Bus Bande cyclable Voie centrale de TAG TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE **Limitations / Relevé**	Sens PR décroissants Sens PR croissants	90 510 · 50 280 · 90 810 · 50 830 · 90 320 · 50 100 · 90 0 90 0 · 50 610 · 90 390 · 50 810 · 90 830 · 50 420 · 90 170



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

770 400
BALSIEGES
BALSIEGES
770 520 400

P.R.

Bornage et
distances inter PR

65 — 820 — 64 — 960 — 63 — 1000 — 62 — 990 — 61 — 1020 — 60 — 940 — 59 — 870 — 58 — 1010 — 57

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

70 480 | 590 400 | 330 180 | 660 450

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

590
Nîmes

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants: 90 (0) | 90 (360) | 70 (730) | 50 (400) | 90 (0)

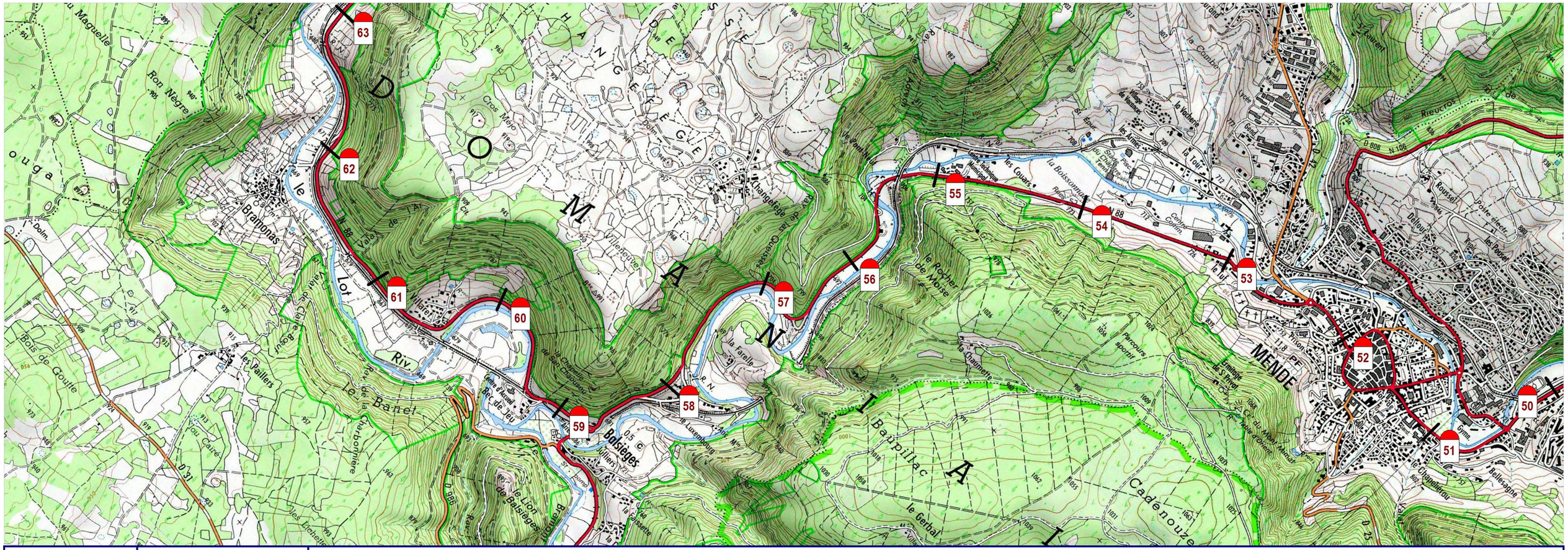
Sens PR croissants: 90 (0) | 70 (460) | 50 (770) | 90 (400) | 70 (150)

ACCIDENTS


- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH


2010 2010 2010 2020 2020

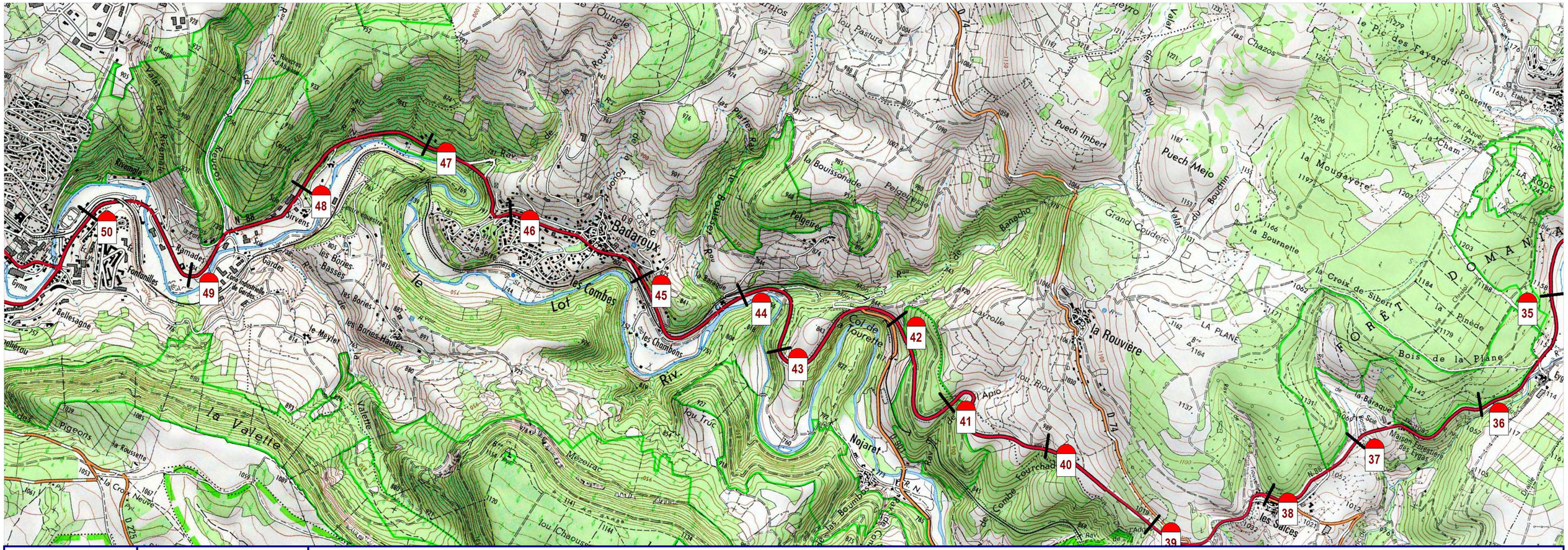
679 330 405 155 510 264 15



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	Le Lot 450 / 250 ; MENDE 190 — N88 — MENDE 190 ; 0 / 400 / 0
P.R.	Bornage et distances inter PR	58 — 1010 — 57 — 920 — 56 — 970 — 55 — 990 — 54 — 1020 — 53 — 1010 — 52 — 1110 — 51 — 1000 — 50
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		710 / 420 ; 630 / 290
CARREFOURS	**Type de carrefour** — **Aménagement central** Carrefour en T — TAG / Îlots Carrefour en croix Giratoire Echangeur **Importance des voies** Voie principale — Accès Privé Voie secondaire	P P ; St Chely d'Apcher 940 / 350 / 1020 ; Gare SNCF 420
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale Voie Bus Bande cyclable Voie centrale de TAG TPC peinture — TPC en dur	
VITESSE **Limitations / Relevé**	Sens PR décroissants Sens PR croissants	90 770 / 70 280 / 90 630 / 70 200 / 90 190 / 50 10 / 30 480 / 50 0 90 0 / 70 150 / 90 380 / 70 630 / 90 200 / 50 190 / 30 10 / 50 480


Signal de Flagit
Durand
la Combe
la Vacherie
Village de Vacances
les Armes
la Tour
la Boissonnade
les Couars
Centre Technique Municipal
N 88
le Tuf
le Pont Neuf
Changefège
Rav. de las Queisses
le Rocher de Moïse
Parcours sportif
la Chaumette
Ermitage de S. Privat
MENDE
Prison
Remenou
Rieucros
D 806
N 106
Zone d'Activités
Complexe Sportif
Rav. du Colombier
Roussel
Poste électr.
les Pouset
Deltour
Rivemale
Valat de Rivemale
le Causse d'Auge
Gare
Gymn.
Fontanilles
Bellesagne
le Chapelierou
Ramades
Zone Industrielle de Gardes
Gardes
Sirvens
Pigeons
la Valette
les Bories-Basses
les Bories
les Bories-Hautes
le Meylet
Alteyrac
las Ondos
la Faïsso de l'Ouncle
lou Chaousse
Fournios
la Rouvière
Badaroux
le Serre
Centre équestre
le Lot
les Combes
la Baraque
les Chambons
lou Truc
Mézeirac
56
55
54
53
52
51
50
49
48
47
46
45
44
43


ITINERAIRE
Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,
0
MENDE
890
MENDE
0
D42
890
730
170
BADAROUX
840
BADAROUX
170
990 840
620
240 10
La baraque
La baraque
240 10
P.R.
Bornage et distances inter PR
51
1000
50
980
49
1000
48
990
47
810
46
1000
45
1010
44
720
43
DECLIVITE FORTE
630
0
FORTE SINUOSITE
120
870
630
390
460
0
CARREFOURS
Type de carrefour
Carrefour en T
Carrefour en croix
Giratoire
Echangeur
Aménagement central
TAG / Îlots
Importance des voies
Voie principale
Voie secondaire
Accès Privé
Gare SNCF
420
P
PROFIL EN TRAVERS
Voie Normale
Voie Bus
Bande cyclable
Voie centrale de TAG
TPC peinture
TPC en dur
VITESSE
Limitations / Relevé
Sens PR décroissants
Sens PR croissants
90
240
70
650
90
850
50
170
90
820
70
890
50
0
70
0
90
460
50
840
90
170
70
820
50
890
ACCIDENTS
Accident Mortel
Accident avec des BH
Accident avec des BNH
2010
2010
2010
2020
2020
499
345
720



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

D901

D74

150
Les salces
Les salces
150

P.R.

Bornage et
distances inter PR

44 — 720 — 43 — 1020 — 42 — 890 — 41 — 960 — 40 — 870 — 39 — 950 — 38 — 730 — 37 — 960 — 36 — 960 — 35

DECLIVITE FORTE

0 — 850

FORTE SINUOSITE

460 — 610 — 310 — 300 — 840 — 370 — 20 — 900

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

240
Villefort

Le Born
670
P

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

90 — 350 — 50 — 800 — 90 — 240 — 70 — 90 — 650 — 0

Sens PR croissants

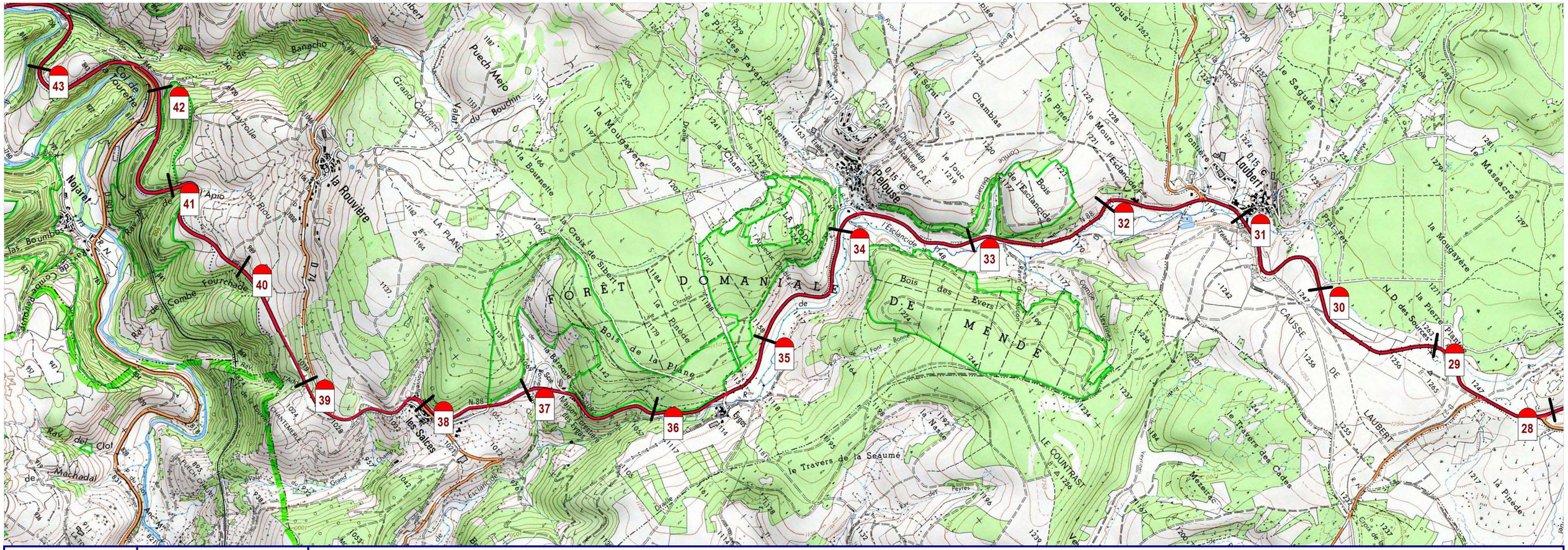
90 — 0 — 70 — 60 — 50 — 330 — 90 — 780 — 70 — 300 — 50 — 650 — 70 — 870 — 90 — 350 — 70 — 610 — 90 — 460

ACCIDENTS


- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

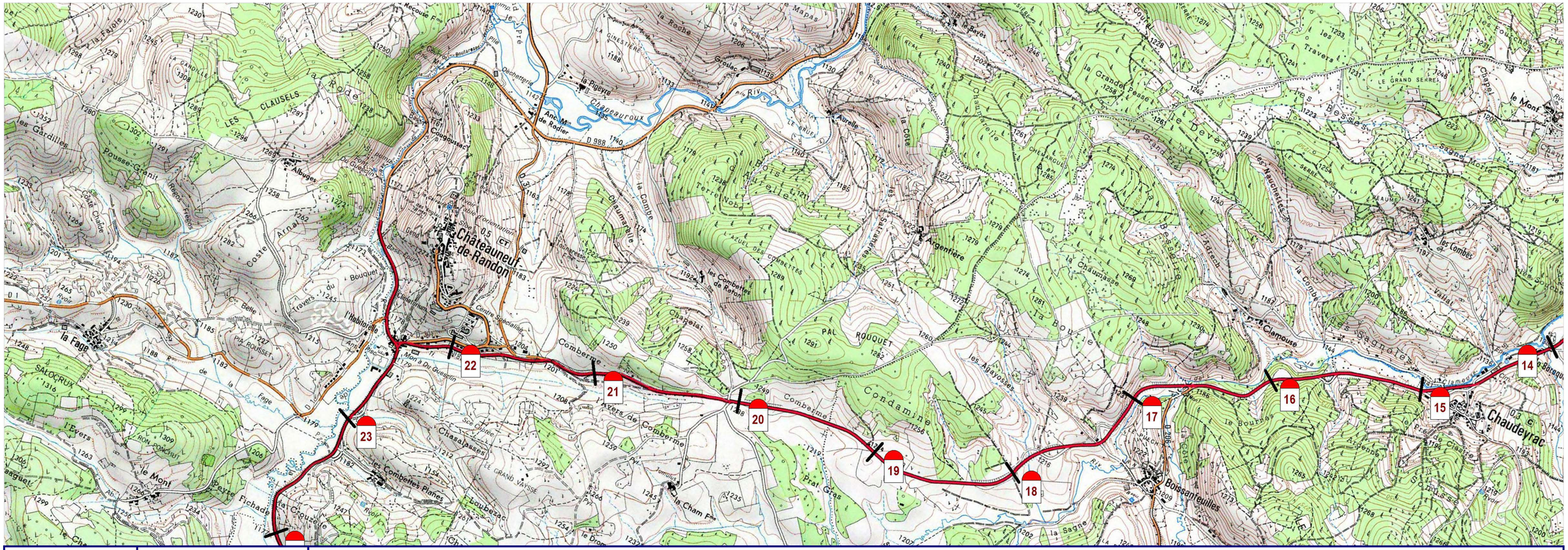
450 — 609 — 825 — 750 — 499



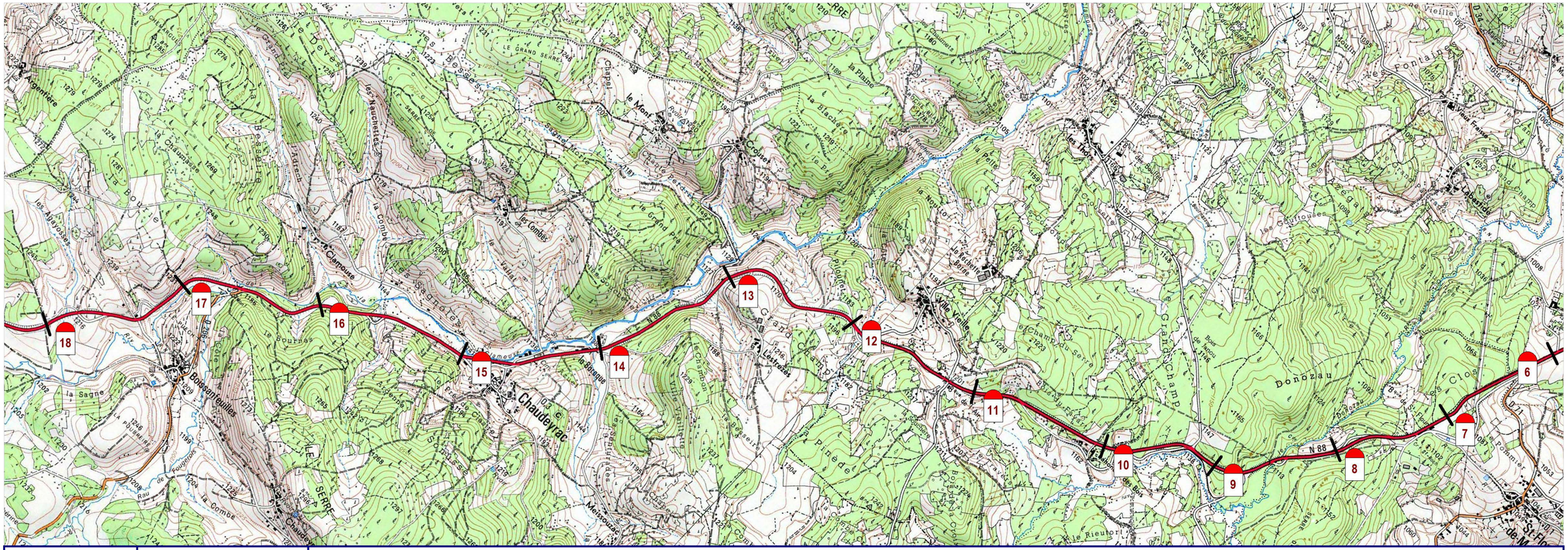
ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	90
P.R.	Bornage et distances inter PR	36 — 960 — 35 — 990 — 34 — 970 — 33 — 980 — 32 — 970 — 31 — 970 — 30 — 980 — 29 — 970 — 28
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		0 900 — 810 — 810 — 740 — 120
CARREFOURS	**Type de carrefour** : Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur — **Aménagement central** : TAG / Îlots — **Importance des voies** : Voie principale, Voie secondaire — Accès Privé	P, P, 70 La Bastide
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants	90 (440), 50 (660), 70 (850), 90 (0)
	Sens PR croissants	90 (0), 70 (890), 50 (320), 90 (740)
ACCIDENTS	Accident Mortel, Accident avec des BH, Accident avec des BNH — 2010, 2010, 2010, 2020, 2020	117, 479, 551, 450, 609



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	D6 ; 850 L'HABITARELLE 20 / L'HABITARELLE 850 430 20 ; D3
P.R.	Bornage et distances inter PR	29 – 970 – 28 – 970 – 27 – 970 – 26 – 970 – 25 – 970 – 24 – 980 – 23 – 960 – 22 – 970 – 21
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		390 290
CARREFOURS	**Type de carrefour** Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur; **Aménagement central** TAG / Îlots; **Importance des voies** Voie principale, Voie secondaire, Accès Privé	70 La Bastide ; P ; Châteauneuf 330
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants	90 (130), 70 (680), 90 (850), 50 (20), 90 (0)
	Sens PR croissants	90 (0), 70 (180), 90 (740), 50 (850), 90 (20)
ACCIDENTS	Accident Mortel; Accident avec des BH; Accident avec des BNH; 2010, 2010, 2010, 2020, 2020	117 ; 341



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	D3
P.R.	Bornage et distances inter PR	22 — 970 — 21 — 980 — 20 — 970 — 19 — 970 — 18 — 990 — 17 — 970 — 16 — 1010 — 15 — 920 — 14
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		
CARREFOURS	**Type de carrefour** — **Aménagement central** Carrefour en T — TAG / Îlots Carrefour en croix Giratoire Echangeur **Importance des voies** Voie principale — Accès Privé Voie secondaire	Châteauneuf 330 P P
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale Voie Bus Bande cyclable Voie centrale de TAG TPC peinture — TPC en dur	
VITESSE **Limitations / Relevé**	Sens PR décroissants Sens PR croissants	110 90 70 50 30 20 70 50 110 90 0 90 0
ACCIDENTS	Accident Mortel — 2010 Accident avec des BH — 2010 Accident avec des BNH — 2010 2020 2020	122 500 380 724



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

P.R.

Bornage et
distances inter PR

15 — 920 — 14 — 980 — 13 — 960 — 12 — 940 — 11 — 940 — 10 — 770 — 9 — 830 — 8 — 780 — 7 — 810 — 6

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

560 — 260

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

Sens PR croissants

110 90 70 50 30 — 30 50 70 90 110

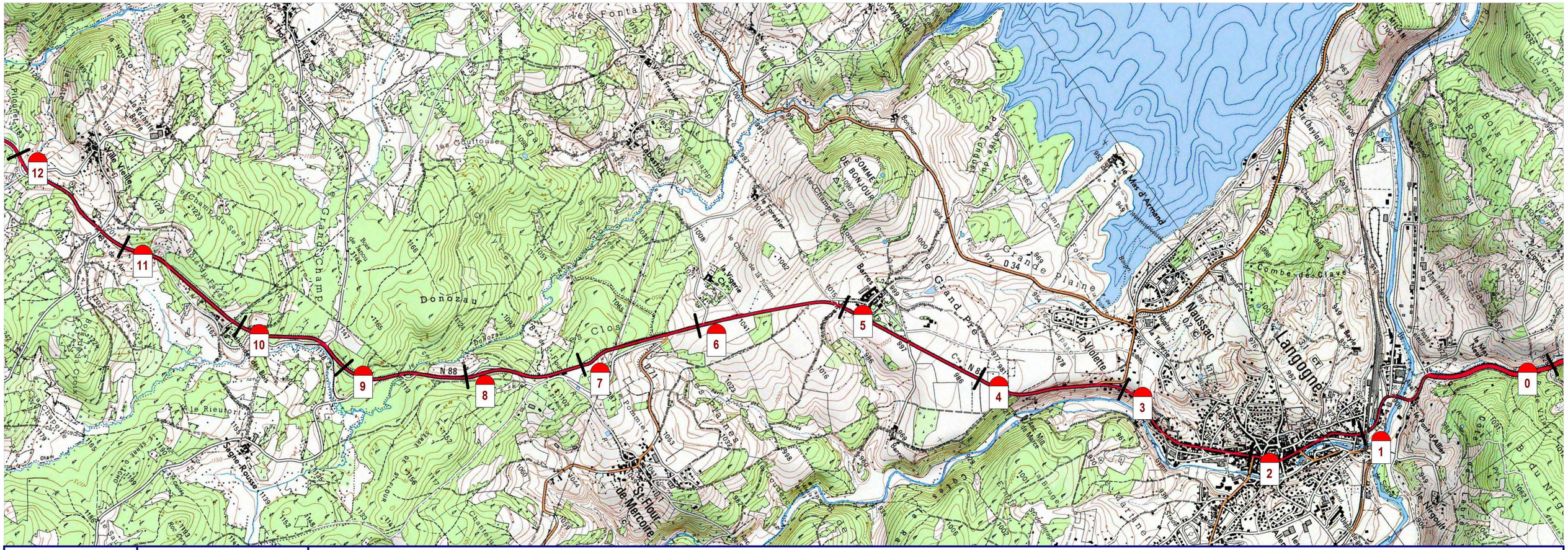
90 — 0

90 — 0

ACCIDENTS

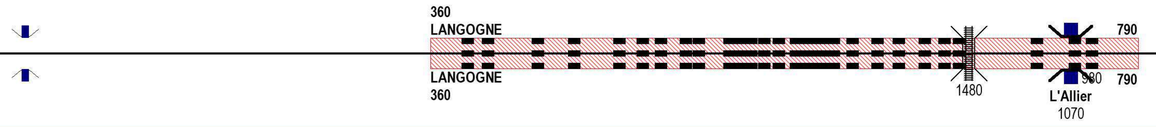
- Accident Mortel — 2010
- Accident avec des BH — 2010 — 2010
- Accident avec des BNH — 2020 — 2020

0 — 49



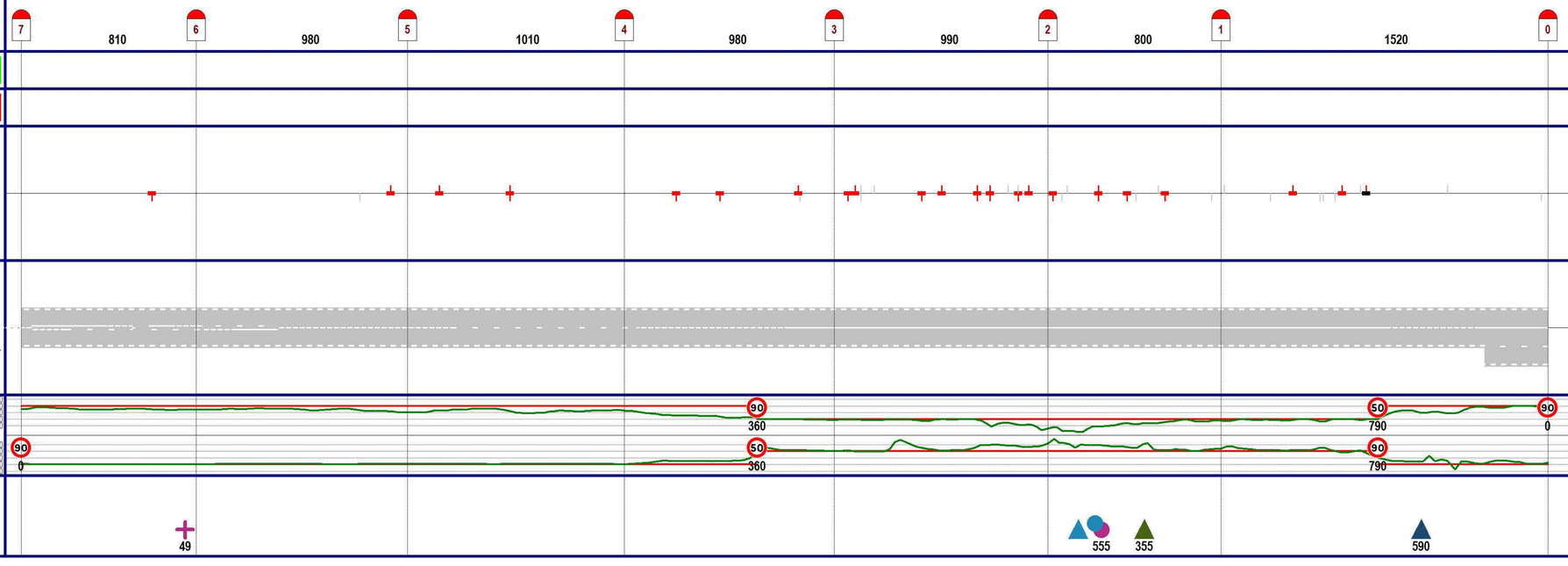
ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,



P.R.

Bornage et
distances inter PR



DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

2.4 Section Langogne / Le Puy-en-Velay

2.4.1 Description de l'itinéraire par section homogène

Langogne / Pradelles (PR 0+800 – Lozère – PR 98+220 – Haute Loire)

Après Langogne, et le franchissement de l'Allier, la RN88 remonte sur le causse, avec au total environ 400 m de dénivelé sur environ 7 km, soit une pente moyenne de l'ordre de 5%.

La route évolue dans un vallon relativement étroit qu'elle remonte. Elle est ainsi sinueuse avec à deux reprises des limitations de vitesse à 70 km/h (rayon d'une centaine de mètres).

Un créneau de dépassement de 600 m de longueur utile a été aménagé dans le sens des PR décroissant (sens montant) à la sortie de Langogne.



Figure 56 - Créneau de dépassement à la sortie de Langogne

Traversée de Pradelles (PR 98+220 – PR 96+990)

La traversée du bourg est relativement longue. Elle fait plus d'un kilomètre, Pradelles s'étant développé le long de la route, la géométrie dans la traversée est sinueuse avec des virages serrés (rayon de 35 m ou de 90 m balayant 180°).

Le bâti est quasiment continu le long des deux côtés de la route nationale qui est bordée par des trottoirs.



Figure 57 – Traversée de Pradelles

Pradelles / N102 (PR 96+990 – PR 96)

Ce tronçon d'un kilomètre, sans limitation spécifique de vitesse, permet de terminer la montée sur le plateau. La route est en pente marquée. En plan ce court tronçon comporte un alignement droit relativement important d'environ 500 m offrant une zone de dépassement de l'ordre de 200 m (dans chaque sens). Cet alignement droit est encadré par des courbes de rayon faible (120 m et 150 m).

Cette section se termine au niveau du carrefour avec la RN102. C'est un point atypique de l'itinéraire puisque à son niveau la continuité de la section de la RN88 venant du Puy-en-Velay se fait en direction d'Aubenas via la RN102 et pas en direction de Mende. La section de la RN88 venant de Mende perd ainsi la priorité en arrivant sur ce carrefour. L'insertion est de plus difficile étant donnée la vitesse soutenue des véhicules sur l'axe « principal ».



Figure 58 – Carrefour RN88 – RN102 (en arrivant de Langogne)



Figure 59 - Arrivée sur le carrefour depuis le Puy-en-Velay

N102 / Costaros (PR 96 – PR 83+90)

Cette section de la route, longue d'environ 13 km, évolue maintenant sur le plateau à une altitude de l'ordre de 1100 à 1200 m. Sa géométrie est nettement moins contrainte que précédemment avec des alignements droits importants et des courbes avec des rayons confortables.

L'offre de dépassement représente ainsi environ 35% du tronçon dans chaque sens. En direction de Mende l'offre comporte un créneau de dépassement de 800 m.



Figure 60 – Évolution de la RN88 sur le plateau.

Les plus fortes contraintes se situent au niveau des lieux-dits, les Bargettes et La Sauvetat où la vitesse est limitée à 70 km/h.



Figure 61 - Traversée du lieu-dit les Bargettes - limitation à 70 km/h

Traversée de Costaros (PR 83+90 – PR 82+120)

La traversée de ce village se fait sur environ 1 km (vitesse limitée à 50 km/h). Le bâti est relativement continu tout le long de la route nationale.

La traversée ne pose pas de difficulté particulière. La route est quasiment en alignement droit.



Figure 62 - Traversée de Costaros

Costaros / Bizac (PR 82+120 – PR 77+020)

Comme avant Costaros, cette section de la RN88 de 5 km environ, est très rectiligne avec un profil en long avec des pentes modérées.

Un créneau de dépassement (2+1) dans chaque sens a été aménagé avec une longueur utile de 1000 m environ. Au total l'offre de dépassement représente 30% environ de ce tronçon.

Une des particularités de cette section est l'aménagement de deux échangeurs dénivelés. Ces échangeurs ne desservent pas de zones particulièrement importantes mais permettent d'éviter les cisaillements sur la RN88. Le raccordement des bretelles sur la route nationale se fait avec un biseau pour les sorties et avec une configuration de carrefour en T pour les entrée (avec un cédez le passage).



Figure 63 - Bretelles entrée / sortie échangeur dénivelé

Bizac / RD906 (PR 77+020 – PR 73+700)

Sur ce tronçon de 3.5 km, la route s'approche du Puy-en-Velay et traverse deux lieux-dits où la vitesse est limitée à 70 km/h ou 50 km/h.

Les possibilités de dépassement se réduisent un peu et ne représentent plus que 20% du tronçon.

Le carrefour avec la RD906 a été aménagé en carrefour giratoire. C'est le premier carrefour de ce type depuis Mende.

Sur ce tronçon, la géométrie de la route nationale ne pose pas de difficulté particulière.



Figure 64 – Giratoire RD906

RD906 / Le Puy-en-Velay (PR 73+700 – PR 66+490)

Sur ce dernier tronçon de 7km, la route nationale descend vers le Puy-en-Velay passant d'une altitude de 950 m environ à une altitude de 750 m. La géométrie de la route est plus sinueuse et les pentes du profil en long plus marquées. Il n'y a plus de possibilité de dépassement en dehors des véhicules lents (ligne T3).

La route traverse plusieurs bourgs où la vitesse est limitée à 50 km/h. Le bâti est aussi plus présent de manière diffuse le long de la route au fur et à mesure qu'on approche du Puy-en-Velay.



Figure 65 – Descente vers le Puy-en-Velay

2.4.2 Temps de parcours / vitesses

Des relevés de temps de parcours ont été réalisés le 18 octobre 2017 dans les deux sens de circulation. Les conditions de circulation étaient globalement fluides.

Le temps de parcours entre Langogne et la N102 est de l'ordre de 7 mn (vitesse moyenne de 60 km/h) et est relativement constant.

Ensuite entre la N102 et la RD906, le temps de parcours est d'un peu moins de 18 mn avec une vitesse moyenne comprise entre 70 et 75 km/h. La variation des temps de parcours observés en mars 2018 est modérée (10%).

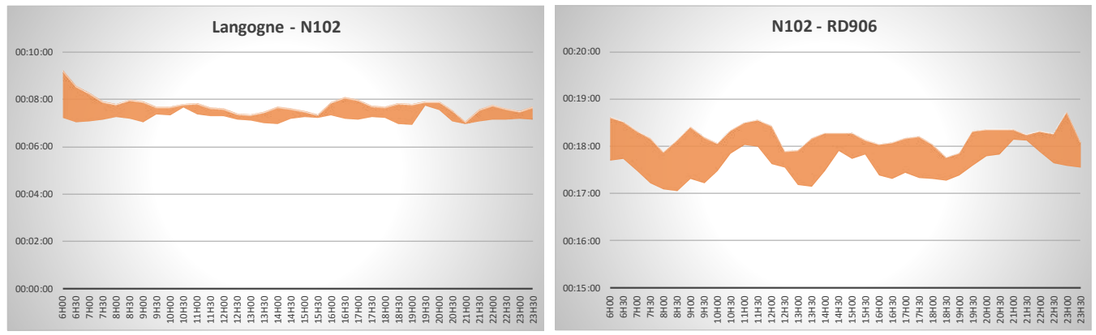


Figure 66 – Langogne – RD906 - Enveloppe des temps de parcours en semaine (mars 2018) – Données Google

Enfin, l'arrivée sur le Puy-en-Velay sur fait en 7 à 8 mn avec une vitesse moyenne entre 50 et 60 km/h.

2.4.3 Bilan de la section Langogne / Le Puy-en-Velay

Cette section comporte trois tronçons distincts :

- Langogne / N102

  La route remonte le versant de la vallée de l'Allier. Elle est sinueuse avec une pente marquée.

- Entre la N102 et la RD906

  La route évolue sur le causse. Elle est très rectiligne et relativement plate. Plusieurs créneaux de dépassement ont été aménagés et l'offre de dépassement est plus importante que sur le reste de l'itinéraire.

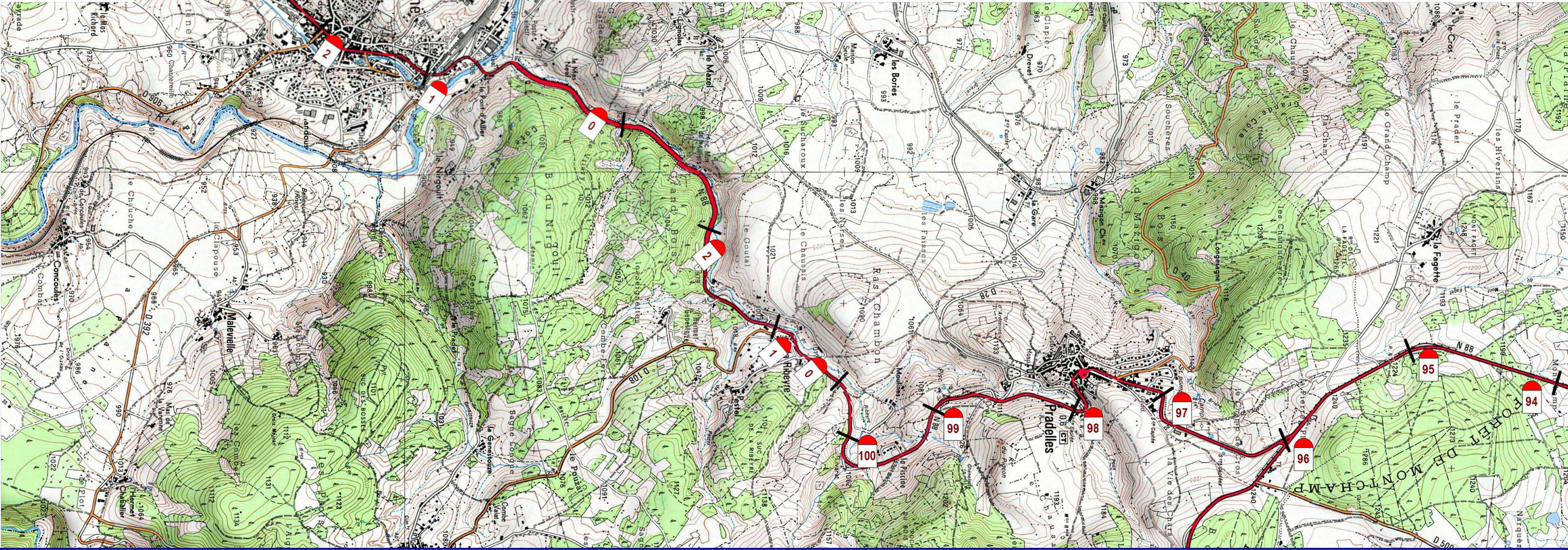
- Entre la RD906 et le Puy-en-Velay
  La route redevient sinueuse en descendant vers le Puy-en-Velay avec un bâti en bord de voie de plus en plus présent. Aucune possibilité de dépassement (hors véhicules lents) n'est offerte sur cette section.

L'offre de dépassement représente environ 25% de l'itinéraire. Cette offre est composée par des créneaux de dépassement pour un quart à un tiers de son linéaire. La longueur utile moyenne des créneaux est de l'ordre de 800 m. Les zones de dépassement identifiés par les lignes axiales T1 ont une longueur moyenne comprise entre 400 m et 500 m.

2.4.4 Planches d'itinéraire

Les pages suivantes présentent les planches d'itinéraire de la section Langogne / Le Puy-en-Velay qui synthétisent les principales caractéristiques de la RN88 :

- Environnement (urbain / rase campagne)
- Contraintes géométriques (sinuosité / forte pente)
- Carrefours et accès
- Franchissements (voie ferrée, cours d'eau)
- Profil en travers (nombre de voies / type)
- Limitations de vitesse
- Offre de dépassement (signalisation horizontale)
- Accidents



ITINERAIRE

Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,

240 PRADELLES 990 — PRADELLES 240 990 — N102

P.R.

Bornage et distances inter PR

2 — 920 — 1 — 560 — 0 — 100 — 930 — 99 — 980 — 98 — 910 — 97 — 1000 — 96 — 1020 — 95

DECLIVITE FORTE

380 — 1010

FORTE SINUOSITE

420 300 — 600 290 — 500 400 — 0 590 — 0 580 — 110 800

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

P P P P P

1000 Aubenas

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

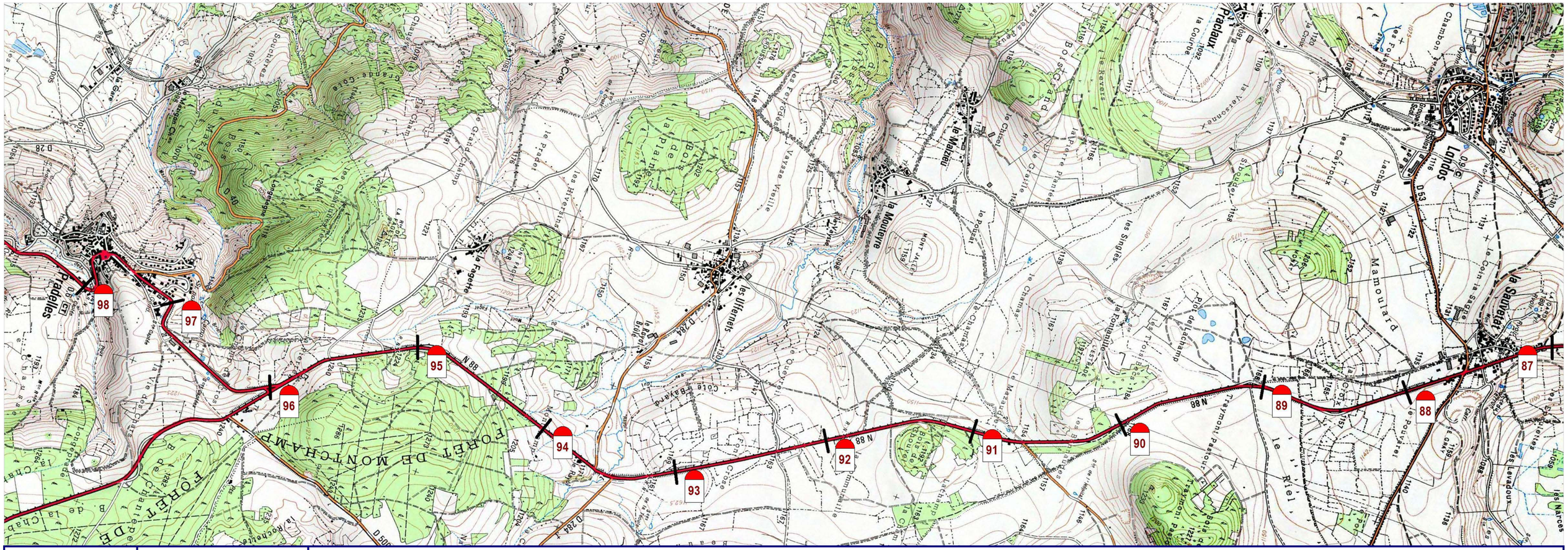
Sens PR décroissants: 90 (610) 70 (290) 90 (0) 90 (60) 70 (470) 90 (240) 50 (990)

Sens PR croissants: 90 (930) 70 (790) 90 (370) 70 (60) 90 (470) 50 (240) 90 (990)


ACCIDENTS

- Accident Mortel 2010
- Accident avec des BH 2010 2010
- Accident avec des BNH 2020 2020


600



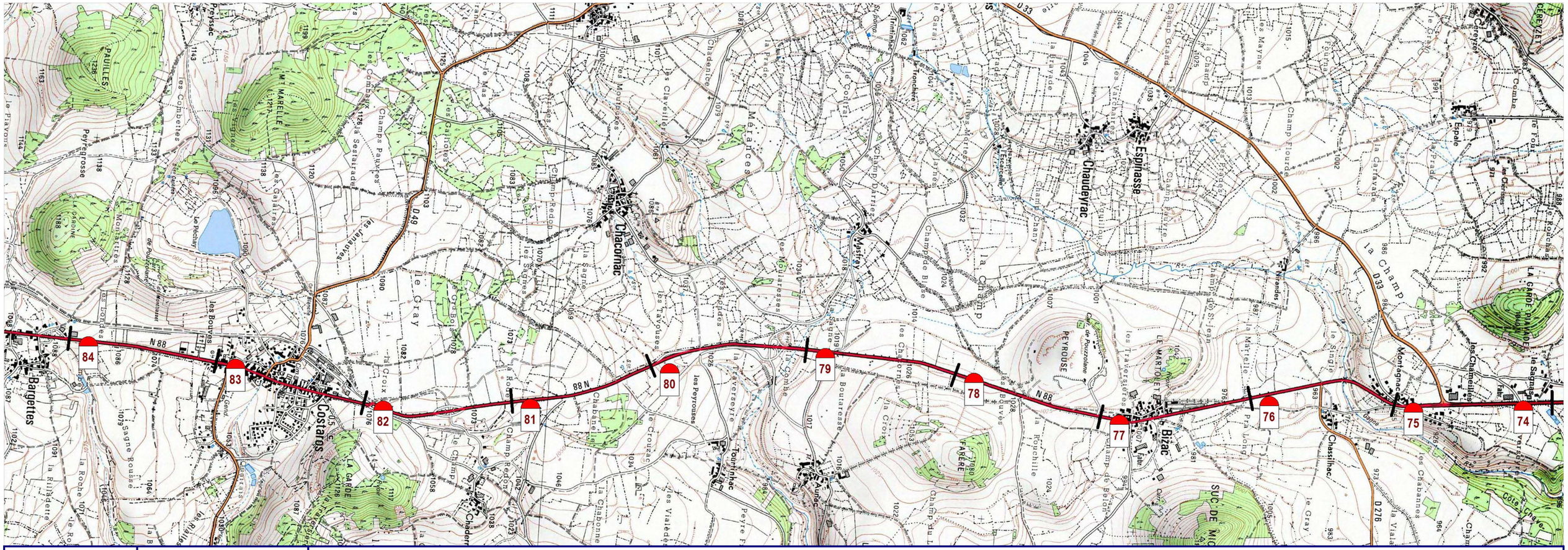
ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	D284 / D284 — 780 La sauvetat D53 0 / La sauvetat 780 D53 510 0
P.R.	Bornage et distances inter PR	95 — 1000 — 94 — 980 — 93 — 1010 — 92 — 990 — 91 — 1000 — 90 — 980 — 89 — 990 — 88 — 1000 — 87
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		
CARREFOURS	**Type de carrefour** — Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur **Aménagement central** — TAG / Îlots **Importance des voies** — Voie principale, Voie secondaire Accès Privé	P, Les Uffernets 550, 410 St Paul de T., P, P, P, Landos 590 Barges
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale Voie Bus Bande cyclable Voie centrale de TAG TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE **Limitations / Relevé**	Sens PR décroissants Sens PR croissants	110 90 70 50 30 — 90 0 — 90 780 — 70 780 — 70 0
ACCIDENTS	Accident Mortel, Accident avec des BH, Accident avec des BNH 2010 2010 2010 2020 2020	499 — 799



Praclaux
Landos
la Sauvetat
les Amargiers
Charbonnier
Bargettes
Fourches
Costaros
Bois Grand
Mamoulard
PAUILLES
Mt MARELLE
Peyregrosse
Preyssac
Le Péchay
N 88
D 53
D 88
D 491
D 49
90
89
88
87
86
85
84
83
82
81



ITINERAIRE
Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,
780
La sauvetat
710
D53
D88
430
140
Bargettes
90
COSTAROS
120
170
P.R.
Bornage et distances inter PR
88
1000
87
990
86
1290
85
1010
84
980
83
1010
82
990
81
DECLIVITE FORTE
FORTE SINUOSITE
CARREFOURS
Type de carrefour
Carrefour en T
Carrefour en croix
Giratoire
Echangeur
Aménagement central
TAG / Îlots
Importance des voies
Voie principale
Voie secondaire
Accès Privé
Landos
590
Barges
Landros
1000
P
410
Chadernac
PROFIL EN TRAVERS
Voie Normale
Voie Bus
Bande cyclable
Voie centrale de TAG
TPC peinture
TPC en dur
VITESSE
Limitations / Relevé
Sens PR décroissants
Sens PR croissants
90
70
50
780
0
430
140
120
ACCIDENTS
Accident Mortel
Accident avec des BH
Accident avec des BNH
2010
2020
833
699



ITINERAIRE

Points remarquables :
agglomérations, lieux-dits,
ouvrages, carrefours principaux...,

Bizac 10 — 470 (Bizac 10 — 470)

Montagnac 180 — 870 (Montagnac 180 — 970) — D33

P.R.

Bornage et
distances inter PR

82 — 990 — 81 — 950 — 80 — 1040 — 79 — 1000 — 78 — 1000 — 77 — 1000 — 76 — 1000 — 75 — 1040 — 74

DECLIVITE FORTE

FORTE SINUOSITE

CARREFOURS

Type de carrefour
- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Giratoire
- Echangeur

Aménagement central
- TAG / Îlots

Importance des voies
- Voie principale
- Voie secondaire
- Accès Privé

690 Cayres

Aunac 250 Masfray

Chadernac 410

PROFIL EN TRAVERS

- Voie Normale
- Voie Bus
- Bande cyclable
- Voie centrale de TAG
- TPC peinture
- TPC en dur

VITESSE

Limitations / Relevé

Sens PR décroissants

Sens PR croissants

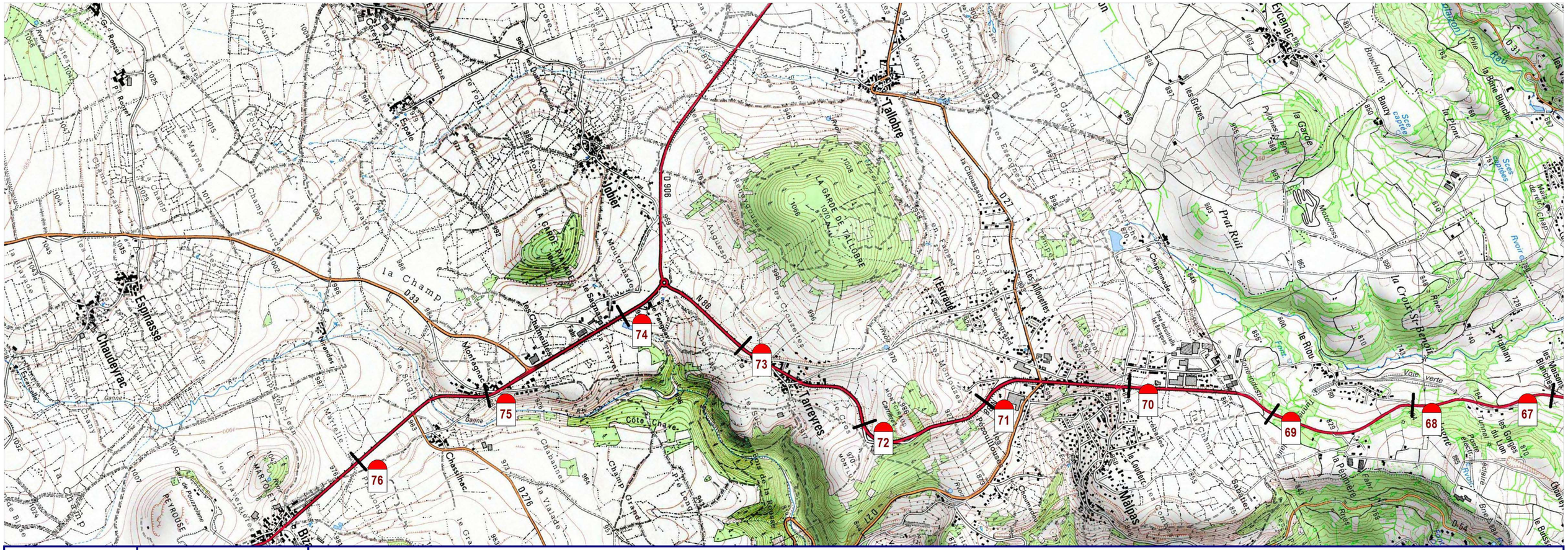
	82	81	80	79	78	77	76	75	74
Sens PR décroissants	90	90 70	90 70	50 70					90
	870	180	470 610	910 10					0
Sens PR croissants	90	70 90	70 50	70 90					
	0	870 180	470 610	910 10					

ACCIDENTS

- Accident Mortel
- Accident avec des BH
- Accident avec des BNH

2010 2010 2010 2020 2020

699 — 49 — 499 — 600



ITINERAIRE	Points remarquables : agglomérations, lieux-dits, ouvrages, carrefours principaux...,	0 Montagnac 0 — D33 — D906 — 930 TARREYRE 380 — 690
P.R.	Bornage et distances inter PR	75 — 1040 — 74 — 1050 — 73 — 1020 — 72 — 910 — 71 — 1000 — 70 — 1000 — 69 — 990 — 68 — 940 — 67
DECLIVITE FORTE		
FORTE SINUOSITE		130 10
CARREFOURS	**Type de carrefour** : Carrefour en T, Carrefour en croix, Giratoire, Echangeur — **Aménagement central** : TAG / Îlots — **Importance des voies** : Voie principale, Voie secondaire — Accès Privé	Cayres 690 — Clermont-Ferrand 670 — 760 Lyon
PROFIL EN TRAVERS	Voie Normale, Voie Bus, Bande cyclable, Voie centrale de TAG, TPC peinture, TPC en dur	
VITESSE Limitations / Relevé	Sens PR décroissants / Sens PR croissants	70 870 — 90 930 — 70 380 — 50 210 — 70 210 — 90 0 / 70 0 — 90 870 — 70 930 — 50 380 — 70 210 — 90 210 — 70 150
ACCIDENTS	Accident Mortel, Accident avec des BH, Accident avec des BNH — 2010 2010 2010 2020 2020	19 — 559 — 153

3 DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'AIRE D'ÉTUDE

3.1 Armature urbaine

La section de RN88 située entre Rodez et Le Puy-en-Velay traverse 4 départements : l'Aveyron, la Lozère, l'Ardèche, et la Haute Loire.

L'aire d'étude comprend 252 communes réparties sur 12 intercommunalités, pour un total de 227 585 habitants (soit en moyenne 903 habitants par commune).

Il s'agit d'un territoire majoritairement rural. La RN88 relie trois pôles urbains principaux dont la population dépasse les 10 000 habitants :

- La communauté d'Agglomération du Grand Rodez (54 570 habitants),
- La communauté de communes Cœur de Lozère qui intègre Mende, préfecture du département de la Lozère (14 806 habitants),
- La Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay (81 742 habitants).

3.2 La démographie

3.2.1 Densités de population sur l'aire d'étude

La densité moyenne sur l'aire d'étude est de 63 habitants / km2 (contre 118 hab/km² en moyenne en France métropolitaine). Rodez est la commune la plus densément peuplée avec 2 107 habitants /km2 ; viennent ensuite quatre communes de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, avec des densités allant de 1 444 hab /km2 à 889 hab/km2. Les intercommunalités de Montagne Ardèche, de Randon-Margeride, et du Mont Lozère sont celles qui ont les densités les plus faibles (respectivement 8, 9 et 13 habitants /km2).

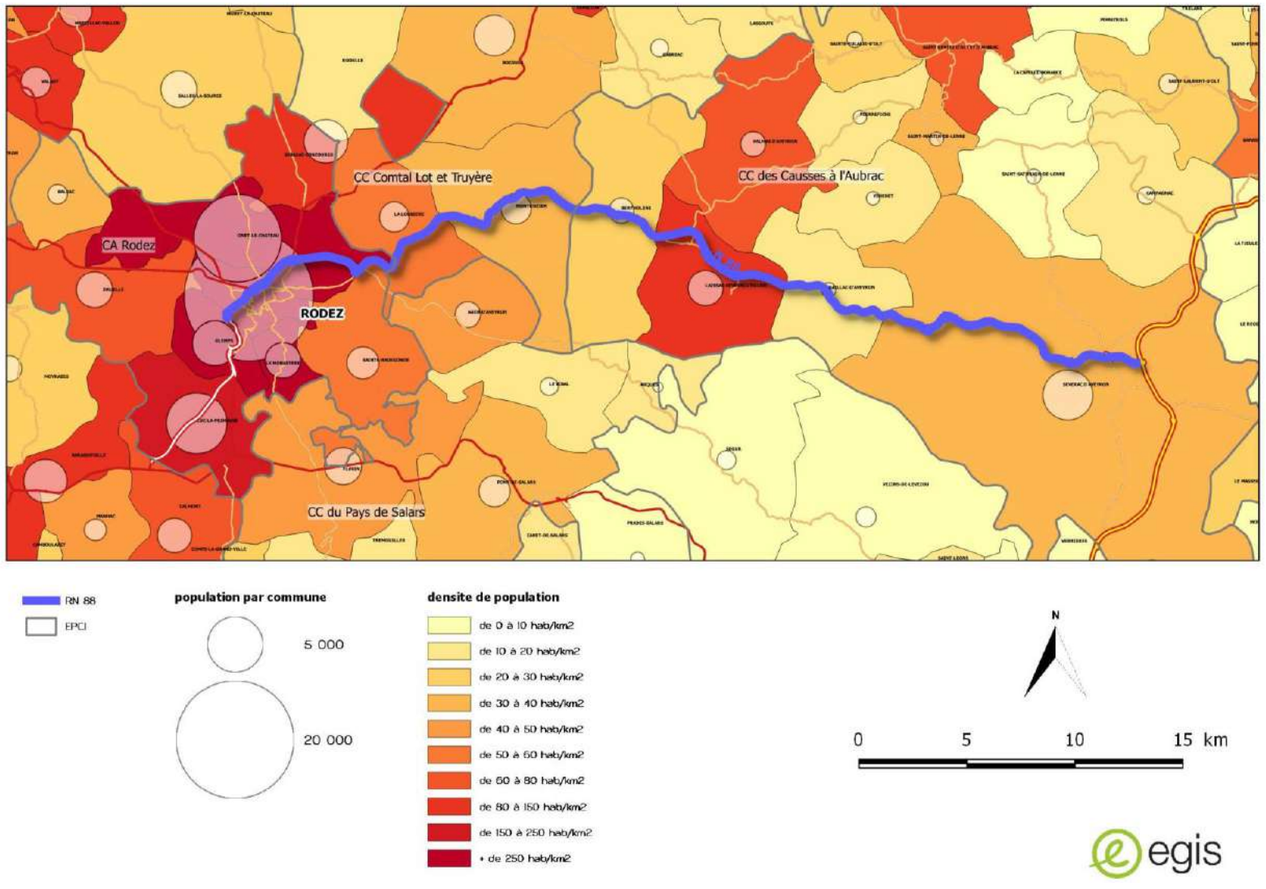


Figure 67 : Densité de Population le long de la RN88 – Section Rodez – Séverac/A75

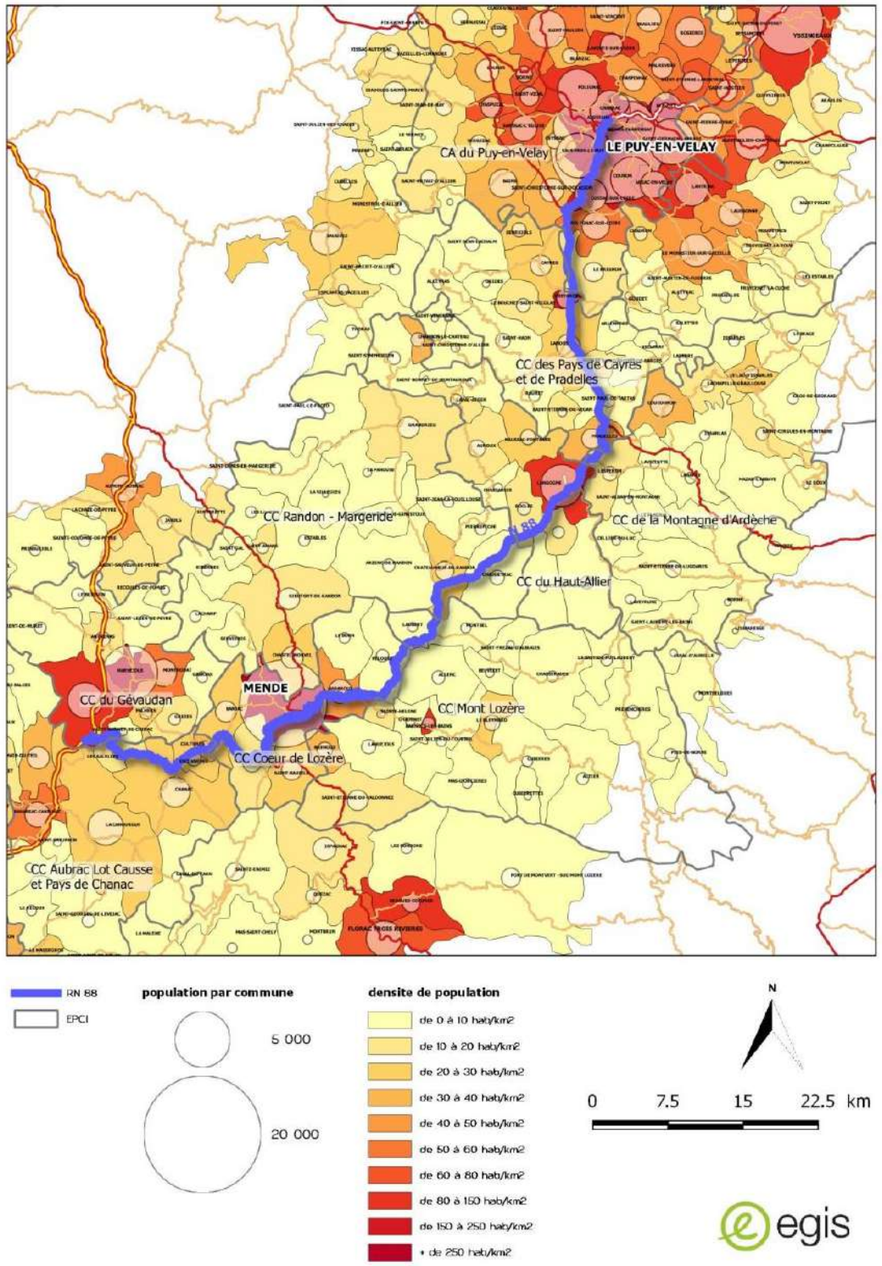


Figure 68 : Densité de Population le long de la RN88 – Section A75 – Le Puy-en-Velay

3.2.2 Croissance démographique sur le territoire

Selon l'INSEE, entre 2006 et 2014 la population de l'aire d'étude a augmenté de 2,3%. Cette évolution est inférieure à la moyenne nationale (+4%). Cependant, les dynamiques démographiques varient au niveau intercommunal. La Communauté d'Agglomération de Rodez connait la plus forte hausse (+6,5%), bien que la ville de Rodez voit sa population stagner sur cette même période. A l'inverse la Communauté de Communes de la Montagne d'Ardèche présente la plus forte diminution (-4,9%).

Intercommunalité	Population 2006	Population 2014	Evolution 2006 - 2014	
			en volume	en %
CA du Puy-En-Velay	80 250	81 742	1492	1,9%
CA Rodez Agglomération	51 252	54 570	3318	6,5%
CC Comtal Lot et Truyère	19 129	19 165	36	0,2%
CC Coeur de Lozère	15 298	14 806	-492	-3,2%
CC des Causses À l'Aubrac	14 055	14 578	523	3,7%
CC du Gévaudan	9 812	9 894	82	0,8%
CC Aubrac Lot Causse et Pays de Chanac	6 899	7 288	389	5,6%
CC Randon - Margeride	5 173	5 334	161	3,1%
CC des Pays de Cayres et de Pradelles	5 337	5 272	-65	-1,2%
CC du Haut Allier	5 298	5 076	-222	-4,2%
CC de la Montagne d'Ardèche	5 319	5 058	-261	-4,9%
CC Mont Lozère	4 712	4 802	90	1,9%
TOTAL	**222 534**	**227 585**	**5 051**	**2,3%**

Tableau 1 : Croissance de la population entre 2006 et 2014 sur le territoire d'étude

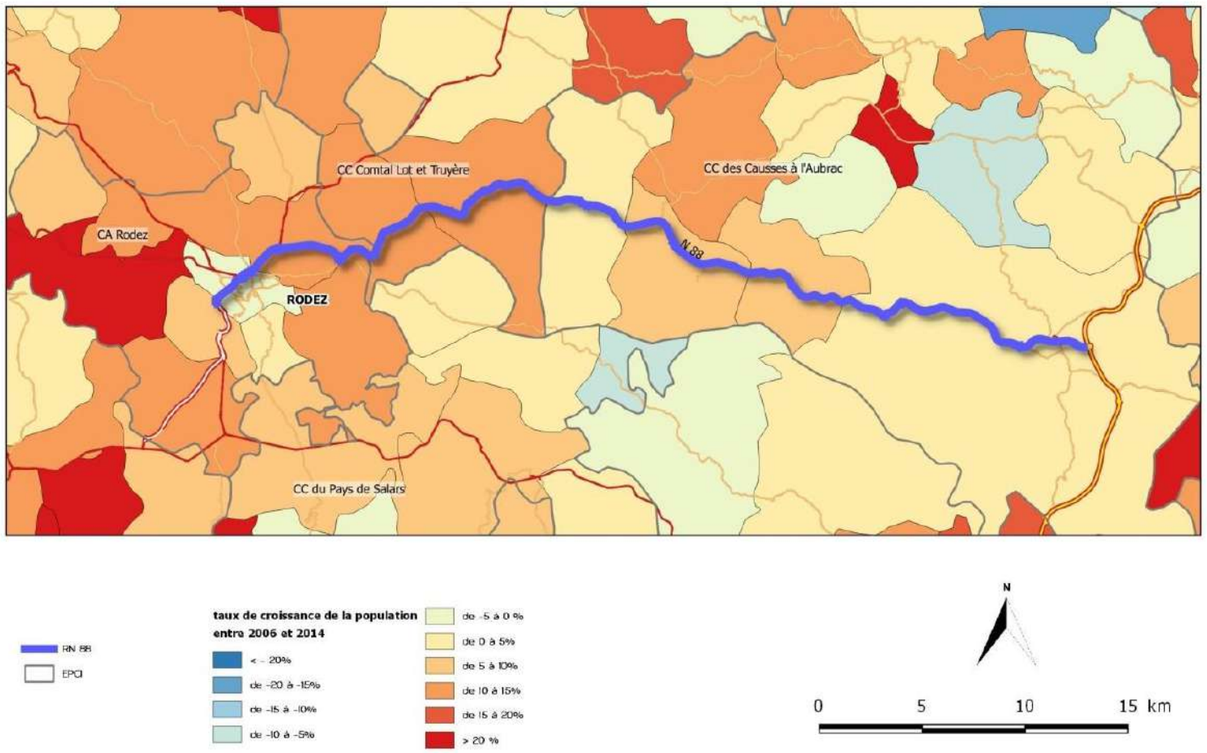


Figure 69 : Croissance de la population – Section Rodez – Séverac/A75

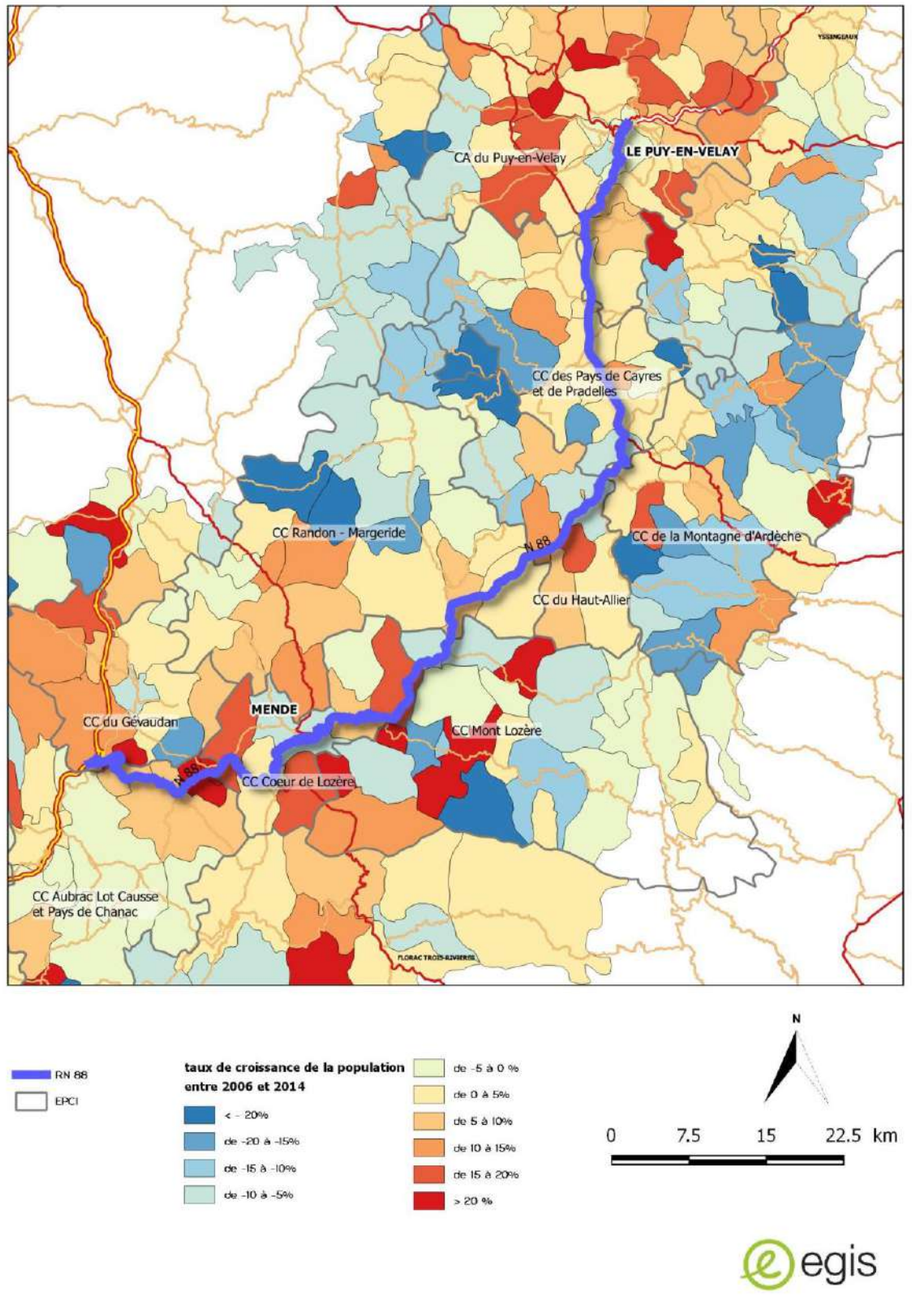


Figure 70 : Croissance de la population – A75 – Puy-en-Velay

3.2.3 Les âges moyens sur le territoire

La population de l'aire d'étude a tendance à vieillir. Depuis 2009 la tranche d'âge qui a le plus augmenté est la part des 60-74 ans (+1,9%). Ces derniers représentent 17,9% de la population, ce qui est supérieur au niveau national (15,2%). A l'inverse la part des 30-44 ans est celle qui a le plus diminué (-1,4%), (source : INSEE). Ce sont les communes situées entre Mende et le Puy-en-Velay qui ont les moyennes d'âge les plus élevées.

Parmi les trois principaux pôles urbains, la ville de Rodez a la part des 15-29 ans la plus élevée avec 25%.

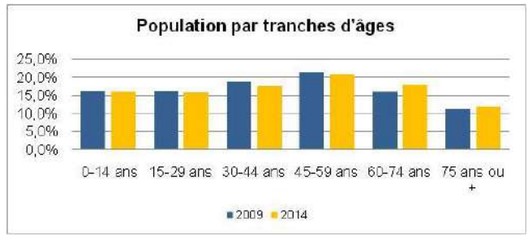


Figure 71 : Répartition de la population par tranche d'âges sur le périmètre étudié (Source : INSEE)

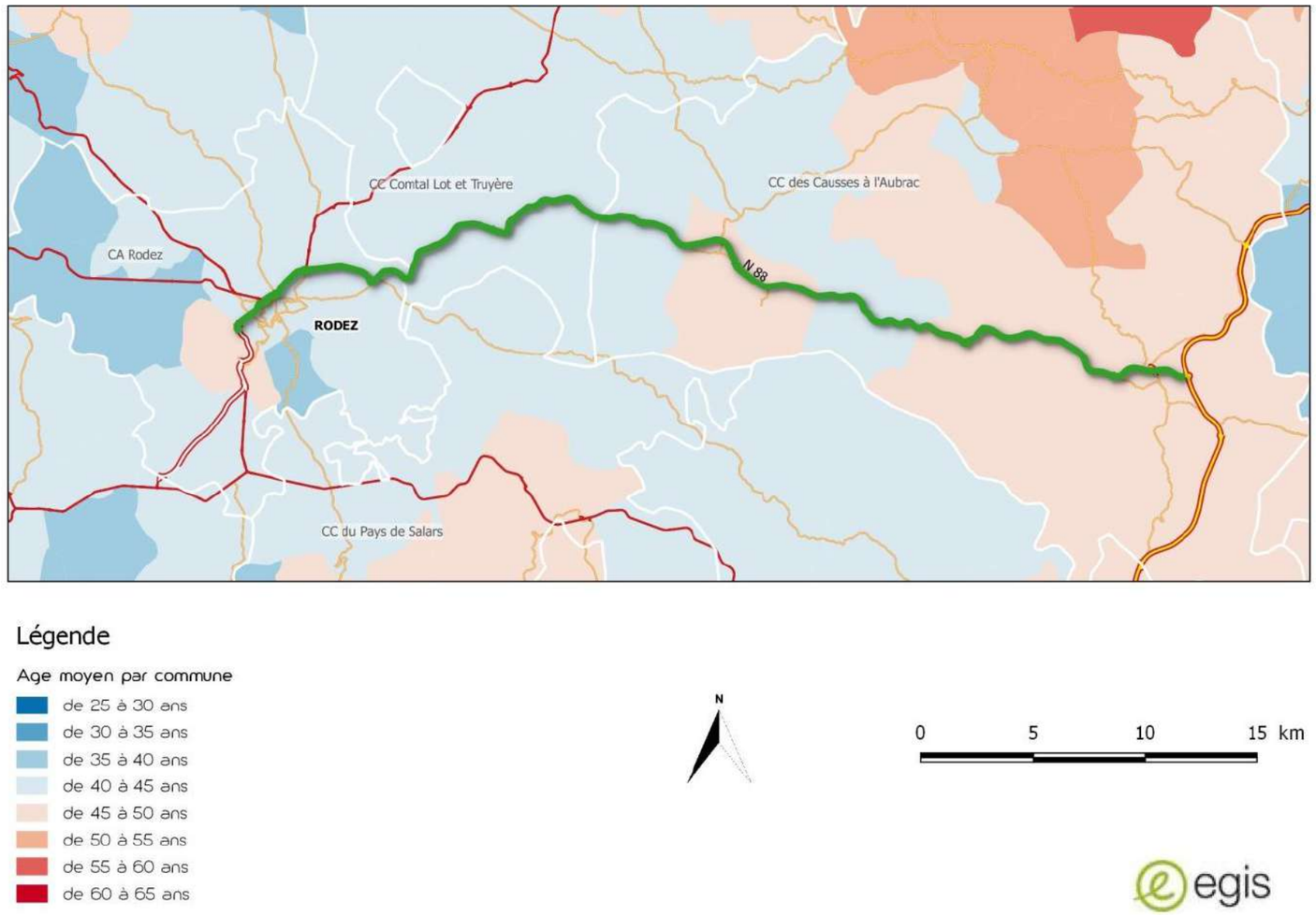


Figure 72 : Age moyen par commune – Section Rodez-Séverac/A75

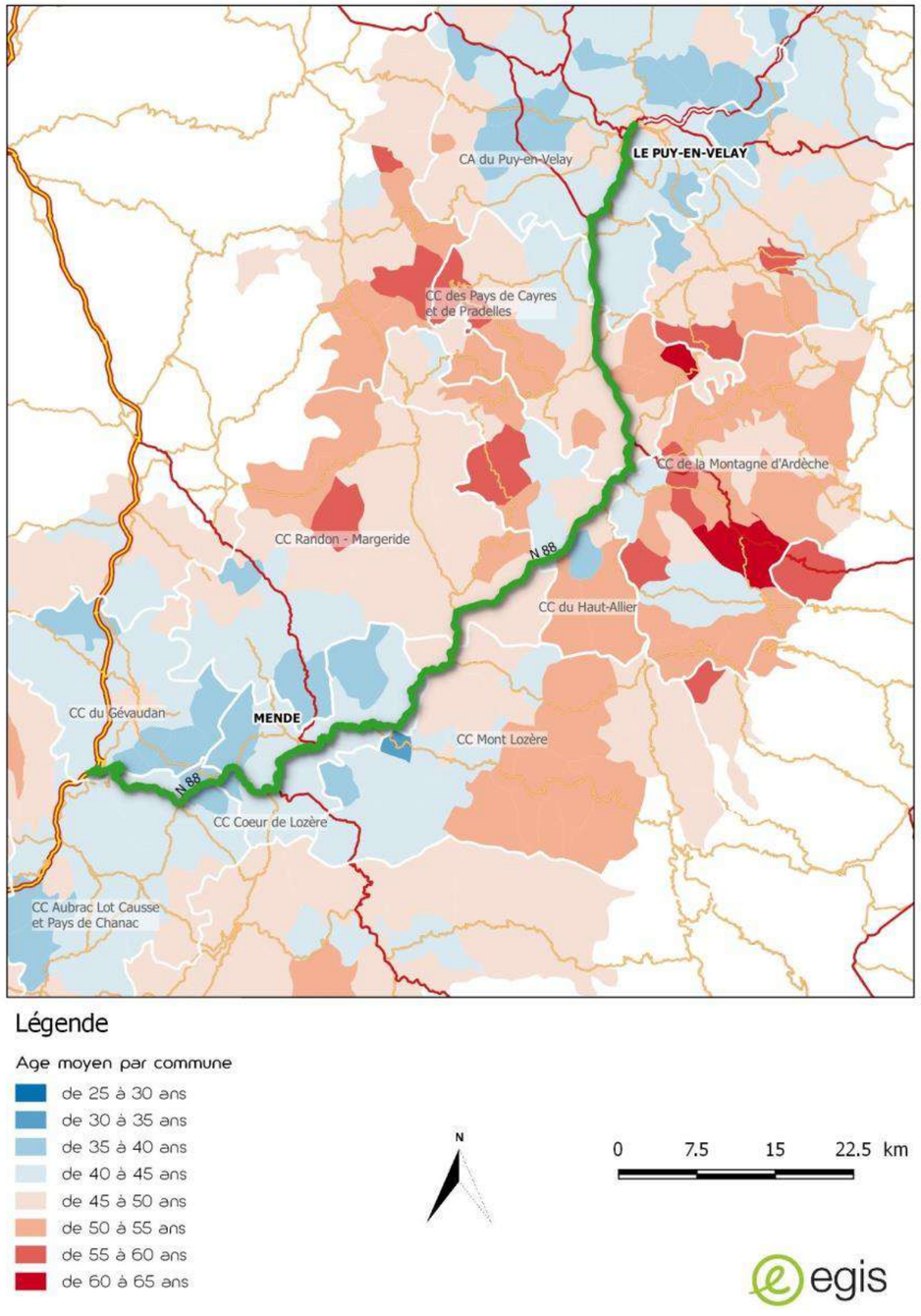


Figure 73 : Age moyen par commune –A75 – Le Puy-en-Velay

3.3 Le parc immobilier

Le territoire d'étude bénéficiant d'un fort attrait touristique, le taux de résidences secondaires et de logements occasionnels est pour la majorité des intercommunalités supérieur à la moyenne nationale (9,4%).

La Communauté de Communes de la Montagne d'Ardèche est l'intercommunalité ayant la plus grande part de résidences secondaires, représentant plus de la moitié de son parc immobilier (57%). Alors que la Communauté d'Agglomération de Rodez a de loin la plus faible part de résidences secondaires (3%).

Le taux de logements vacants sur le territoire d'étude (11%) est supérieur à la part nationale (7,9%).

Intercommunalité	Résidences principales	Logements occasionnels et Résidences secondaires	Logements vacants
CA Rodez Agglomération	87%	3%	10%
CC Aubrac Lot Causse et Pays de Chanac	58%	31%	11%
CC Cœur de Lozère	81%	9%	10%
CC Comtal Lot et Truyère	69%	21%	11%
CC de la Montagne d'Ardèche	38%	57%	5%
CC des Causses À l'Aubrac	62%	28%	10%
CC des Pays de Cayres et de Pradelles	49%	40%	11%
CC du Gévaudan	72%	13%	15%
CC du Haut Allier	53%	35%	12%
CC Mont Lozère	42%	48%	9%
CC Randon - Margeride	51%	40%	8%
	71%	**18%**	**11%**

Tableau 2 : Typologie du parc immobilier sur le secteur d'étude

3.4 L'emploi

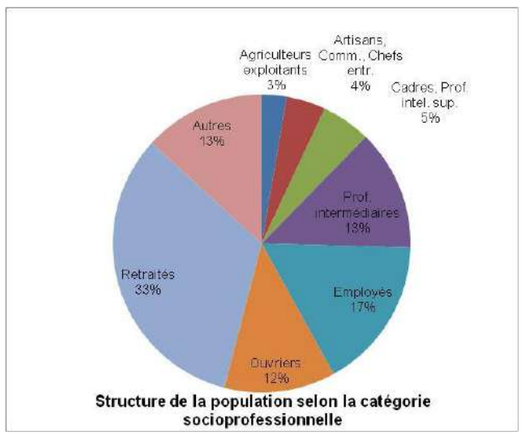


Figure 74 : Structure de la population selon la catégorie socio professionnelle (Source : INSEE 2014)

La répartition de la population selon la catégorie socioprofessionnelle met en avant le caractère agricole du territoire. En effet, la part des agriculteurs y est plus de deux fois supérieure qu'au niveau national (2,7% versus 1,1%).

La part des cadres et des professions intellectuelles supérieures y est plus de deux fois inférieure à la moyenne nationale (5,3% versus 11,6%).

3.4.1 Les bassins d'emploi sur l'aire d'étude

Le territoire d'étude comptabilise 102 803 emplois en 2014 (Source : INSEE). Les 3 principaux bassins d'emplois sont :

- Rodez avec 20 518 emplois
- Le Puy-en-Velay avec 14 924 emplois
- Mende avec 7 891 emplois

3.4.2 Croissance de l'emploi 2006-2014

L'emploi a connu une dynamique positive entre 1999 et 2014 (+10%), avec des évolutions hétérogènes selon les intercommunalités :

Intercommunalité	Nombre d'emplois 1999	Nombre d'emplois 2014	Evolution 1999 - 2014	
			en volume	en %
CA du Puy-En-Velay	32 065	34 523	2458	8%
CA Rodez Agglomération	29 091	33 219	4128	14%
CC Coeur de Lozère	7 888	8 247	359	5%
CC Comtal Lot et Truyère	6 411	6 847	436	7%
CC des Causses À l'Aubrac	4 455	4 639	184	4%
CC du Gévaudan	4 151	4 488	337	8%
CC Aubrac Lot Causse et Pays de Chanac	2 202	2 700	498	23%
CC du Haut Allier	1 875	1 997	122	7%
CC de la Montagne d'Ardèche	1 524	1 621	97	6%
CC Randon - Margeride	1 334	1 545	211	16%
CC des Pays de Cayres et de Pradelles	1 582	1 509	-73	-5%
CC Mont Lozère	1 253	1 468	215	17%
TOTAL	**93 831**	**102 803**	**8 972**	**10%**

Tableau 3 : Croissance de l'emploi entre 1999 et 2014 sur le territoire d'étude

La Communauté de Communes Aubrac Lot Causses et Pays de Chanac a connu la plus forte hausse (+23%). Alors que la Communauté de Communes des Pays de Cayres et de Pradelles a vu son nombre d'emplois baisser (-5%).

L'évolution de la zone d'étude reste néanmoins inférieure à l'évolution moyenne observée en France entre 1999 et 2014 (+13%).

.

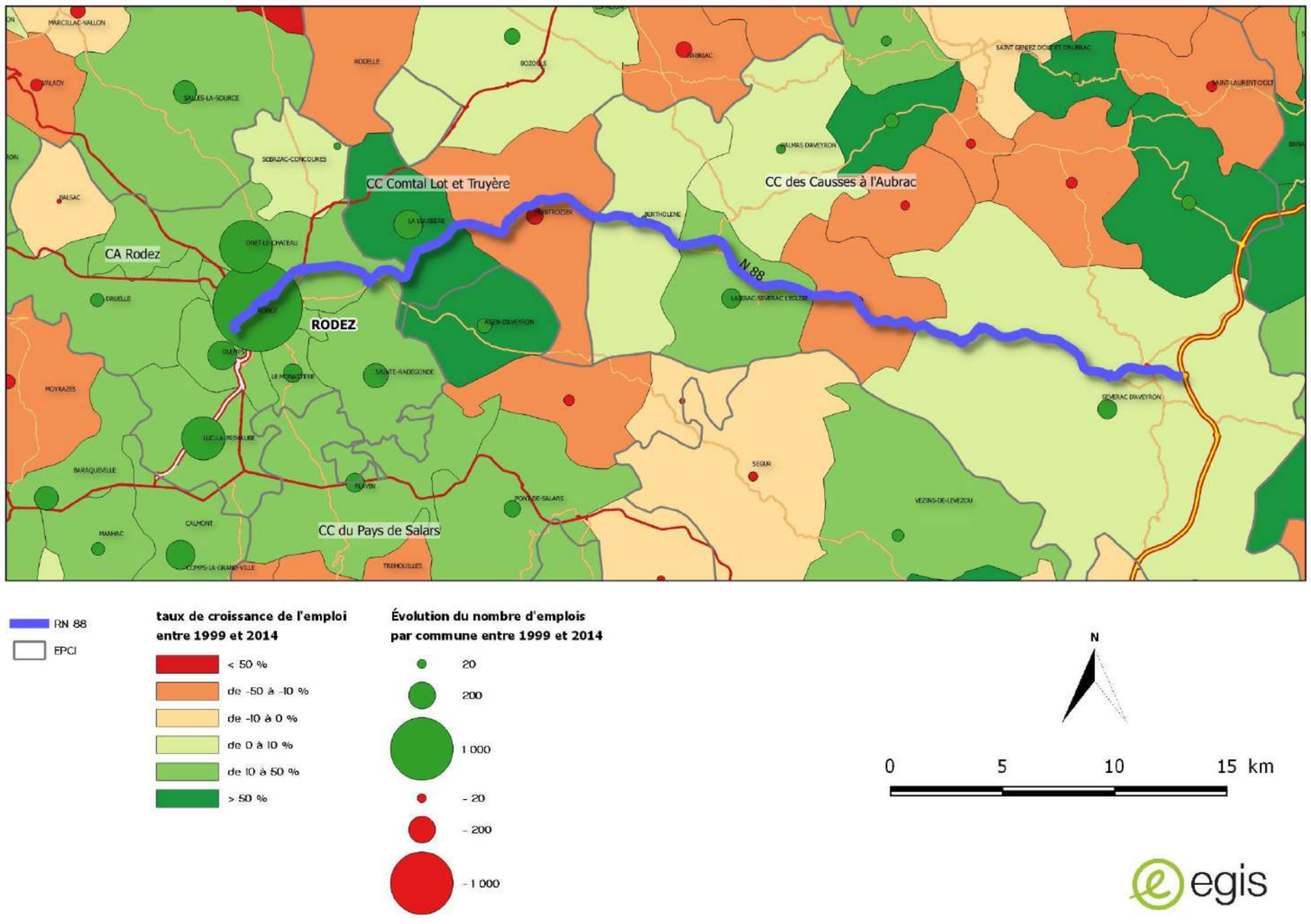


Figure 75 : Évolution du nombre d'emploi par commune entre 1999 et 2014 – section Rodez – Séverac/A75

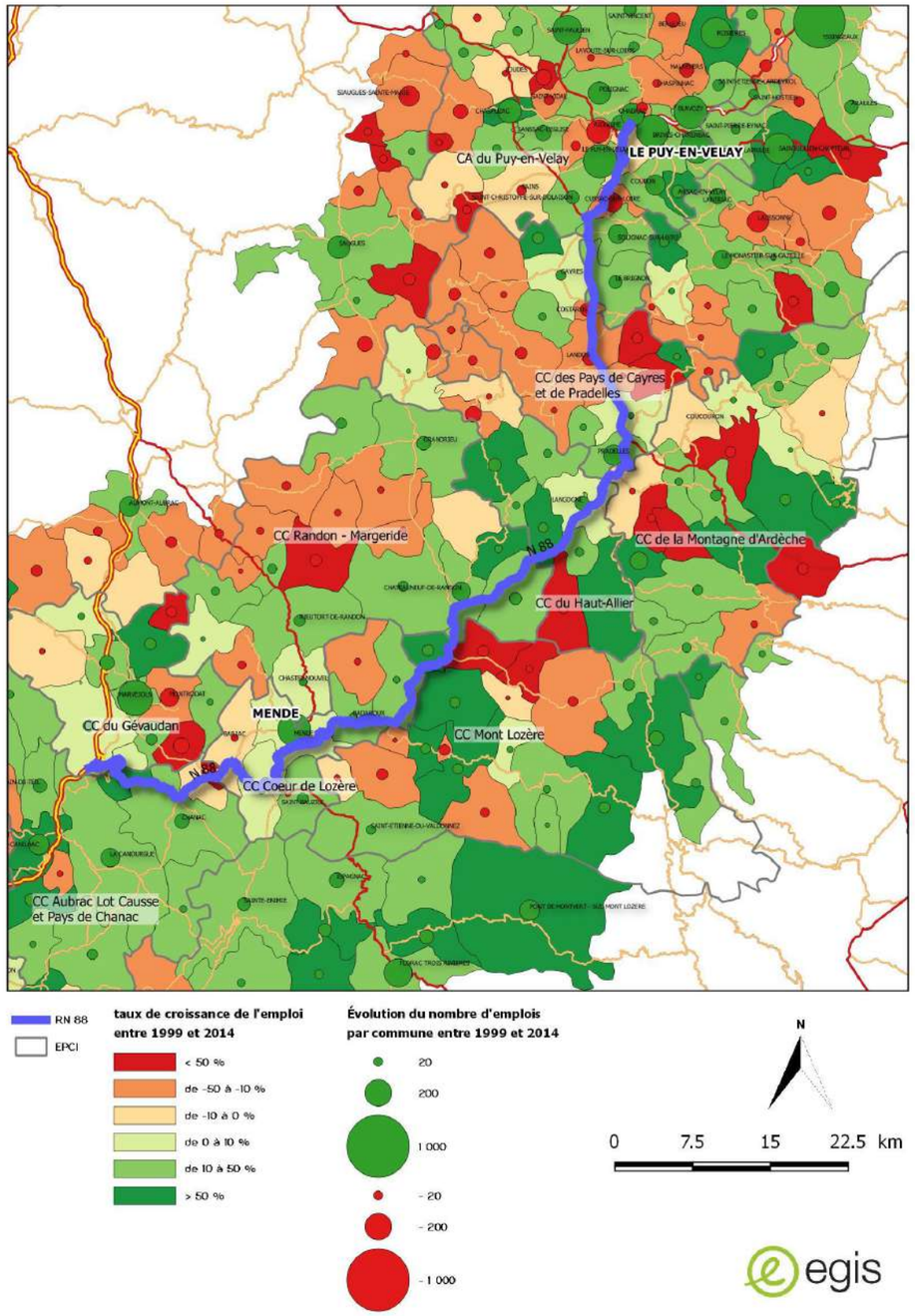


Figure 76 : Évolution du nombre d'emploi par commune entre 1999 et 2014 – section A75 – Le Puy-en-Velay

3.4.3 Le chômage et les revenus

Sur le territoire d'étude le taux de chômage est inégal par commune. Ce dernier est supérieur à la moyenne nationale (10%) pour les 2 principales agglomérations :

- Le Puy-en-Velay (17,8%)
- Rodez (13,5%)

Mende présente en revanche un taux de chômage plus faible de 10,4%, proche de la moyenne nationale. Néanmoins, ce chiffre est à relativiser en raison d'une part de la population active à Mende plus faible qui a tendance à fuir vers les métropoles (Lyon, Montpellier, Clermont ou Toulouse). On assiste depuis quelques années à une désertification des services publics sur cette commune.

Concernant le niveau de vie, on constate une grande disparité de revenus entre les communes de l'aire d'étude puisque le revenu médian par ménage le plus élevé (Pierrefiche avec 36 037 euros) est près de trois fois plus élevé que celui de la commune dont le revenu net est le plus faible (Le Béage avec 12 781 euros). Les communes ayant les revenus médians les plus élevés (supérieurs à 24 000 euros) sont : Pierrefiche, Aiguilhe et Sainte-Radegonde.

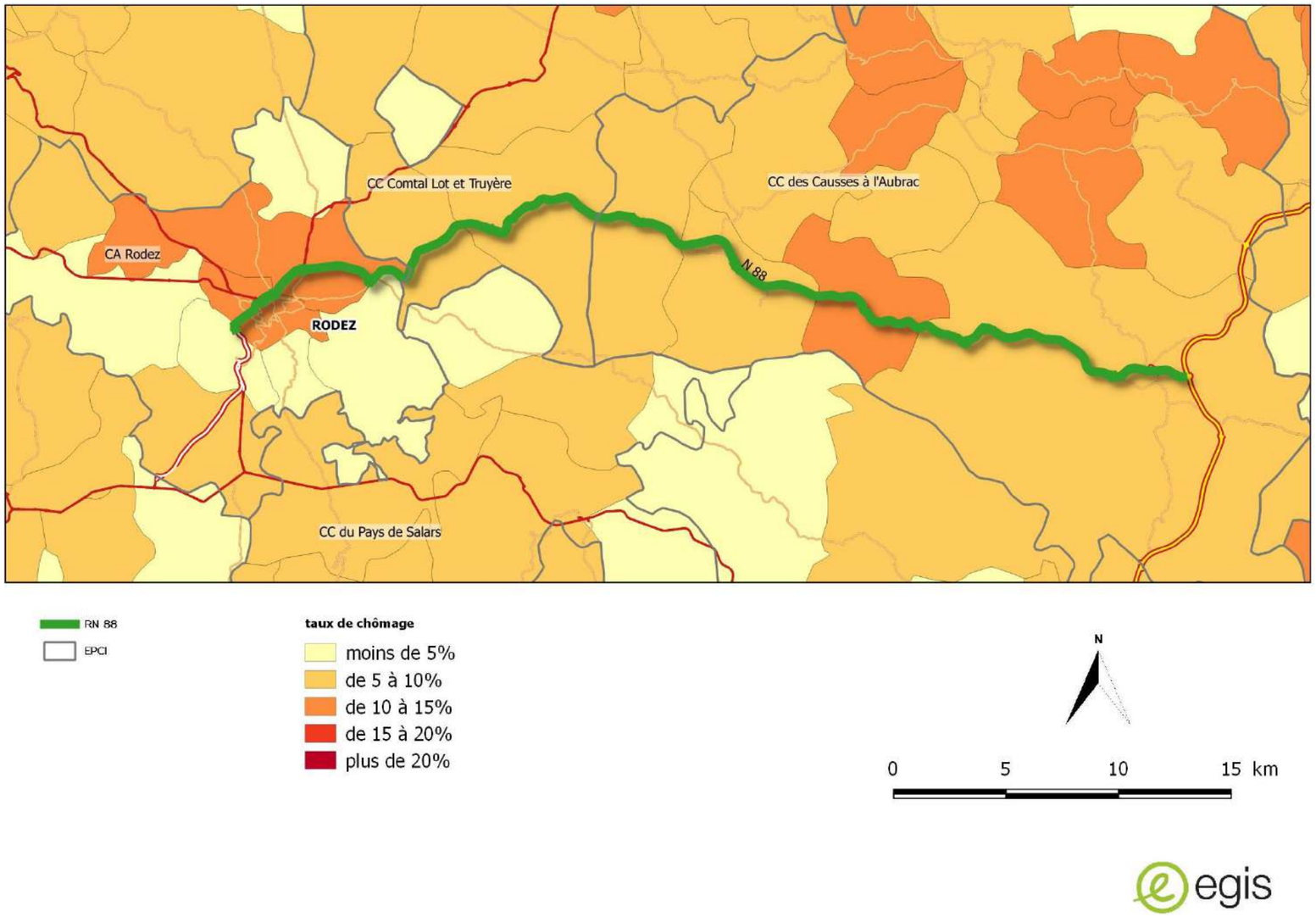


Figure 77 : Taux de chômage par commune - section : Rodez-Séverac/A75

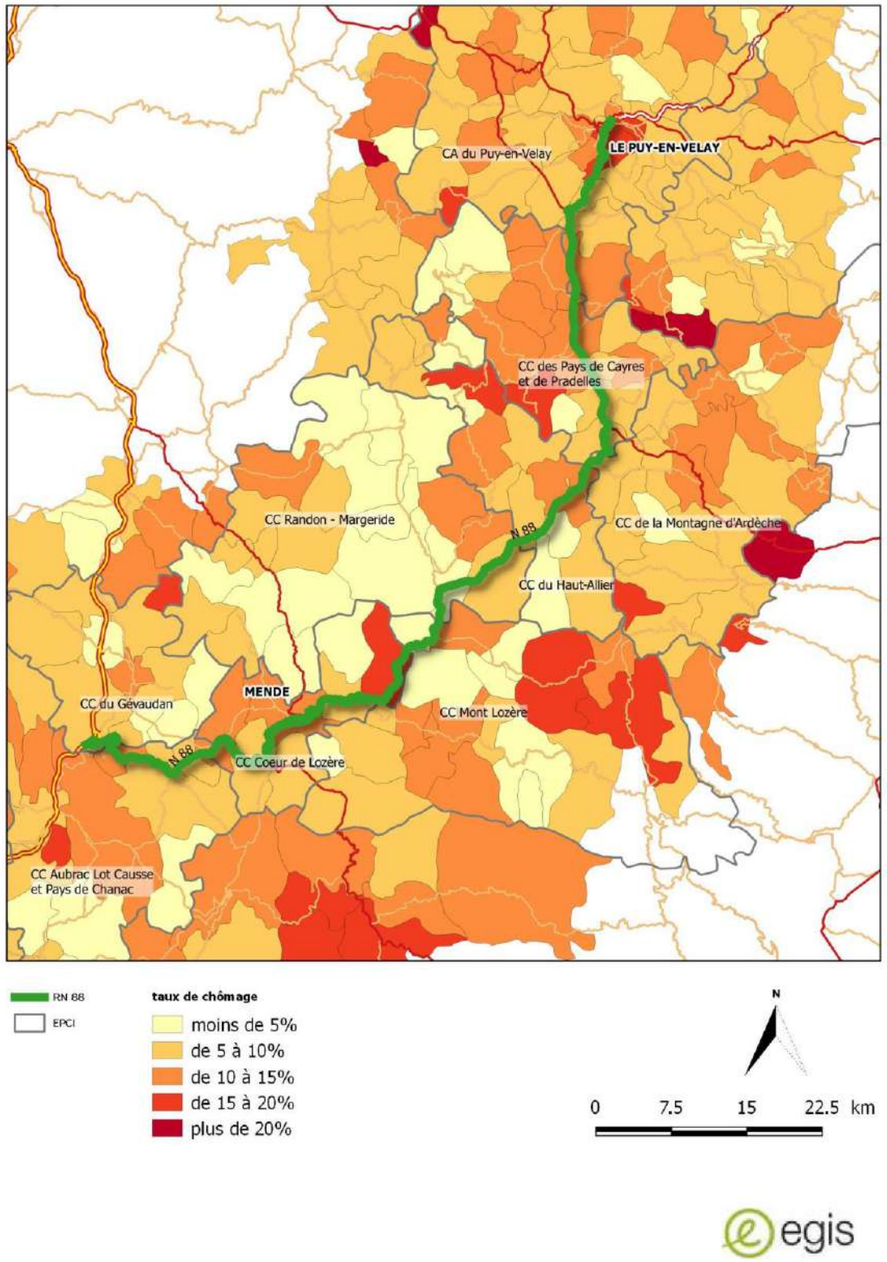


Figure 78 : Taux de chômage par commune - section : A75 – Le Puy-en-Velay

3.5 Les pôles générateurs de trafic

3.5.1 Les zones d'activité

Les zones d'activités les plus importantes en superficie se situent sur 3 communes :

- Onet-Le-Château (231 ha)
- Rodez (143 ha)
- Mende (126 ha)

Le territoire compte également sept zones d'activités « secondaires » en termes de superficie (entre 58 et 77 ha): Séverac d'Aveyron, Sainte-Radegonde, Bozouls, Calmont, Luc-La-Primaudet, Saint-Germain-Laprade, Langogne.

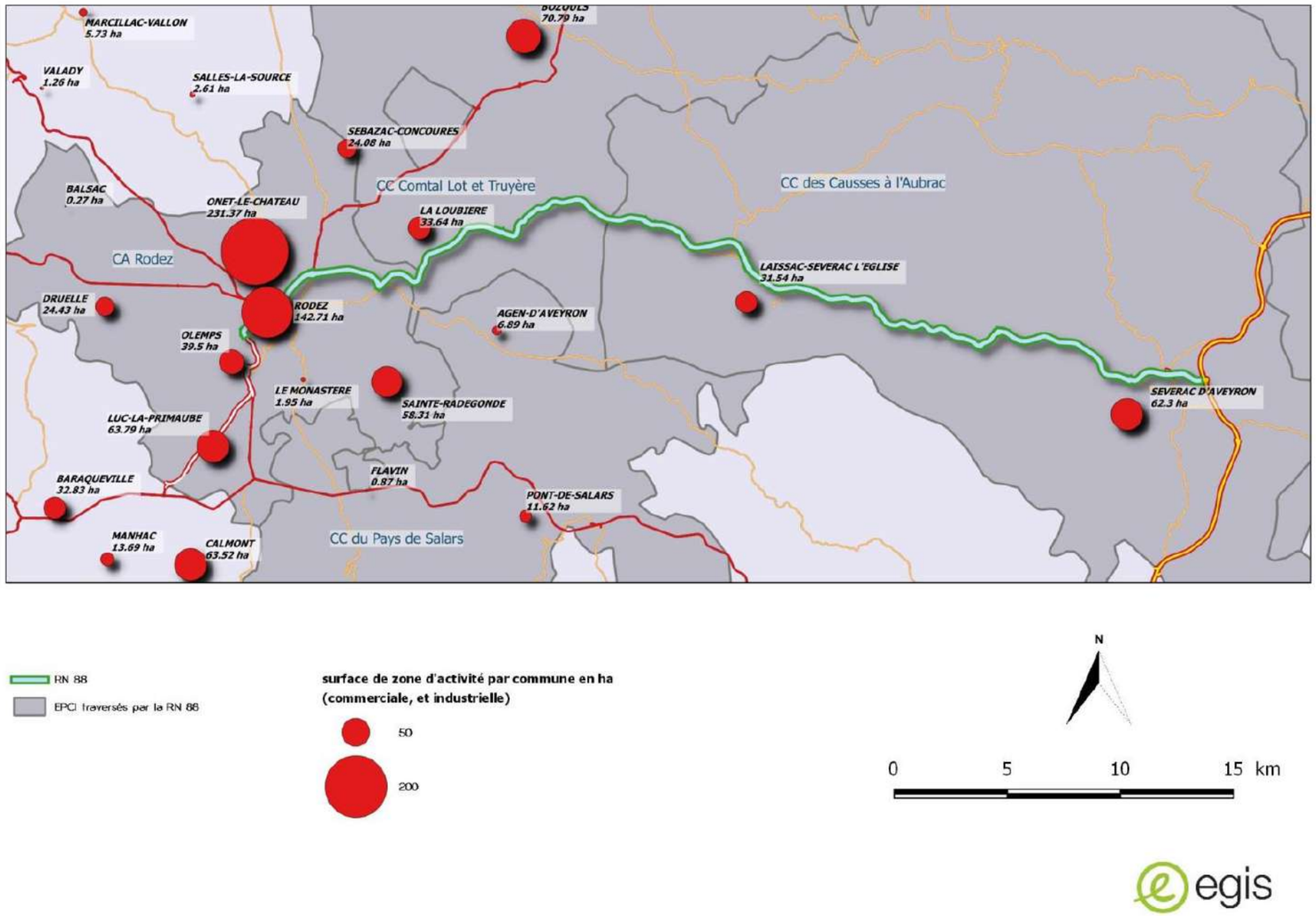


Figure 79 : Localisation des zones d'activité - section : Rodez-Séverac/A75

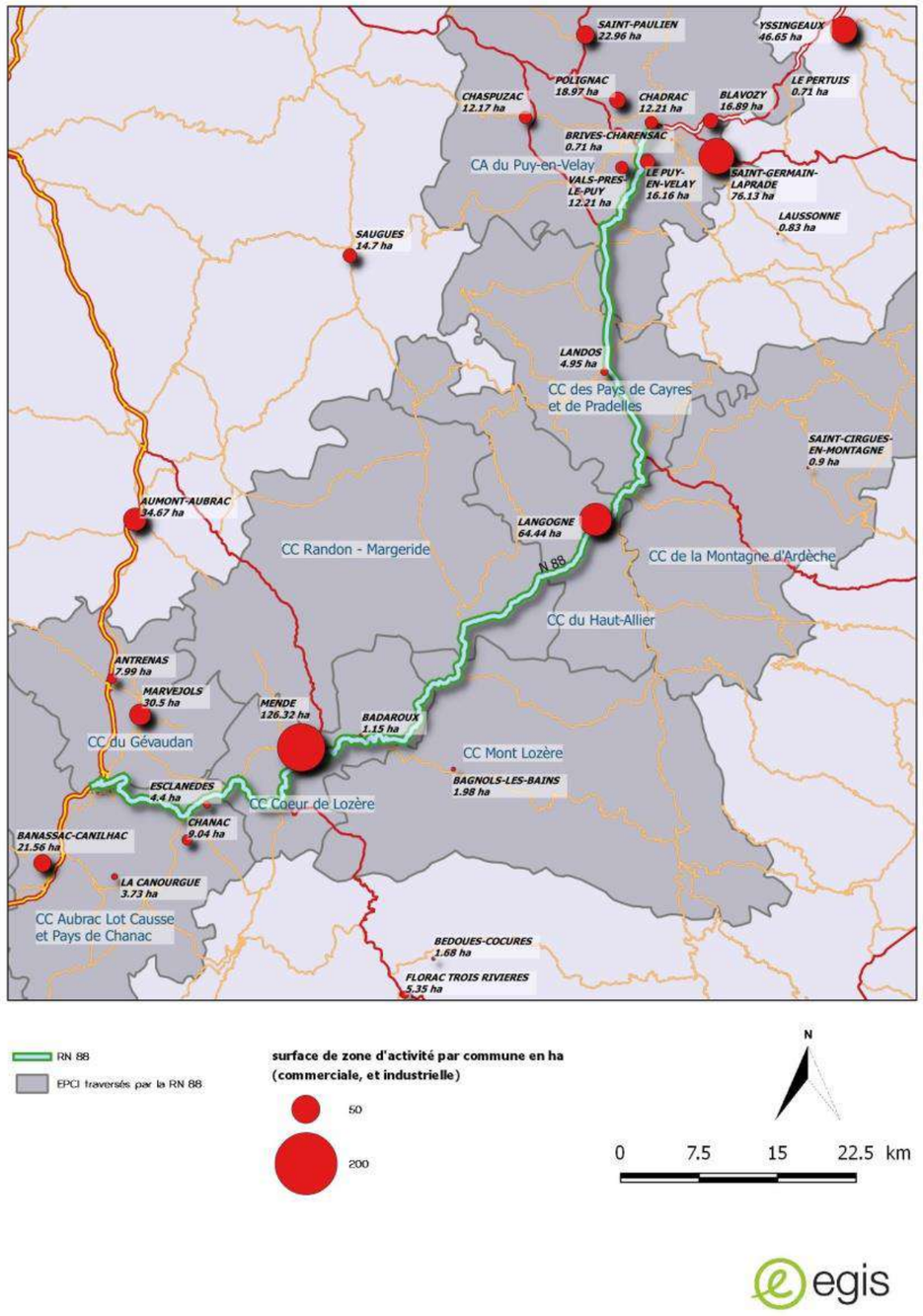


Figure 80 : Localisation des zones d'activité - section : A75 – Le Puy-en-Velay

3.5.2 Les établissements de santé, d'éducation et administratifs

Les structures éducatives et médicales sont concentrées sur les pôles urbains :

- Les établissements dédiés à l'enseignement sont principalement concentrés sur les agglomérations de Rodez et du Puy-en-Velay.
- Seules Mende, le Puy-en-Velay et l'agglomération de Rodez ont au moins un établissement médical.

Rodez, Mende et du Puy-en-Velay sont également les préfectures des 3 départements de l'Aveyron, la Lozère et la Haute Loire. À ce titre, elles concentrent les centres administratifs sur le territoire.



Figure 81 : Les établissements de santé, l'offre de formation et les préfectures - section : Rodez-Séverac/A75

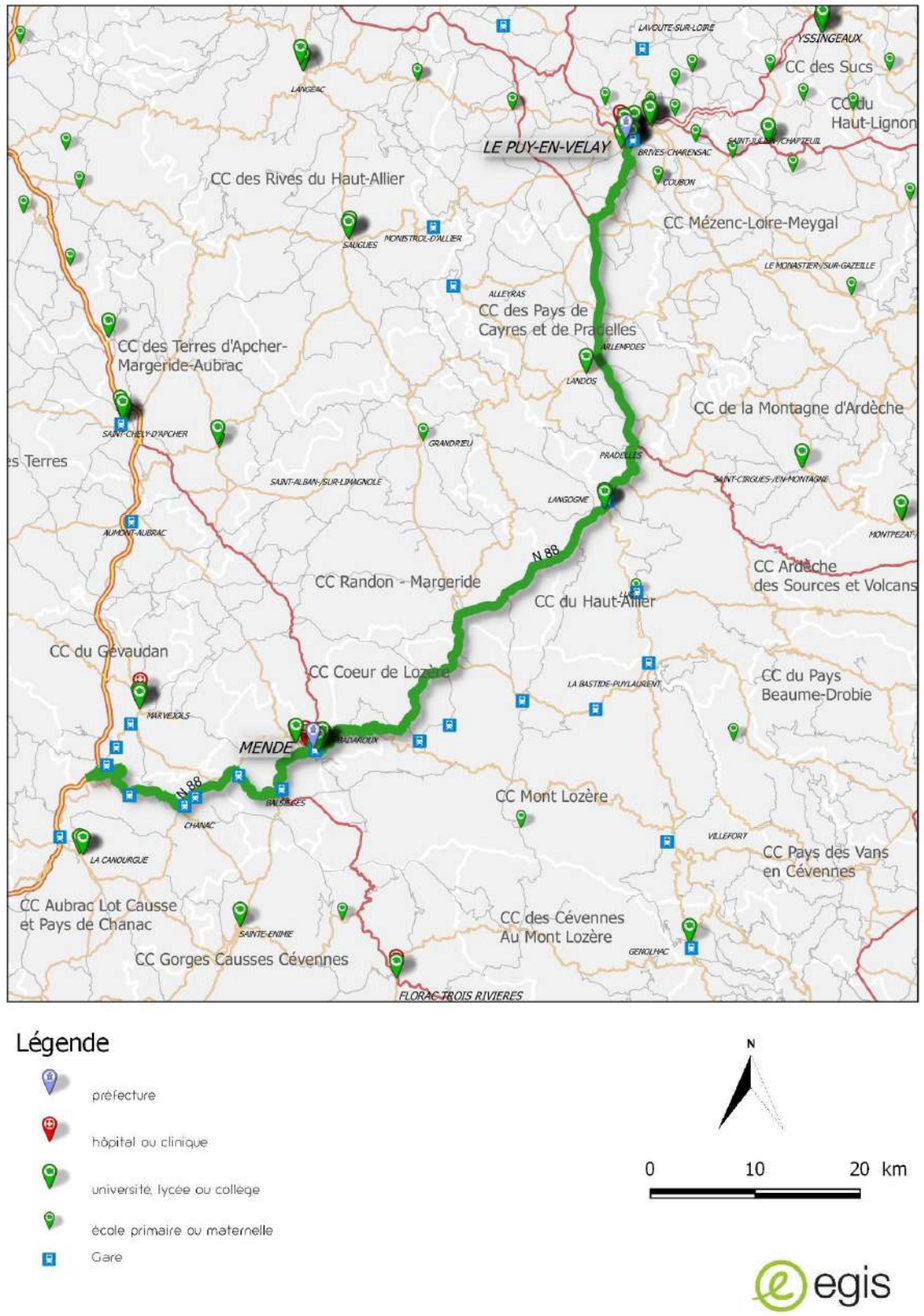


Figure 82 : Les établissements de santé, l'offre de formation et les préfectures - section : A75 – Le Puy-en-Velay

3.5.3 Les équipements de loisirs et de tourisme

Les agglomérations de Rodez et du Puy-en-Velay offrent la plus grande concentration d'établissements culturels et sportifs, notamment des cinémas et médiathèques. On recense également un cinéma à Mende.

La RN88 longe la ligne ferroviaire de Rodez à Mende, d'où la présence de gares le long de son parcours. Néanmoins, l'offre ferroviaire sur cette ligne est aujourd'hui très limitée.

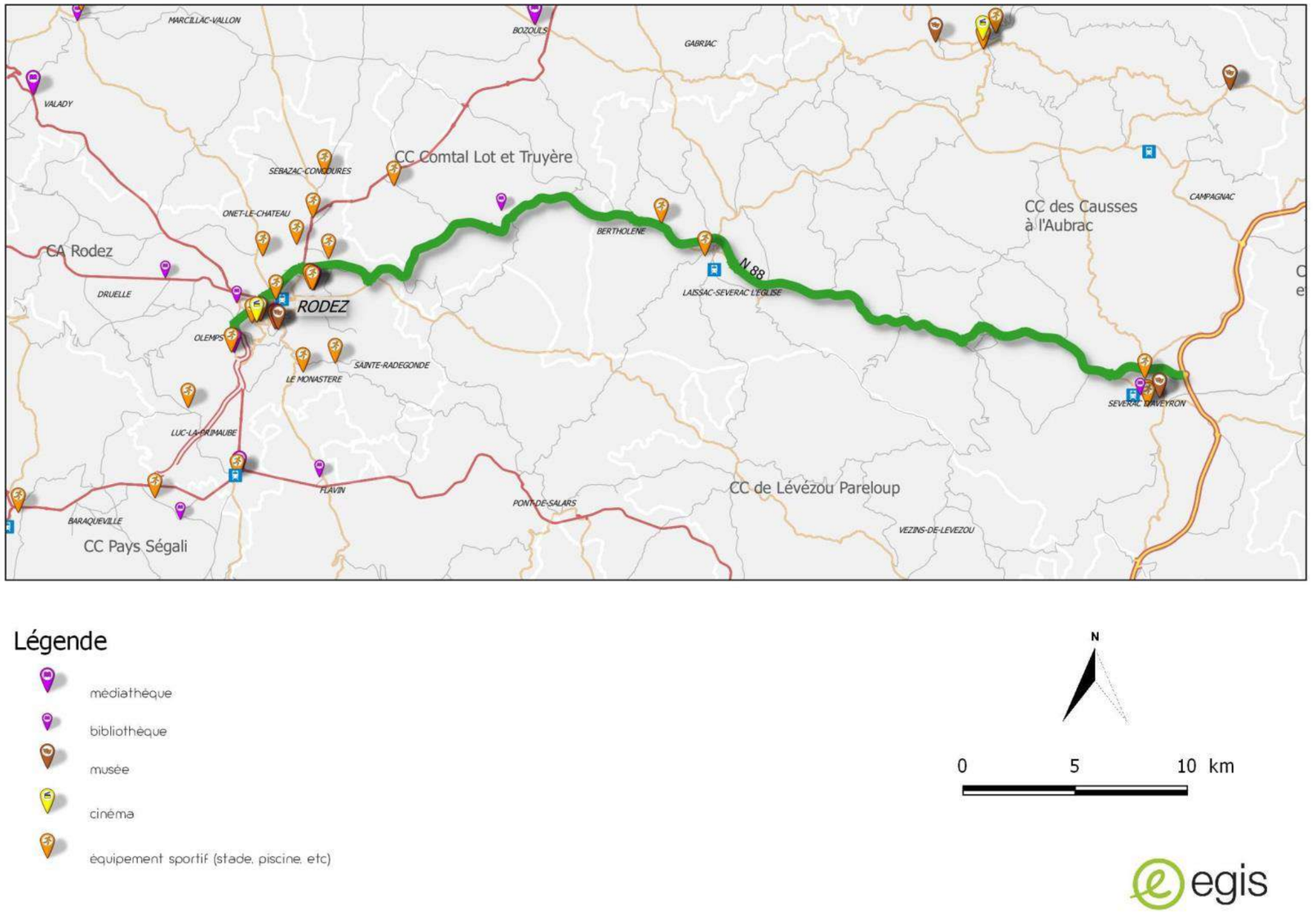


Figure 83 : Les établissements de loisirs et culturels- section : Rodez-Séverac/A75

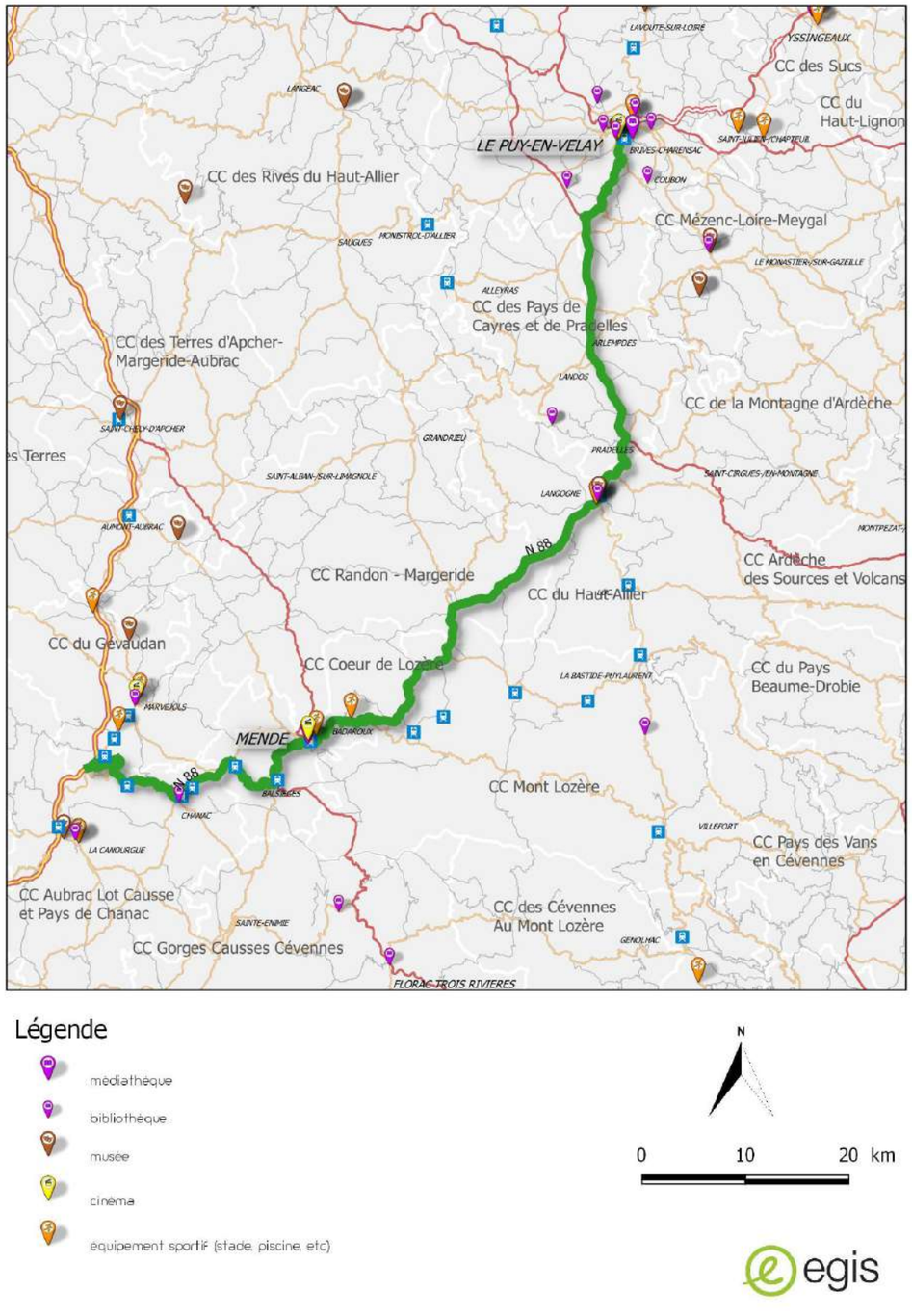


Figure 84 : Les établissements de loisirs et culturels - section : A75 – Le Puy-en-Velay

3.5.4 L’offre d’hébergement touristique

L’offre touristique du territoire d’étude varie au niveau intercommunal et communal. L’offre de chambres d’hôtels est concentrée principalement sur 3 communes : Rodez (513), Puy-en-Velay (399) et Mende (292). La commune de Saint Geniez d'Olt et d'Aubrac située dans la Communauté de Communes des Causses à l’Aubrac condense la quasi totalité des lits en résidences touristiques.

La Communauté de Commune des Pays de Cayres et de Pradelles a la plus faible offre d’équipement.

Intercommunalité	Nbr de chambres d'hôtels	Nbr de Campings	Nbr de lits dans résidences de tourisme
CA Rodez Agglomération	762	1	-
CA du Puy-En-Velay	754	15	-
CC Comtal Lot et Truyère	402	10	334
CC Coeur de Lozère	366	6	8
CC des Causses À l'Aubrac	234	10	1 089
CC de la Montagne d'Ardèche	208	13	194
CC Aubrac Lot Causse et Pays de Chanac	154	4	-
CC du Gévaudan	117	3	180
CC Mont Lozère	105	9	-
CC Randon - Margeride	104	7	-
CC du Haut Allier	85	11	-
CC des Pays de Cayres et de Pradelles	55	5	-
TOTAL	**3 346**	**94**	**1 805**

Tableau 4 : Offre d’hébergement touristique sur le territoire d’étude

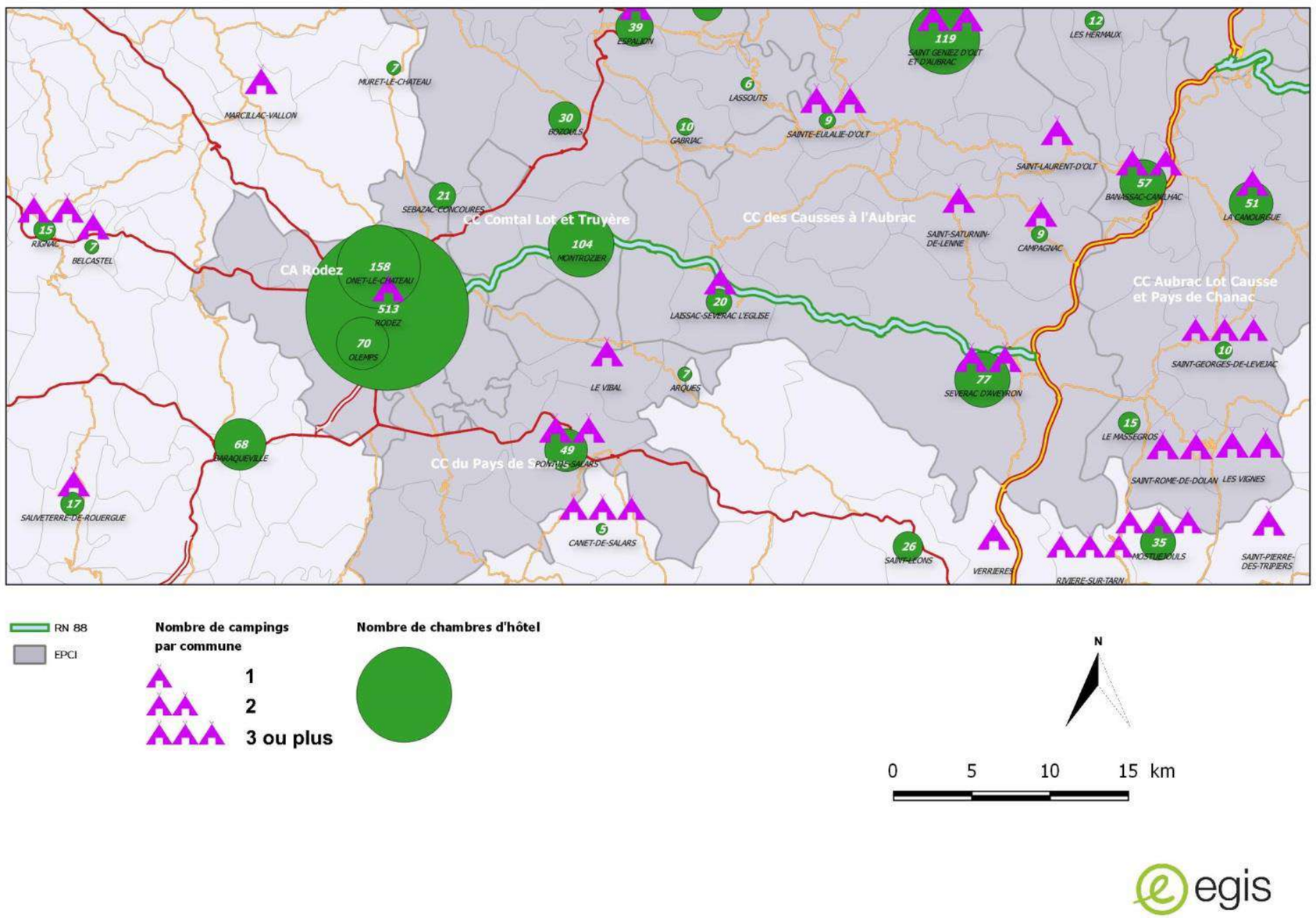


Figure 85 : Offre d'hébergement touristique - section : Rodez-Séverac/A75

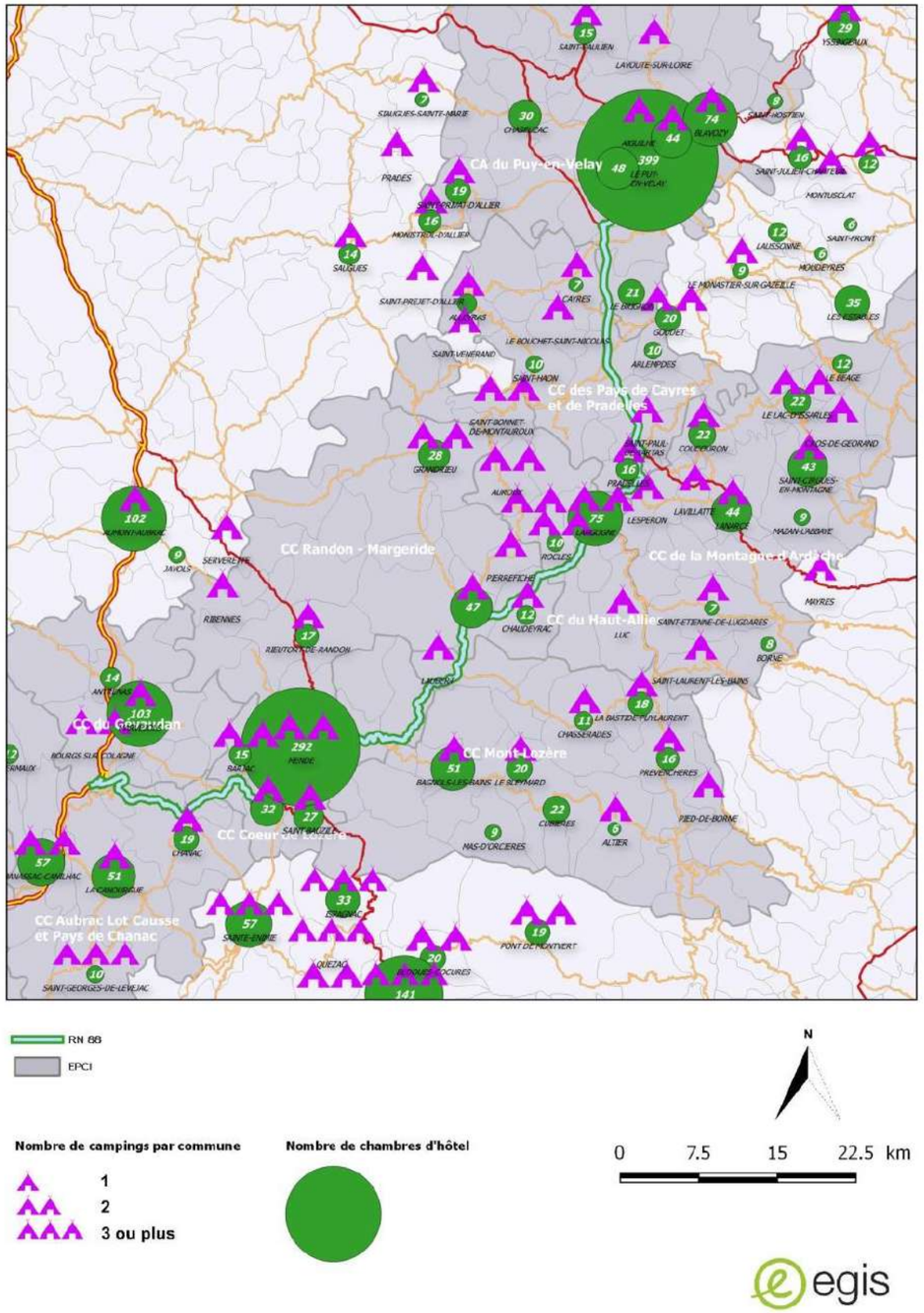


Figure 86 : Offre d'hébergement touristique - section : A75- Le Puy-en-Velay

3.6 Les migrations pendulaires

3.6.1 Les déplacements Domicile – Travail

Les données sur les déplacements domicile-travail sont issues du croisement des informations concernant le lieu de résidence et le lieu de travail, obtenues lors du recensement de 2014.

Les déplacements pendulaires, hors flux internes, les plus nombreux (supérieur à 1 000) concernent l'Agglomération de Rodez :

- Onet-le-Château > Rodez 1 707
- Rodez > Onet-le-Château 1 065
- Luc-la-Primaube > Rodez 1 026

Les cartes ci-dessous et ci-contre mettent en évidence l'attractivité économique des principaux pôles urbains du territoire : Rodez, Mende et le Puy-en-Velay. Les flux pendulaires ayant pour destination ces communes sont principalement issus des communes situées à proximité de ces dernières. Les cartes montrent également qu'il n'existe pas d'échange entre Mende et le Puy-en-Velay.

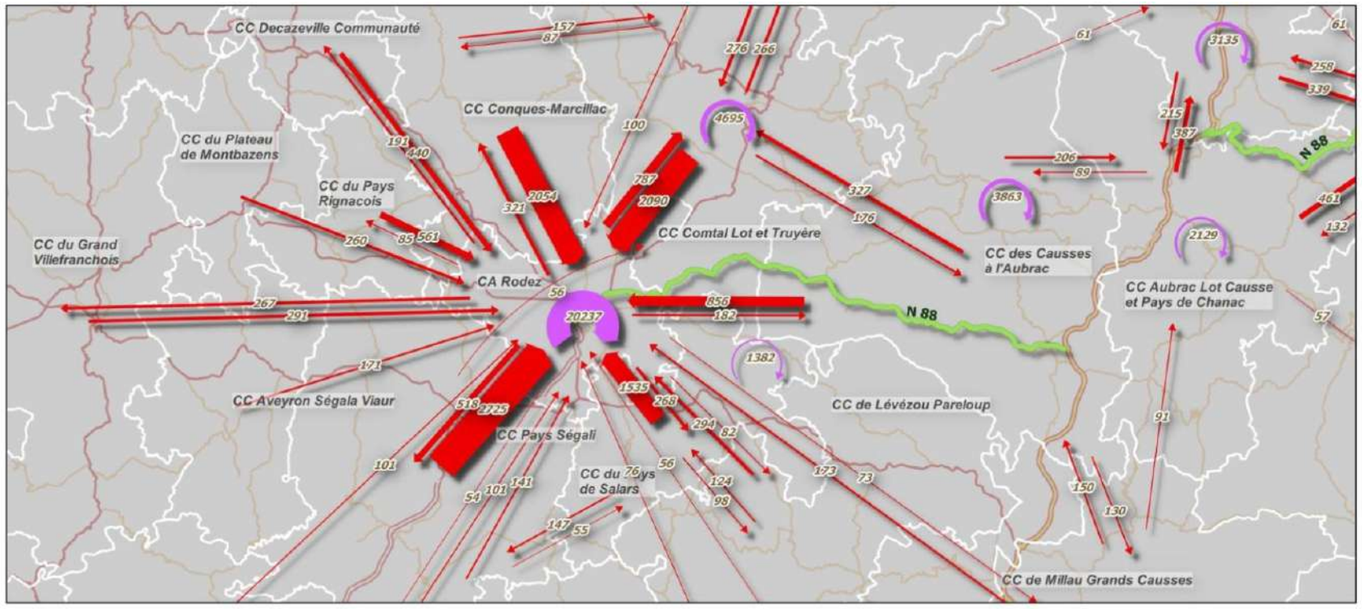


Figure 87 : Flux Domicile – Travail - section : Rodez-Séverac/A75

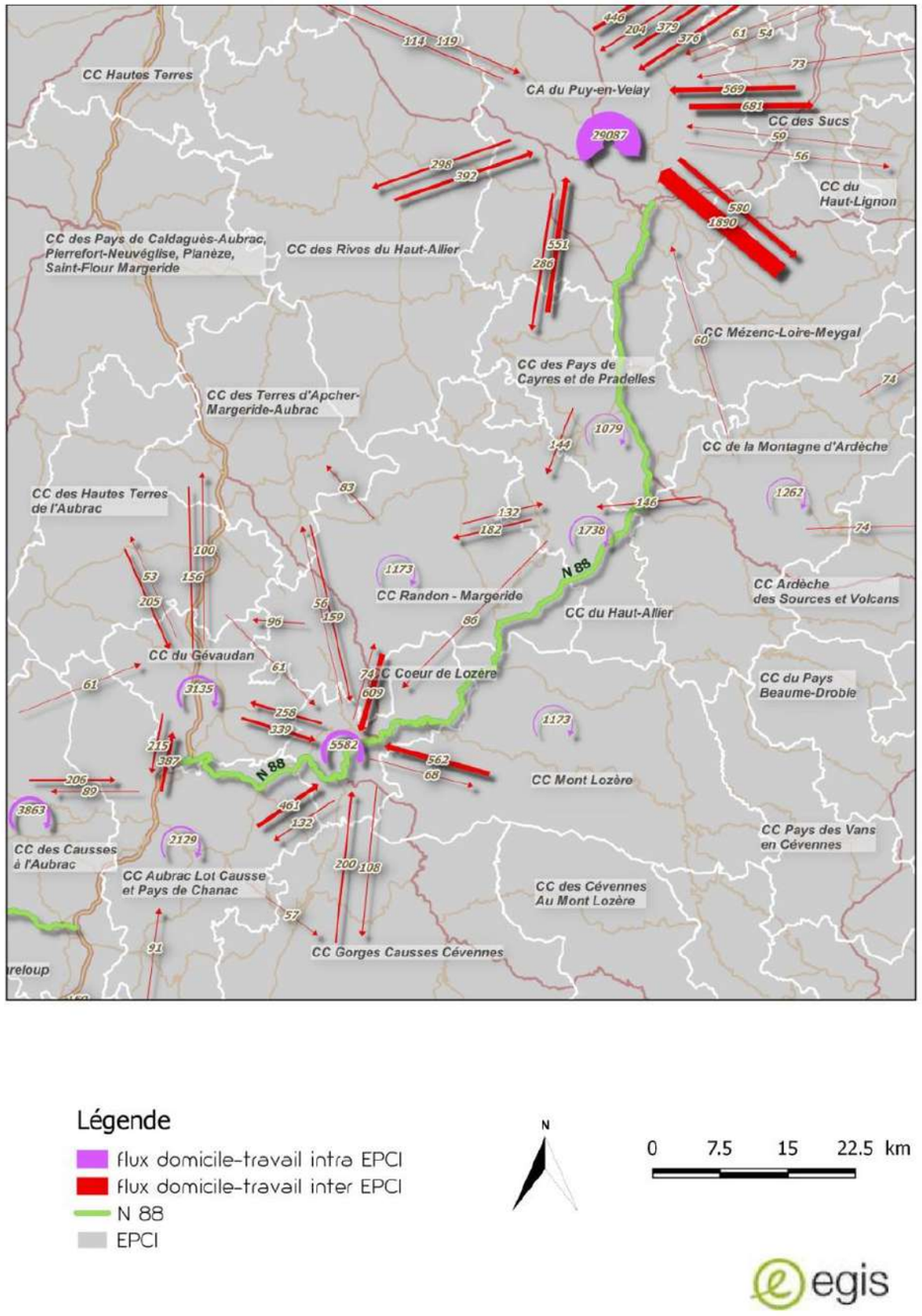


Figure 88 : Flux Domicile – Travail - section : A75 – Le Puy-en-Velay

3.7 Les autres modes de transport

3.7.1 Le fer

Le territoire d'étude est desservi par le réseau ferroviaire d'Occitanie pour la section entre Rodez et Langogne. Entre Langogne et le Puy-en-Velay il existe une liaison car TER.

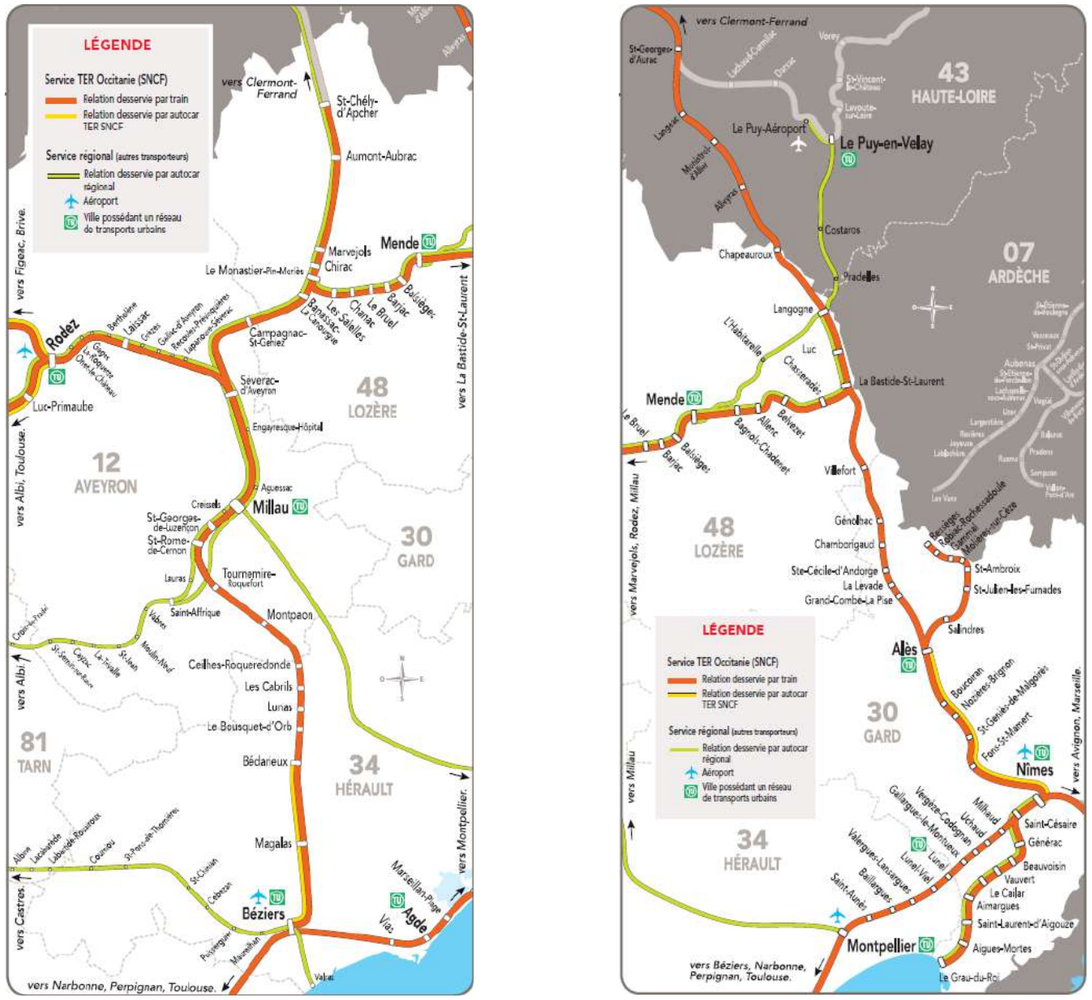


Figure 89 : Dessertes TER sur la section d'étude

Depuis le 9 décembre 2017, la ligne ferroviaire entre Rodez et Séverac le Château fait l'objet d'une fermeture pour raison de vétusté et pour une durée indéterminée (les travaux de modernisation ne sont pas actés). Le trafic voyageur s'effectue, depuis, par autocar.

Le Puy-en-Velay est quant à elle reliée à Clermont Ferrand et à Saint Etienne par le réseau ferroviaire de la Région Auvergne – Rhône Alpes. Ces liaisons ne sont pas concurrencées par la RN88 sur la section d'étude.

Liaison	Fréquences/Jour Ouvrable de Base	Temps de parcours moyen
Mende – Marvejols[1]	1 AR	47 min
Mende – La Bastide-St Laurent[2]	2AR	68 min

1 : Correspondances possibles vers Millau/Béziers ou Clermont Ferrand

2 : TER Mende – Nïmes. Correspondances possibles vers Clermont Ferrand à Labastide St Laurent.

Tableau 5 : Dessertes TER sur le territoire d'étude

3.7.2 Les liaisons autocars

La partie Aveyronnaise n'est desservie que par des cars TER en substitution des dessertes supprimées par le train, et par des cars régionaux. Les liaisons avec Clermont Ferrand se font avec une correspondance à Séverac d'Aveyron.

La Lozère est desservie par des cars TER en complément de l'offre ferroviaire.

Liaison	Fréquence/ Jour Ouvrable de Base car TER	Fréquences/ Jour Ouvrable de Base cars régionaux	Temps de parcours moyen
Rodez – Séverac	3AR	6AR	Cars TER : 35 min Ligne 923 : 52 min
Mende – Marvejols	8A-7R		Directs : 38 min Omnibus : 50 min
Mende –Langogne - Le Puy-en-Velay	1 AR		Mende – Langogne : 48 min Mende – Le Puy-en-Velay : 1h38min (45 min supplémentaires vers l'aéroport)
Mende – La Bastide – St Laurent	3A – 2R		1h08min

Tableau 6 : Desserte autocars sur le territoire d'étude

3.8 La prospective sur le territoire

À ce jour une dizaine d'entretiens a été mené avec les acteurs du territoire afin de compléter l'analyse du diagnostic et apporter des éléments sur la vision prospective du territoire. Les échanges serviront à consolider les hypothèses prises pour réaliser les prévisions de trafics.

3.8.1 Les projets routiers en lien avec la RN88

Les projets routiers identifiés le long de l'itinéraire et à prendre en compte dans les études de trafic sont définis à la suite.

Sur la partie Aveyronnaise (Rodez-Séverac), les projets concernent l'agglomération de Rodez, en lien avec les difficultés de circulation aux heures de pointe sur la RN88 en traversée de la ville.

- Liaison Rodez-Causse Comtal (barreau de Saint Mayme) : horizon 2019 ;
- Aménagement des carrefours de Saint Félix, des Moutiers et de Saint Marc : horizon 2025 ;

Sur la partie Lozérienne, 2 principaux projets sont recensés sur la RN88 :

- Contournement de Mende : après la mise en service du viaduc de Rieucros en 2009, le projet de contournement de Mende doit se poursuivre avec la mise en service de la rocade ouest de Mende à l'horizon 2021 (Déclaration d'Utilité Publique prononcée en 2011) ;
- Contournement de Langogne en étude préalable;

Enfin, en Haute Loire, on tiendra compte des projets suivants :

- Contournement du Puy-en-Velay (raccordement à la zone des Baraques): mise en service à l'été 2018 ;

3.8.2 Les documents d'urbanisme et la planification territoriale

Sur la partie aveyronnaise, la Communauté d'Agglomération du Grand Rodez s'est doté d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) approuvé fin 2017. Le Plan Local de l'Habitat (PLH), qui avait été approuvé sur la période 2012 – 2018, arrivant à expiration, l'étude se basera sur les données du PLUi pour les hypothèses de projection de la population.

Les zones de développement économiques sont quant à elles définies dans le Schéma Territorial des Infrastructures Économiques (STIE). Le schéma directeur des parcs d'activité offre une approche quantitative des besoins fonciers pour le développement économique par secteur, ainsi que les réserves de foncier disponible par parc d'activité. La Communauté d'Agglomération du Grand Rodez s'est notamment dotée d'un projet de parc des Expositions qui constituera l'une des pièces essentielles du dispositif visant à développer l'attractivité touristique et économique de l'Agglomération de Rodez.

Sur la partie Lozérienne, La Communauté de Communes Cœur de Lozère s'est doté du projet de parc régional d'activité économique Jean Chaptal sur la commune de Badaroux. Il n'existe pas de PLUi au niveau de la CC cœur de Lozère (chaque commune dispose de son PLU). La communauté de communes du Haut Allier dispose quant à elle d'un PLUi approuvé en 2014.

La mise en place du Très Haut Débit sur le Département est prévue à l'horizon 2022. Il s'agit d'un projet prioritaire du département afin de désenclaver son territoire et équiper les entreprises et les particuliers. L'enjeu est de favoriser le développement économique alors que le territoire connait une baisse de sa démographie.

Enfin, sur le territoire de Haute Loire, le projet de SCoT du Pays du Velay couvre la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, la Communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal et la Communauté de communes du Pays de Cayres-Pradelles (et donc l'ensemble du tracé de RN88 étudié). Il a été soumis à enquête publique fin 2017. Le Document d'Orientations et d'Objectifs actuellement non approuvé définit les objectifs en matière de développement de l'habitat sur le territoire.

Les deux tableaux qui suivent synthétisent les hypothèses de projection démographique et de l'emploi sur la zone d'étude issus des documents pré-cités.

	Développement démographique	***Source***
CA Grand Rodez	à horizon 2026: -4200 hab. supp. -3800 logements supp (dont 3400 neufs) -160 Ha aménagé pour le développement urbain (échelonné sur 10 ans)	*PADD du PLUi (approuvé en décembre 2017)*
CC des Causses à l'Aubrac	Prolongation des tendances observées	*INSEE*
CC Cœur de Lozère	Population actuellement en baisse (-0.4%/an sur la CC et -0.1% sur le département); Fuite des actifs vers les pôles métropolitains; Tension importante du foncier agricole : développement urbain compliqué	*Entretien avec la CCI et la CC Cœur de Lozère.*
CC Haut Allier	à horizon 2025 : -+310 ménages pour un pop. totale d'environ 5080 hab. -TCAM de la pop : + 0.6%/an -Répartition : 72% des nouveaux arrivants à Langogne et Laussac, 12% sur les bourgs d'Auroux et Luc, 12% sur les reste des communes -+450 logements à horizons 2025	*PADD du PLUi (approuvé en 2014)*
CA Puy en Velay	Hypothèse haute retenue dans le ScoT : -+0.7%/an soit 750 logements/an (territorialisation fournie dans le DOO)	*Projet de PADD du SCOT soumis à enquête publique*

Tableau 7 : Hypothèses de projection démographique sur le territoire d'étude

	Développpement de l'emploi	***Source***
CA Grand Rodez	à Horizon 2026 : 25 ha pour l'extension des zones d'activités futures	*PADD du PLUi et Schéma Directeurs des Parcs d'Activités (STIE)*
CC des Causses à l'Aubrac	Prolongation des tendances observées	*INSEE*
CC Cœur de Lozère	Parc Régional Jean Chaptal : 188Ha dont 60 Ha aménageable (filières bois, logistique, chimie, cosmétique et pharmacie) Horizon d'aménagement non défini (préserver l'avenir)	*Entretien avec la CC Cœur de Lozère*
CC Haut Allier	Maintien du Nb d'exploitations agricoles (7% de la pop. Active) Développer les structures d'exploitation de la prod. Forestière Développer le tourisme et l'offre d'accueil	*PLUi CC Haut Allier*
CA Puy en Velay	Objectif d'accueil de 10 000 emplois sur le territoire du ScoT entre 2016 et 2035 (territorialisation dans le scoT)	*Projet de PADD du ScoT soumis à enquête publique*

Tableau 8 : Hypothèses de développement de l'emploi sur le territoire d'étude

4 ANALYSE DES TRAFICS / DÉPLACEMENTS

4.1 Itinéraire de la RN88

La RN 88 est l'axe historique entre Toulouse et Lyon. Il s'agit de l'itinéraire le plus direct en terme de distance entre Toulouse et Lyon.

La RN88 est un axe à vocation de desserte économique pour les territoires traversés. Les communes de Mende et Langogne restent toutefois éloignées du réseau routier et autoroutier en raison des difficultés topographique liées notamment à l'altitude et à la sinuosité de l'axe routier.

Google Maps recense 4 itinéraires pour la liaison Toulouse-Lyon :

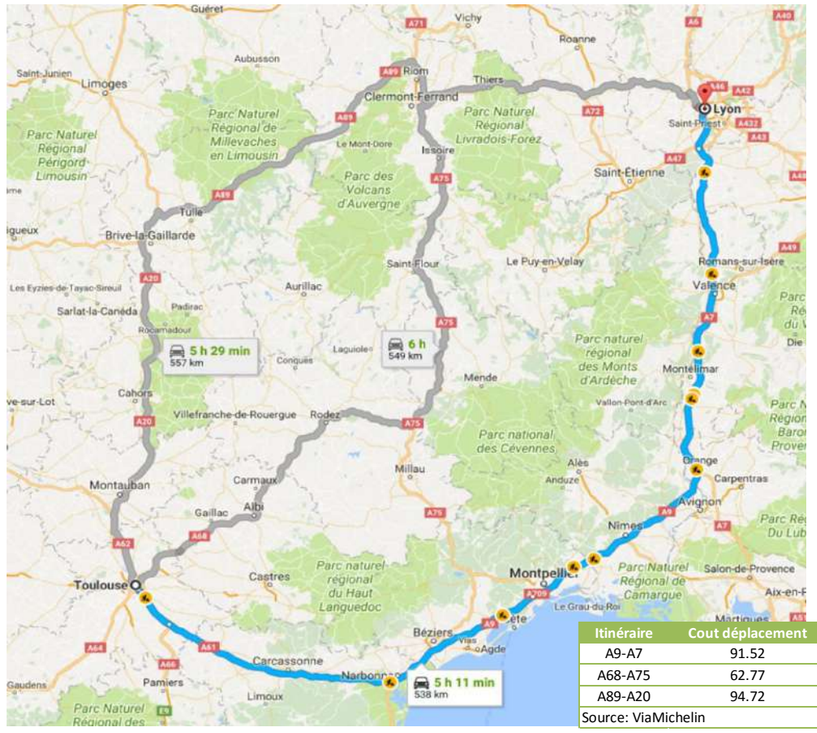
- L'itinéraire le plus rapide via l'A61, l'A9 et l'A7. Le temps de parcours est d'un peu plus de 5 heures, pour un coût total du déplacement (coût du véhicule et péages) estimé à environ 140€.
- L'itinéraire via l'A20 et l'A89, dont la zone de chalandise comprend les départements nord toulousains (Lot et Garonne, Lot, Corrèze…). Le temps de parcours sur l'Origine - Destination Toulouse Lyon est de 5h30 pour un coût total du déplacement estimé à environ 140 €.
- L'itinéraire via l'A68 et l'A75, dont le temps de parcours est d'environ 6h pour un coût du déplacement estimé à 80€.
- Enfin, l'itinéraire via la RN88. Il est à noter que le GPS de Google Maps ne propose pas cet itinéraire par défaut et qu'il faut le forcer pour poursuivre sur la RN88 via Mende et Langogne.

  Cet itinéraire présente un niveau de service inférieur aux itinéraires concurrents (avec un temps de parcours de 6h30) mais peut avoir un intérêt pour la liaison Toulouse – Lyon lors de saturations sur l'A9 et l'A7, avec un cout très attractif de l'ordre d'une cinquantaine d'euros en moyenne. À noter que l'itinéraire via Brioude et la RN102 en sortant plus au nord de l'A75 présente un temps de parcours similaire voire légèrement meilleur et pourrait, en cas d'aménagement de la RN102 à 2X2 voies, être une alternative à la RN88.



Itinéraire	Cout déplacement	Cout Péage
A68-RN88	46.24	1.5
Source: ViaMichelin		

Figure 90 : Itinéraire via la RN88 pour l'OD Toulouse Lyon

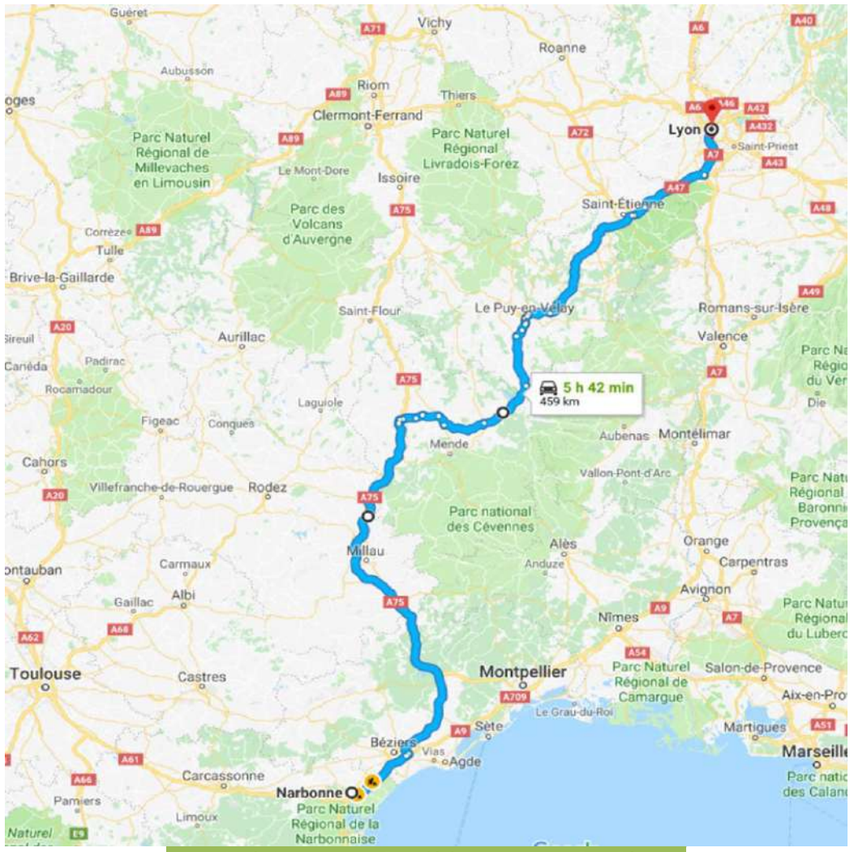


Itinéraire	Cout déplacement	Cout Péage
A9-A7	91.52	47.7
A68-A75	62.77	16.7
A89-A20	94.72	49.4
Source: ViaMichelin		

Figure 91 : itinéraires concurrents à la RN88 pour la liaison Toulouse-Lyon

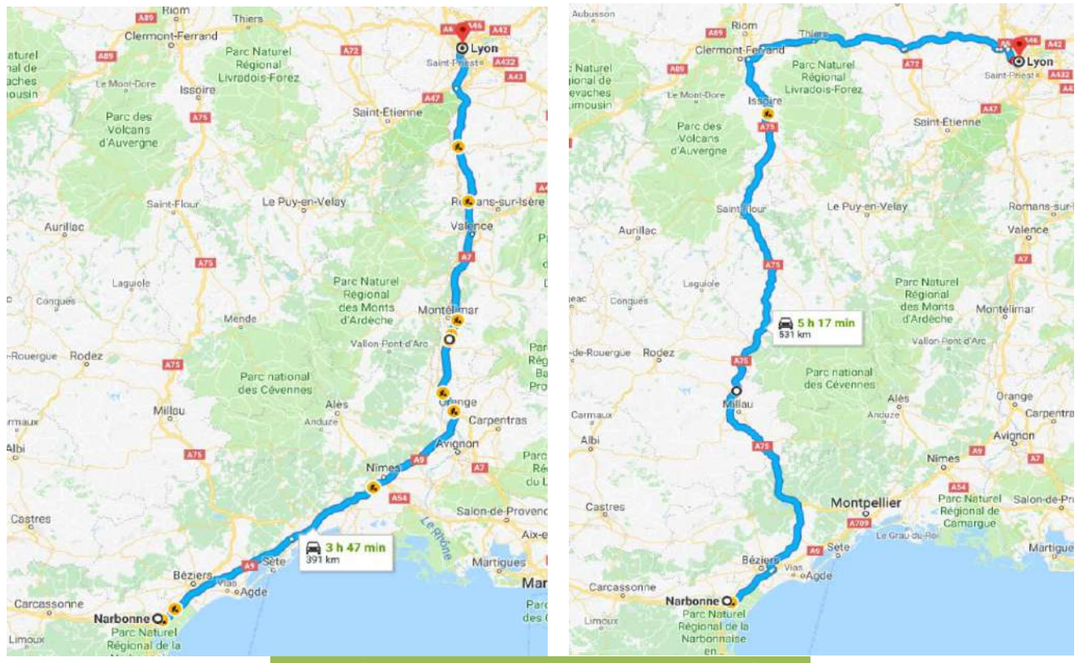
Pour rallier Lyon depuis Narbonne ou Béziers, il existe 2 itinéraires concurrents à la RN88 :

- L'itinéraire via l'A9 et l'A7, qui est le plus performant en temps de parcours, mais aussi le plus cher ;
- L'itinéraire via l'A75 et l'A89, dont le temps de parcours est légèrement plus performant que celui via la RN88, mais qui présente des sections à péage supplémentaires.



Itinéraire	Cout déplacement	Cout Péage
A75-RN88	53.78	12.3
Source: ViaMichelin		

Figure 92 : Itinéraire via la RN88 pour l'OD Narbonne/Béziers Lyon



Itinéraire	Cout déplacement	Cout Péage
A9-A7	65.11	33.5
A89-A75	70.77	27.5
Source: ViaMichelin		

Figure 93 : Itinéraires concurrents à la RN88 pour les liaisons Narbonne/Béziers-Lyon

L'itinéraire via la RN88 reste moins intéressant par rapport à l'itinéraire via l'A9 et l'A7, en raison du temps de parcours bien moins performant. Son aménagement pourrait cependant le rendre attractif par rapport à l'itinéraire A75 – A89, car ils présentent actuellement des niveaux de service assez proches.

4.2 Les données de trafics

4.2.1 Sources de données

Les données de comptages présentés proviennent :

- des données de comptages permanents et temporaires fournies par les Directions Interdépartementales des Routes du Sud-Ouest et du Massif Central (DIR SO et DIR MC). Ces données annuelles permettent d'extraire les trafics moyens journaliers annuels et leur évolution sur les dernières années, mais aussi d'analyser la saisonnalité des trafics le long de la RN88 ;
- de la campagne de comptages complémentaires effectuée en octobre 2017 dans le cadre de cette étude (trafic du mois relativement proche du TMJA).

4.2.2 Localisation des postes de comptages et d'enquêtes d'octobre 2017

Les comptages ont été effectués par sens, en différentiant les Véhicules Légers (VL) et les Poids Lourds (PL) sur deux semaines.

Les enquêtes OD ont été effectuées dans les deux sens à la Période de Pointe du Matin (PPM) et à la Période de Pointe du Soir (PPS) en octobre et novembre (Complément secteur de Laissac). La localisation des postes de comptages et des postes OD est cartographiée à la suite.

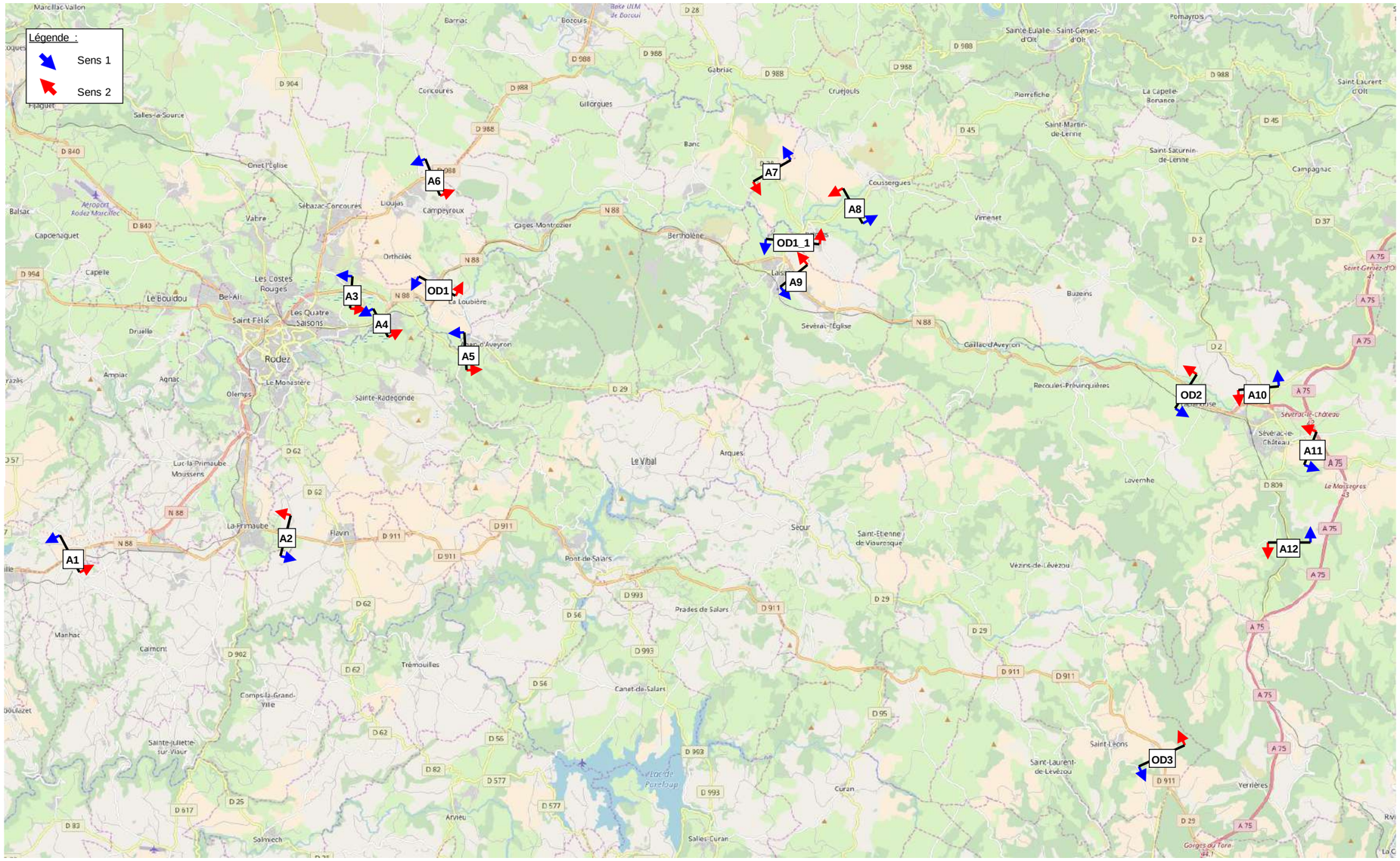


Figure 94 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur Rodez – Séverac le Château

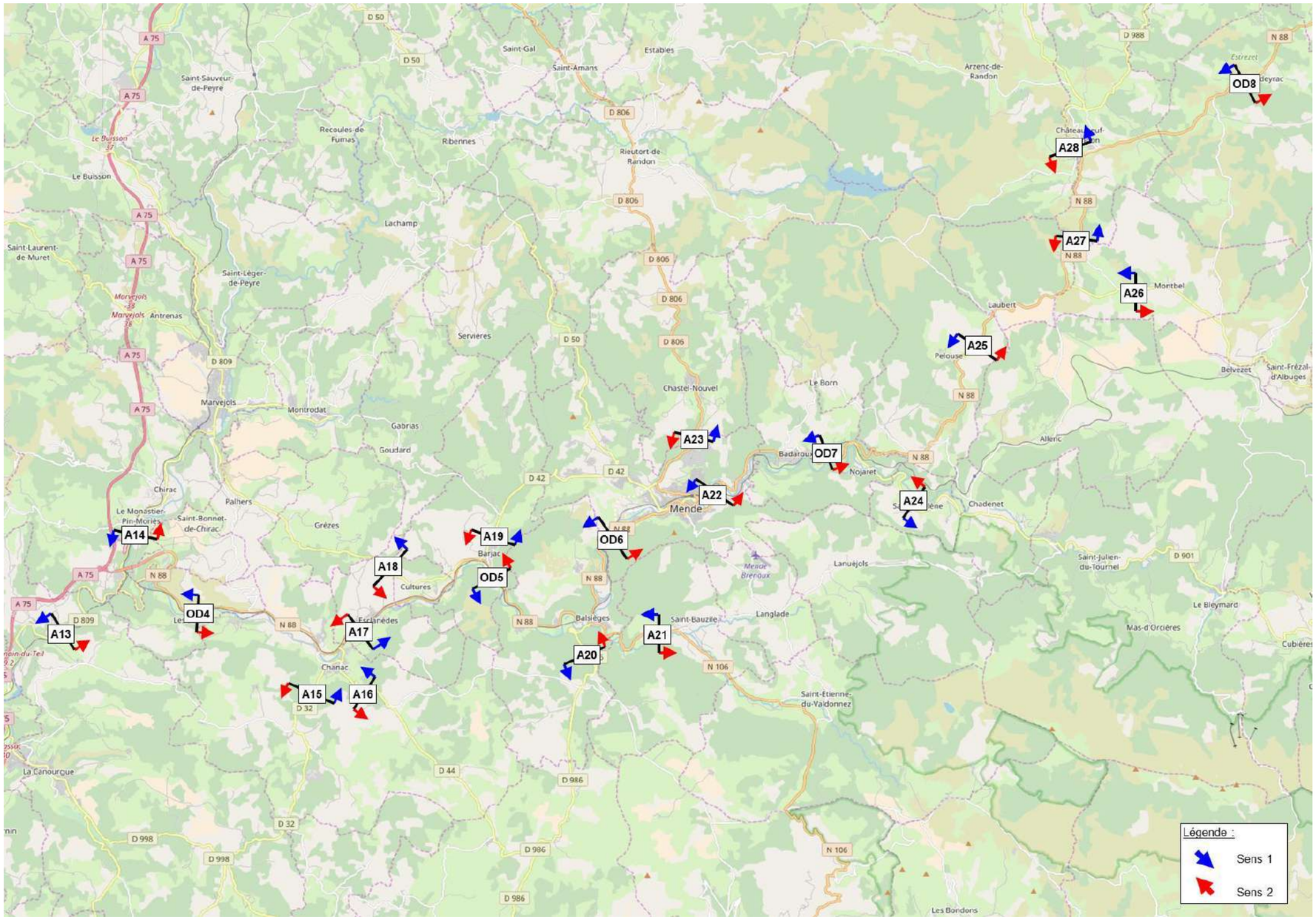


Figure 95 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur est de l'A75

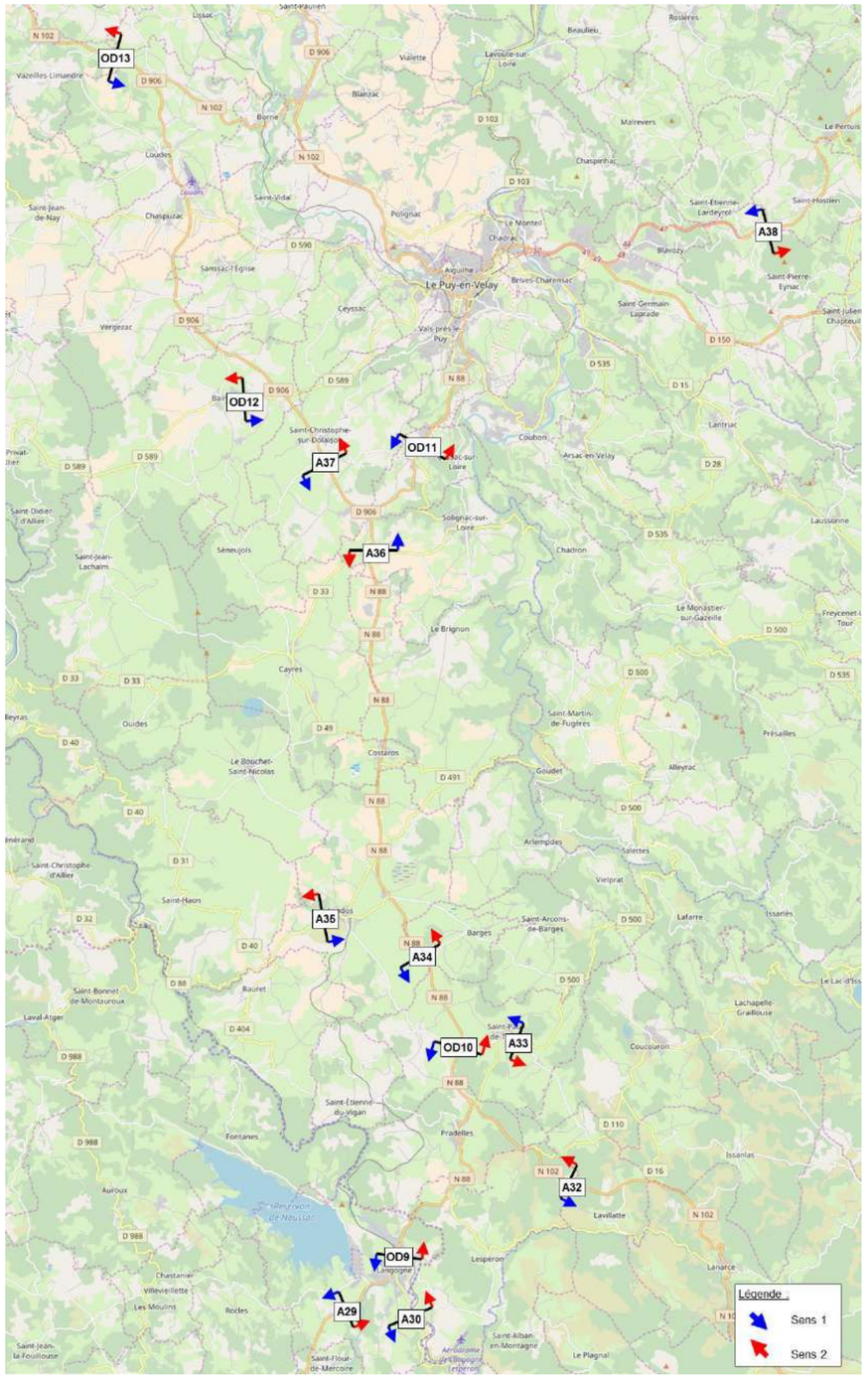


Figure 96 : Localisation des données de comptages (Ax) et des postes d'enquêtes (ODx) – Secteur Langogne – Le Puy-en-Velay

4.3 Analyse des comptages permanents

4.3.1 Présentation des Trafics Moyens Journaliers Annuels sur la RN88 en 2016

Les Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) sur la RN88 proviennent des postes de comptages temportaires et permanents sur l'axe.

Sur les sections de la RN88 objets de l'étude, les TMJA 2016 sont voisins ou inférieurs à 10 000 véhicules/jour.

Les trafics sont plus importants à l'approche des principales villes : Rodez, Mende, Le Puy-en-Velay.

Le trafic de poids lourds est assez stable le long de l'axe : de 1 200 PL/jour à 900 PL/jour environ. Il représente entre 9 et 19% du trafic total sur l'axe.

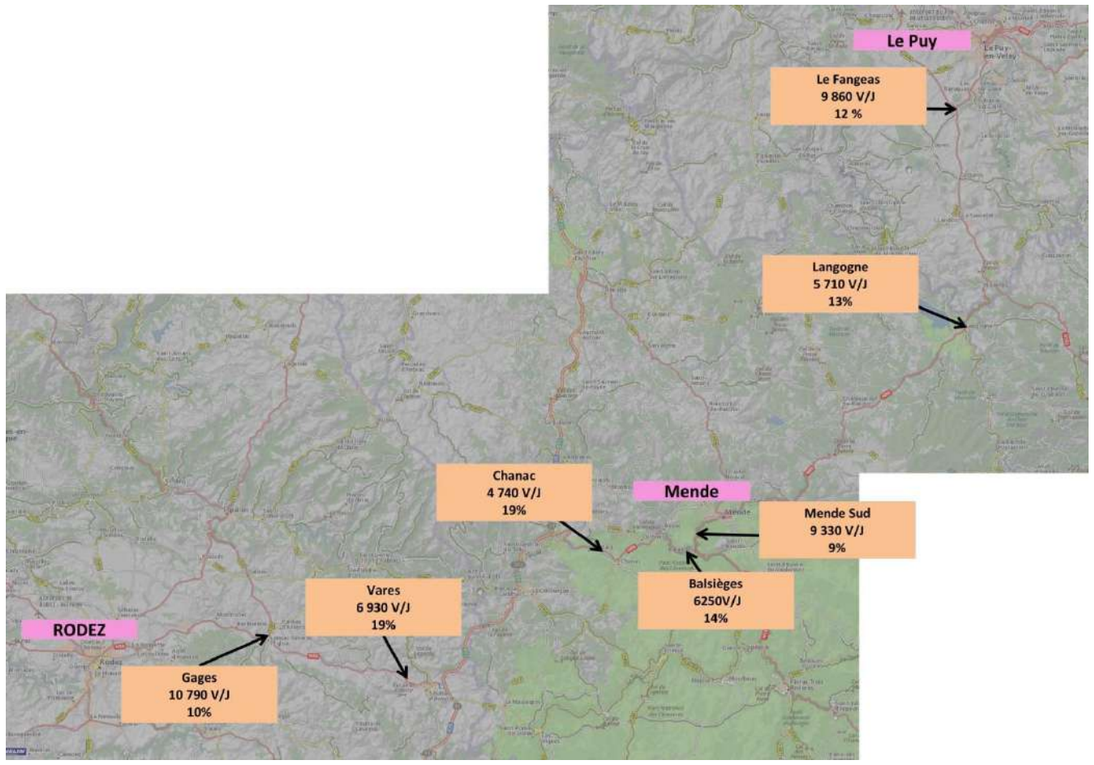


Figure 97 : Trafics Moyens Journaliers Annuels sur la portion de RN88 à l'étude

Au nord du Puy-en-Velay, les trafics sont de l'ordre de 15 560 véhicules/jour. Au Sud de Rodez, ils sont de 8 490 véhicules/jour pour les sections en « rase campagne ».

4.3.2 Évolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels

L'évolution du trafic sur la RN88 depuis 2009 est représentée sur la carte et le graphe suivants pour les différentes stations de comptage.

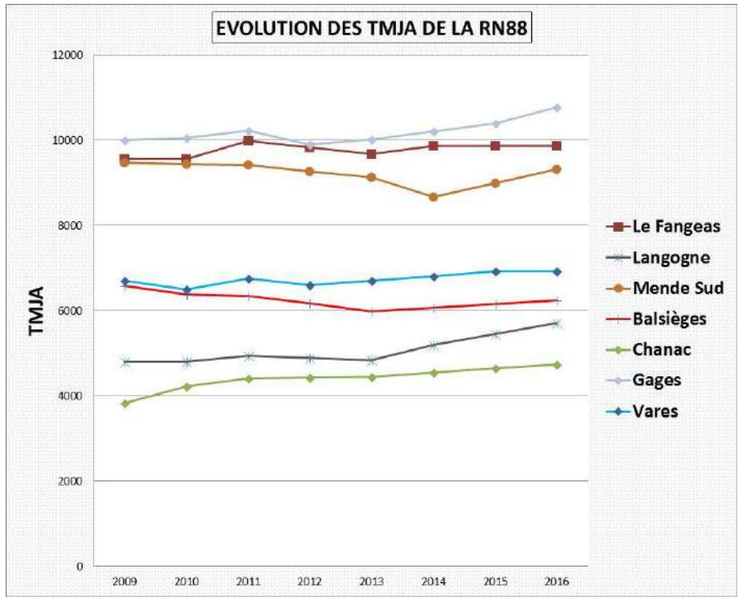


Figure 98 : Évolution des trafics sur la RN88 depuis 2009

Le trafic évolue de façon différenciée sur les différentes sections de la RN88 :

Après une baisse au niveau des stations de Mende Sud, Balsièges et Gages, le trafic est reparti à la hausse ces dernières années.

Il continue globalement d'augmenter au niveau des stations de Chanac, Langogne, et de Vares.

Il est globalement stable ces dernières années à la station de Fangeas (au sud du Puy-en-Velay).

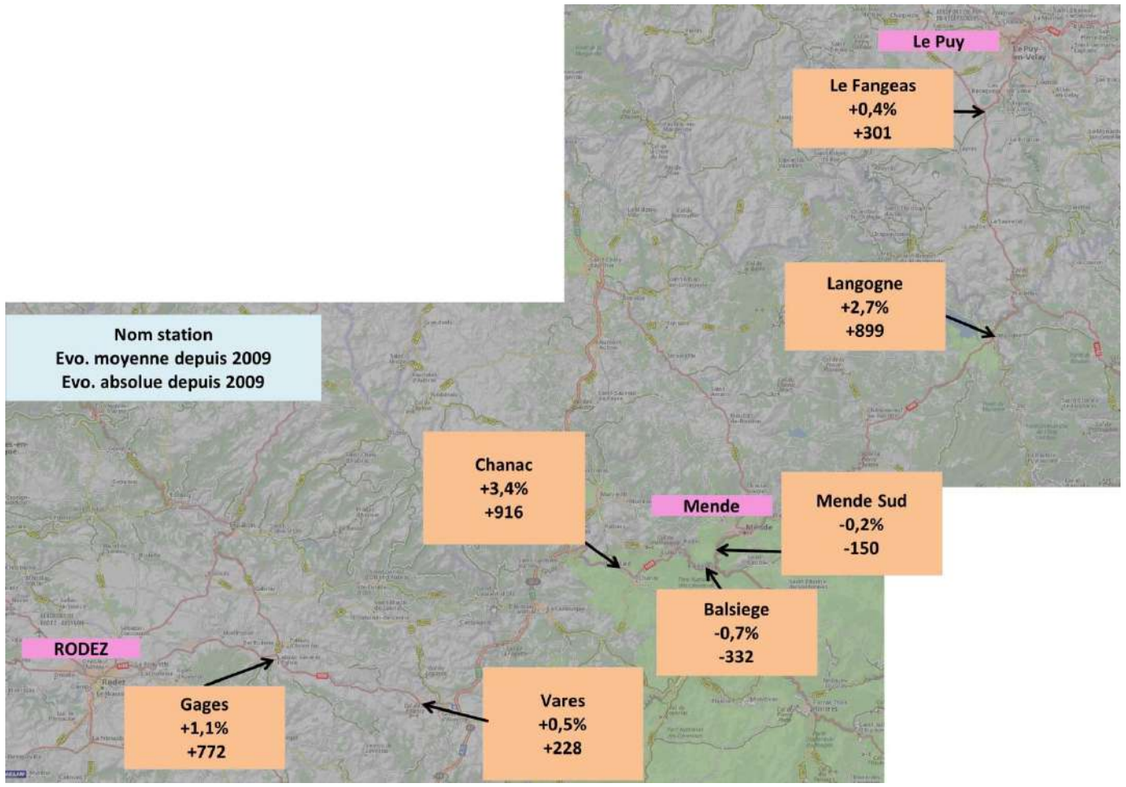


Figure 99 : Évolution moyenne annuelle et évolution absolue des trafics depuis 2009

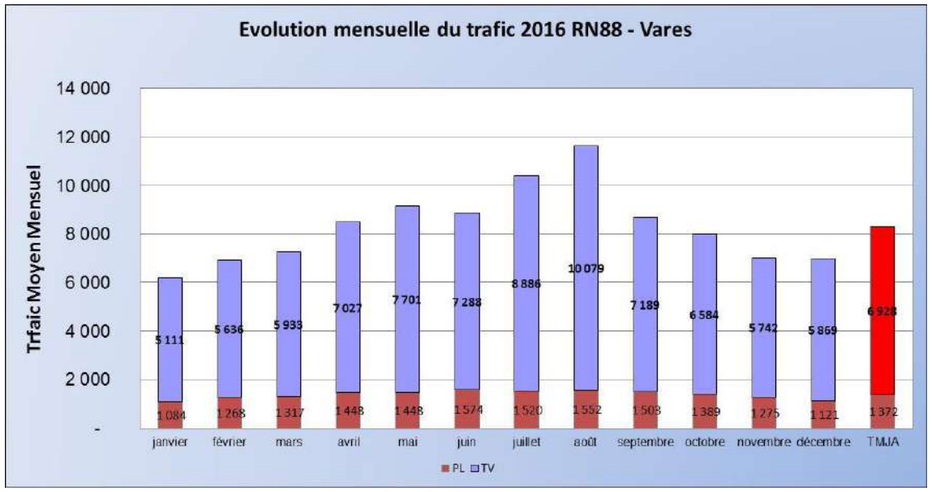
De façon globale, depuis 2009, le trafic au sud de Mende a diminué de façon modérée (diminution moyenne annuelle inférieure à -1%).

Le trafic a fortement évolué au niveau de Langogne, de Gages, de Chanac (de 800 à 900 véhicules/jour supplémentaires depuis 2009).

4.3.3 Trafics Moyens Mensuels en 2016

Les données disponibles sur l'année permettent d'évaluer leur évolution en fonction des mois, et donc d'évaluer les effets de la saisonnalité et du tourisme sur la fréquentation de la RN88.

Ces données mensuelles issues des comptages permanents sont disponibles sur les stations de Gages et Vares à l'ouest de l'A75 et les stations de Chanac, Langogne et le Fangeas à l'est de l'A75.



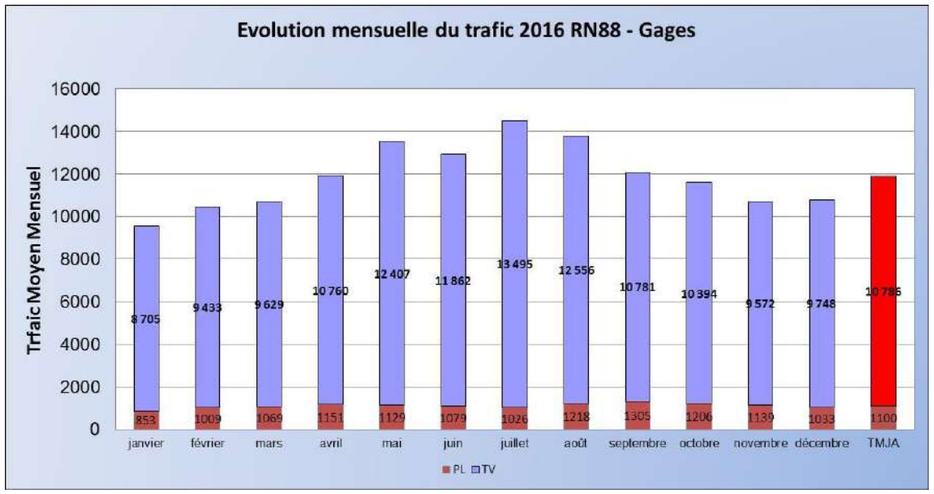
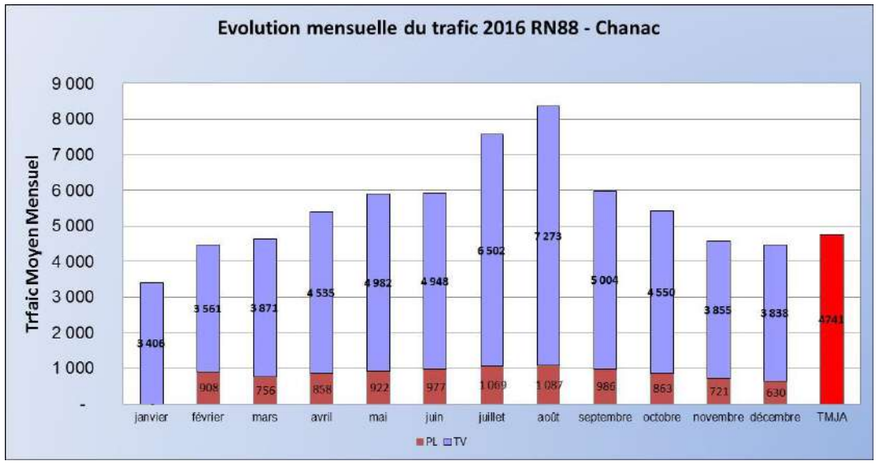
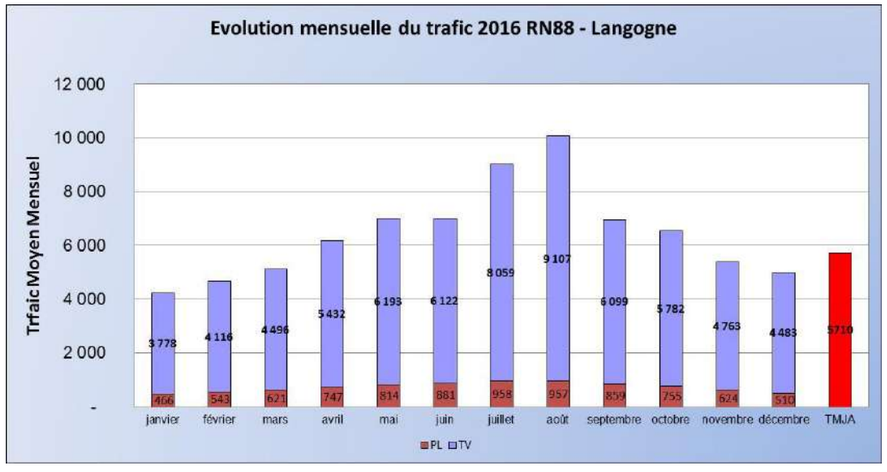


Figure 100 : Saisonnalité des trafics à l'ouest de l'A75





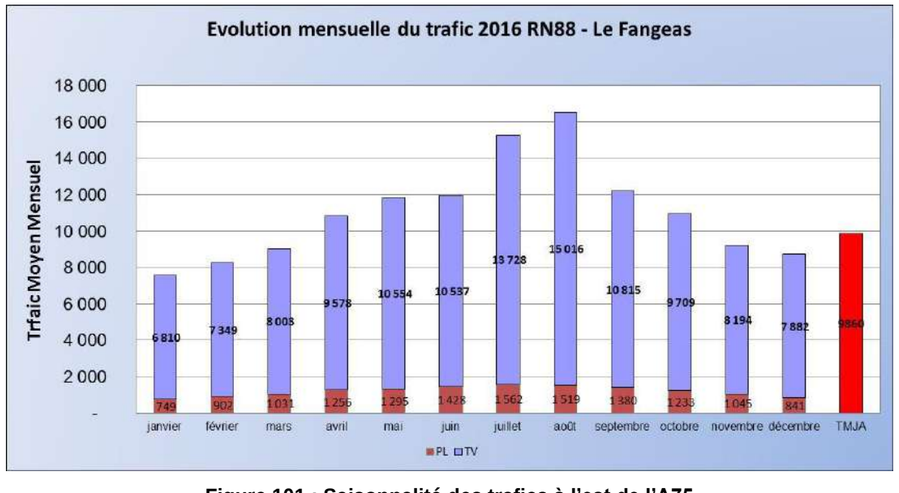


Figure 101 : Saisonnalité des trafics à l'est de l'A75

On note une forte saisonnalité du trafic sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN88 :

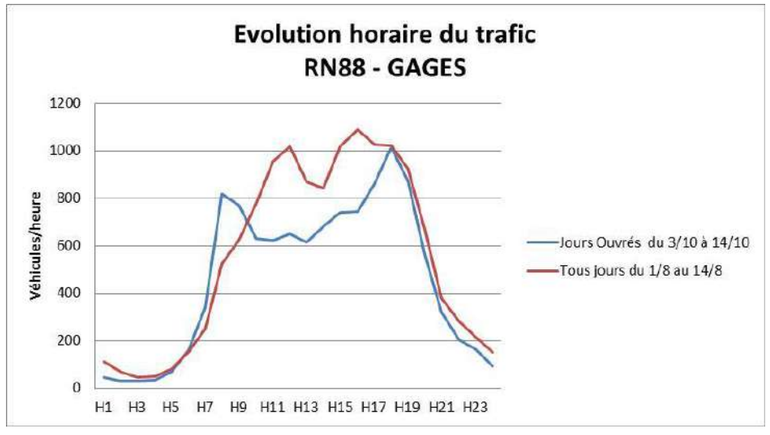
- Les trafics les plus élevés sont observés aux mois d'août et de juillet, avec des niveaux de trafic supérieurs à 1,5 fois le TMJA pour le mois d'août ;
- Les trafics sont globalement supérieurs aux TMJA pour les mois de mai à septembre ;
- Les mois de Janvier, Février, Novembre et Décembre sont les moins circulés. La saison des sports d'hiver n'influence pas la charge de trafic sur ce secteur.

Cet effet de saisonnalité est également vrai pour les poids lourds. Néanmoins, les données représentées dans les graphiques ci-dessus doivent être prises avec précaution. En effet, les stations de comptage de type SIREDO différencient les classes de véhicules selon la longueur et peuvent intégrer dans la catégorie poids lourds les véhicules tels que les campings cars ou les caravanes. Il est donc logique que ce type de véhicules se retrouve plus lors de la saison estivale.

4.3.4 Analyse de la saisonnalité des trafics de pointe

Secteur Ouest de l'A75 (Rodez – Séverac le Château)

L'évolution de trafics horaires moyens a été comparée entre le mois d'août 2016 et le mois d'octobre sur deux postes situés à l'est de Rodez



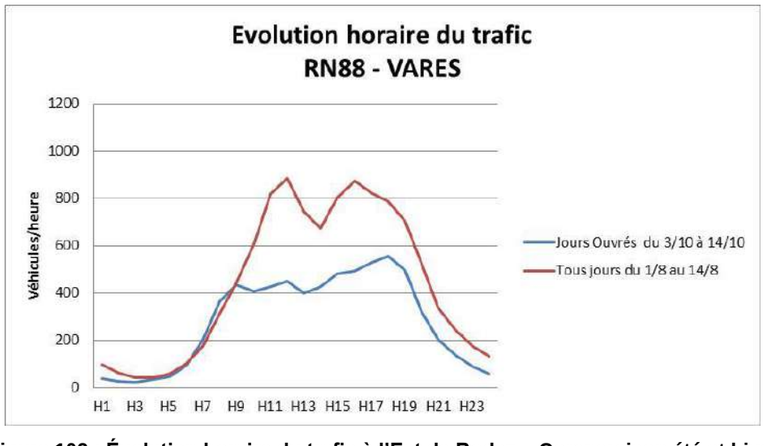


Figure 102 : Évolution horaire du trafic à l'Est de Rodez – Comparaison été et hiver

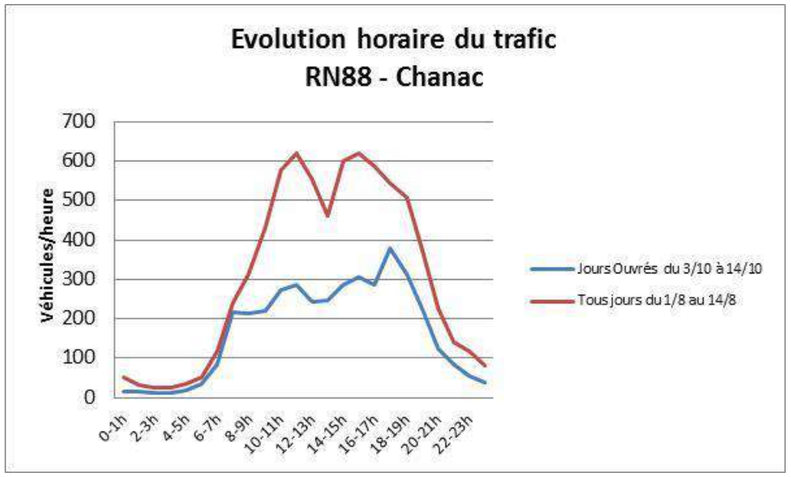
L'analyse des postes de Gages et de Vares montre qu'une saisonnalité est perceptible sur les trafics de pointe.

En effet, on note des niveaux de trafic en été soutenus sur l'ensemble de la journée. Les pointes sont décalées par rapport à celles du mois d'octobre : plus tard le matin et plus tôt le soir.

En revanche, le constat est différent pour les deux postes étudiés. À Vares, les pointes sont plus fortes l'été (pointe estivale = 1,6 fois la pointe d'octobre), alors qu'à Gages les pointes estivales sont du même ordre que celles d'octobre. (7% d'écart). L'impact de la saisonnalité est surtout perceptible sur les sections à moindre trafic.

Secteur Est de l'A75 (A75 – Mende)

De même, à l'est de Mende, l'évolution horaire des trafics moyens a été comparée entre les mois d'août et d'ocotbre pour les postes de Chanac et Balsièges.



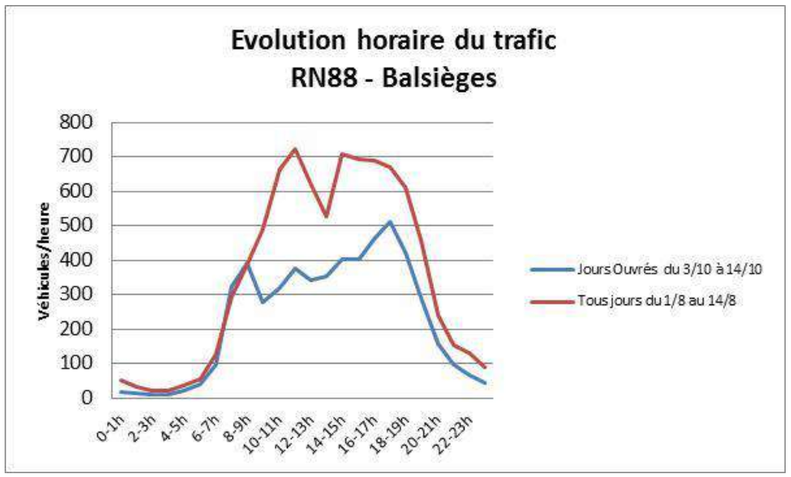


Figure 103 : Évolution horaire du trafic à l'ouest Mende – Comparaison été et hiver

De la même façon que sur le poste de Vares, on note des niveaux de trafic en été soutenus tout au long de la journée. De même, les pointes sont décalées par rapport à celles du mois d'octobre : plus tard le matin et plus tôt le soir.

La proximité de l'A75 peut en partie expliquer l'impact important de la saisonnalité sur les trafics de ces postes.

Langogne

Sur le poste de Langogne la même analyse a été menée.

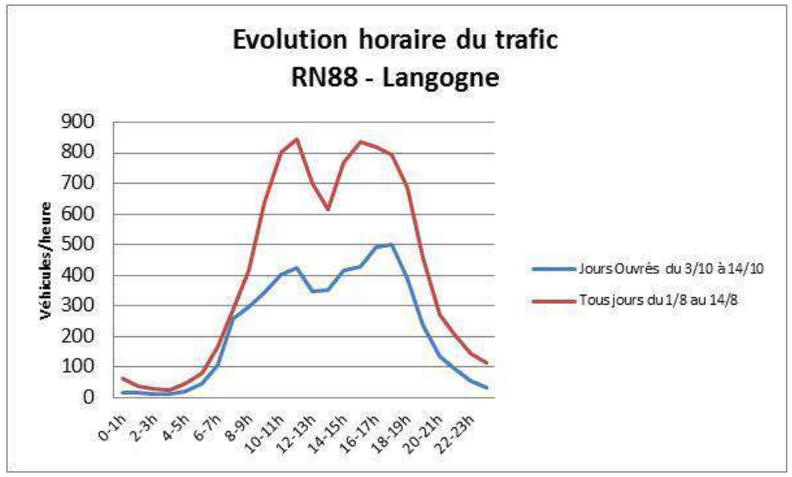


Figure 104 : Évolution horaire du trafic à Langogne– Comparaison été et hiver

On retrouve un impact important de la saisonnalité sur les trafics de pointe à Langogne avec une pointe estivale 1,7 fois plus importante que la pointe en octobre.

Les périodes de pointe sont également plus marquées l'été, alors qu'en octobre est plus faible, mais plutôt régulier tout au long de la journée.

4.4 Analyse des comptages d'octobre 2017 sur la RN88 et sur les principales voies de l'aire d'étude

4.4.1 Niveaux de trafics journaliers

En compléments des données TMJA précédentes issues des postes de comptage permanents et temporaires sur le secteur étudié, les trafics issus de la campagne de comptage menée en octobre 2017 sont synthétisés sur les cartes suivantes. Les TMJA sont indiqués pour rappel.

Secteur de Rodez

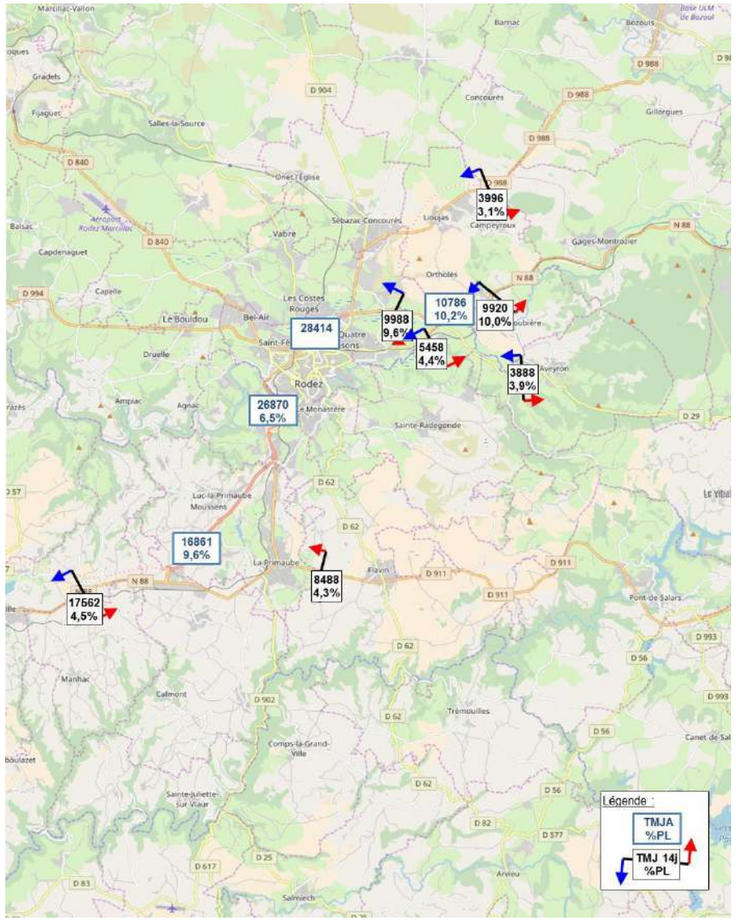


Figure 105 : Charges de trafic au niveau de l'Agglomération de Rodez

Les trafics sont importants dans la traversée de Rodez, avec près de 30 000 véhicules/jour sur la RN88.

Au sud-ouest de Rodez, la RN88 supporte une charge de l'ordre de 17 000 véhicules/jour dans les 2 sens. À l'est, les trafics sont plus faibles, de l'ordre de 10 000 véhicules/jour.

Sur le réseau départemental, le trafic est important sur la RD911 au sud de l'Agglomération avec près de 8500 véhicules/jour. Le trafic est plus modéré sur les autres axes (RD29, RD988, la RD217 Rte de Séverac).

Le trafic de poids lourds se concentre sur la RN88 avec une part PL de l'ordre de 10%, alors qu'il est compris entre 3 et 4% sur le reste du réseau.

Rodez – Séverac le Château

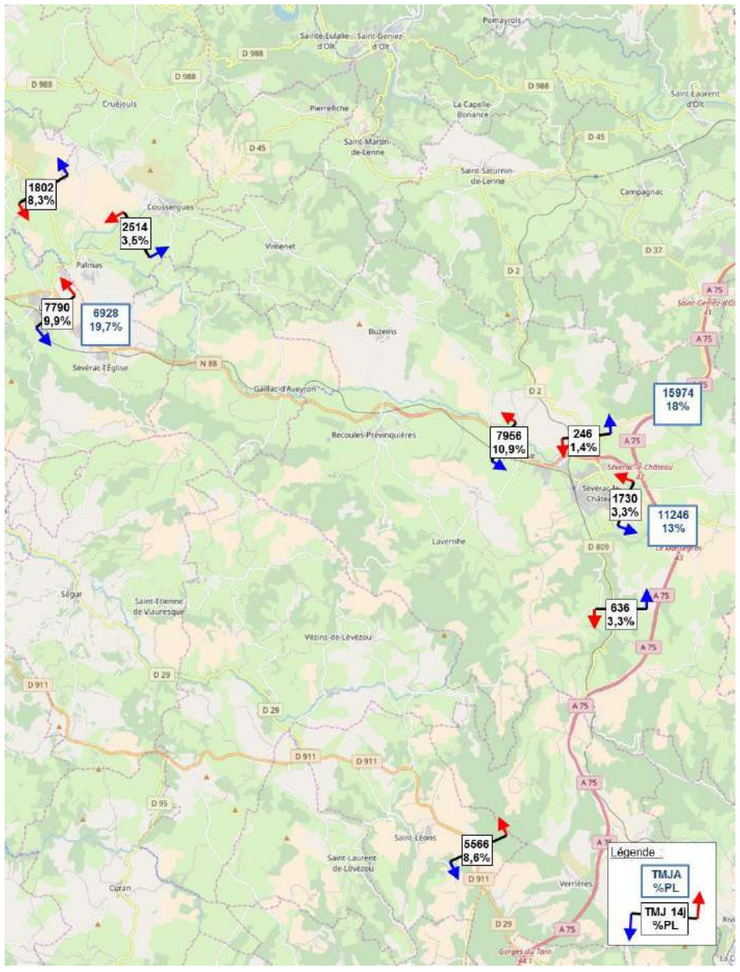


Figure 106 : Charges de trafic au niveau de Séverac l'Église / Séverac le Château

Entre Rodez et Séverac le Château, les trafics sur la RN 88 se maintiennent entre 7 000 et 8 000 véhicules/jour. En effet, sur cette portion, il n'existe pas de pôle générateur de trafic important.

Sur l'A75, les trafics sont modérés de part et d'autre de la RN88, avec plus de trafic au nord de Séverac (environ 16 000 véhicules/jour) qu'au sud (11 250 véhicules/jour).

Sur le réseau départemental, le trafic est modéré sur la RD911, de l'ordre de 5 600 véhicules/jour. Sur les autres axes, le trafic est faible avec moins de 2 000 véhicules recensés par jour.

La part de poids lourds est assez faible, sauf sur la RN88 ou il est de l'ordre de 10% et l'A75 ou il atteint 18% au nord de Séverac.

A75 – RN106

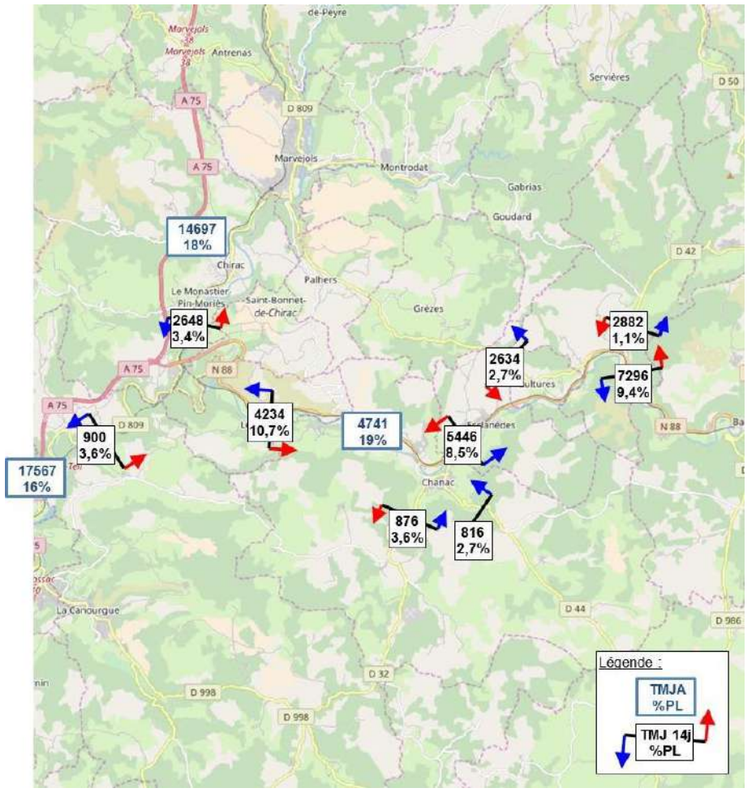


Figure 107 : Charges de trafic à l'est de l'A75

Sur la section située directement à l'est de l'A75 et jusqu'à la connexion avec la D42 (Barjac), les trafics sur la RN88 sont compris entre 4 000 et 5 500 véhicules/jour. Cette portion ne comporte pas de pôle générateur important. Au-delà, à l'approche de la RN106 à Balsièges, le trafic est plus important : environ 7300 véhicules/jour.

Sur l'A75, les trafics sont modérés de part et d'autre de la RN88, avec plus de trafic au sud de l'échangeur (environ 17 600 véhicules/jour) qu'au nord (14 700 véhicules/jour).

Sur le reste du réseau départemental, le trafic est faible, inférieur à 3 000 véhicules/jour.

La part des trafics poids lourd est faible, sauf sur la RN88 ou elle est comprise entre 8.5 et 10,7%, et l'A75 où elle atteint 18% au nord de l'échangeur.

RN106 – Mende RD988

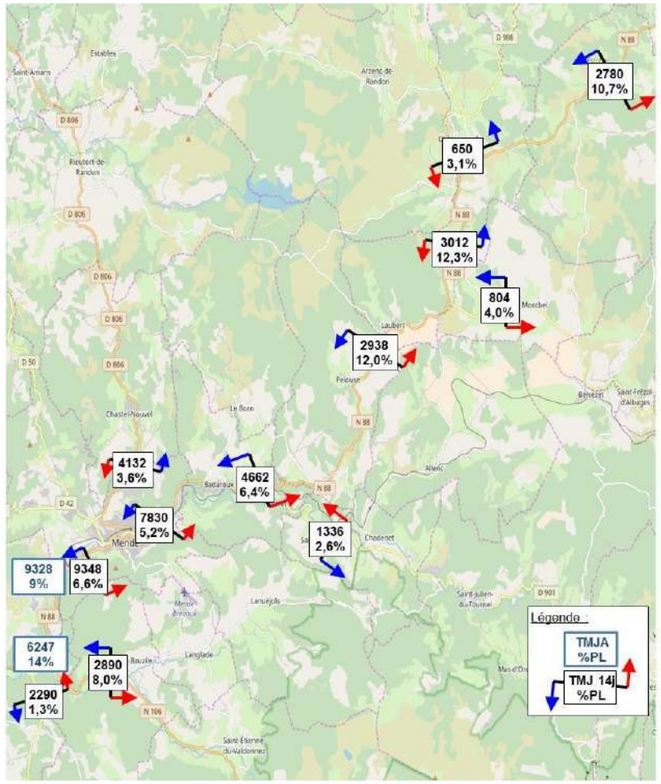


Figure 108 : Charges de trafics au niveau de la commune de Mende

La charge de trafic augmente à l'ouest de Mende à l'approche de la ville, sans toutefois dépasser 10 000 véhicules/jour. À l'est de Mende, les trafics sur la RN88 sont modérés voire faibles : ils sont inférieurs à 5 000 véhicules/jour directement à la sortie de Mende, et baissent jusqu'à 3 000 véhicules/jour à mesure que l'on s'éloigne de la commune.

Sur la RN106 vers Florac, les trafics sont inférieurs à 3 000 véhicules/jour.

Sur le réseau départemental, les trafics sont modérés à l'approche de Mende On recense près de 2300 véhicules/jour sur la RD986 qui représente un itinéraire alternatif à la RN106 vers Florac. Sur la RD806, on recense 4 130 véhicules par jour. Plus on s'éloigne de Mende, plus le trafic est faible : on recense 600 véhicules/jour sur la RD988 et 800 véhicules/jour sur la RD206.

RD988 – Sud le Puy-en-Velay

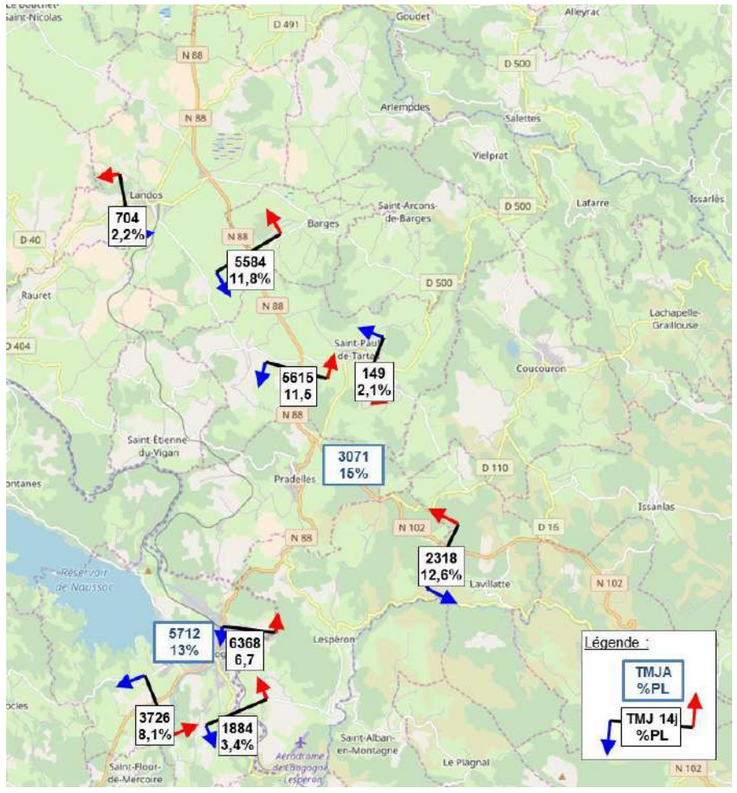


Figure 109 : Charges de trafics entre Langogne et le Puy-en-Velay

Les trafics sur la RN88 sont modérés au sud de Langogne (3 700 véhicules/jour) mais plus forts au nord de la ville (6 400 véhicules/jour). Au nord de la RN102, les trafics sont de l'ordre de 5 600 véhicules/jour.

Sur la RN102, les trafics sont modérés et proches de 3 000 véhicules/jour.

Sur le réseau départemental, les trafics sont faibles à modérés et compris entre 150 véhicules/jour et 1 900 véhicules/jour. C'est aux alentours de Langogne que ces trafics sont les plus élevés.

Les trafics de poids lourds sur la RN88 sont inférieurs à 750 véhicules/jour.

Sud Le Puy-en-Velay – Nord le Puy-en-Velay

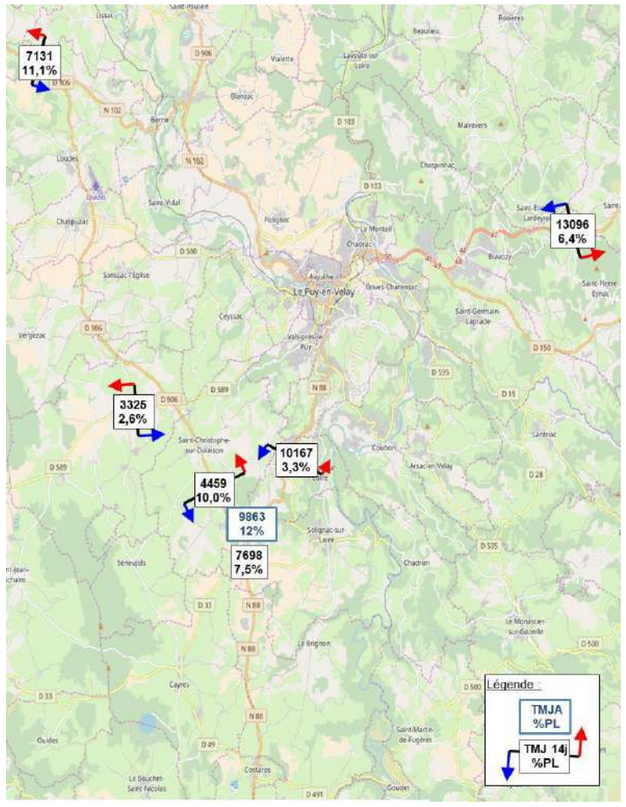


Figure 110 : Charges de trafics au niveau du Puy-en-Velay

Les trafics sont assez élevés sur la RN88 au sud de la RD906. Ils atteignent 7 700 véhicules/jour en octobre (et un Trafic Moyen Journalier Annuel de 9860 véhicules/jour). Ils augmentent à l'approche du Puy-en-Velay : de l'ordre de 10 150 véhicules/jour sur la section située au sud de la ville et 13100 véhicules/jour au nord.

Sur la RN102, les trafics sont modérés avec 7 130 véhicules/jour (et un Trafic Moyen Journalier Annuel de 9 000 véhicules/jour sur la section plus à l'ouest).

Sur le réseau départemental, les trafics sont modérés sur les RD 906 et RD589, inférieurs ou proches de 4 500 v/j

Les trafics poids lourds sont assez élevés sur la RN88 mais shuntent le Puy-en-Velay via la RD906 pour rejoindre la RN102 ou ils représentent 11% du trafic. Les poids lourds composent 7.5% du trafic de la RN88 au sud du Puy-en-Velay et 6.4% au nord de la ville.

4.4.2 Évolution journalière des trafics

Secteur Est de Rodez

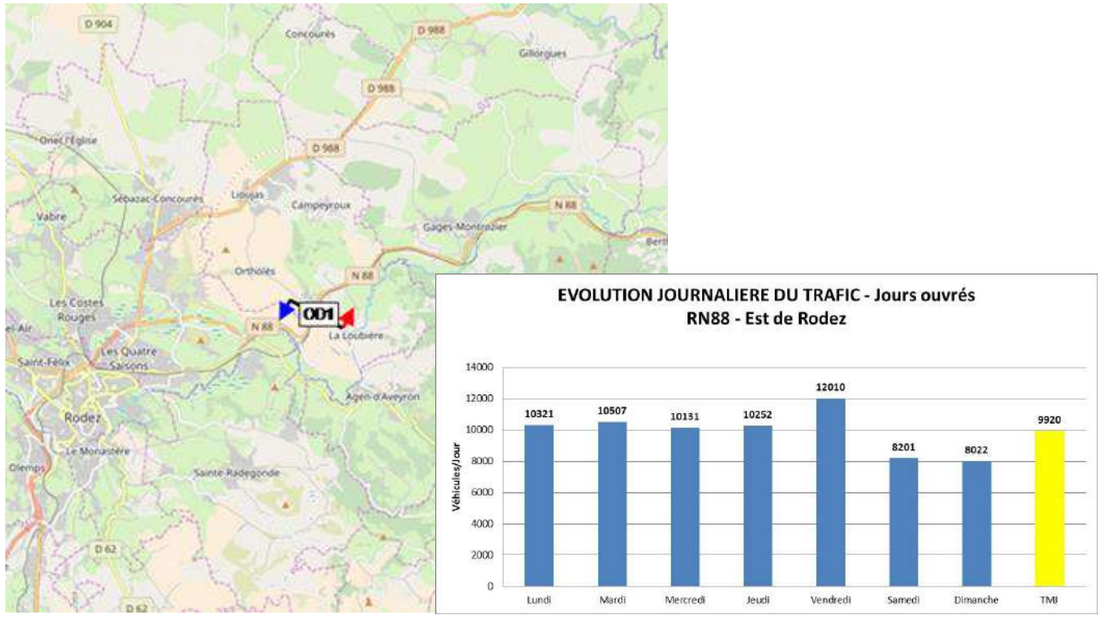


Figure 111 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le trafic du vendredi est particulièrement élevé, plus 20% supérieur au trafic moyen journalier sur tous les jours de la semaine (TMTJ). Les trafics du samedi et surtout du dimanche restent assez élevés et du même ordre (égaux à environ 0,8 TMTJ).

Secteur Est de l'A75

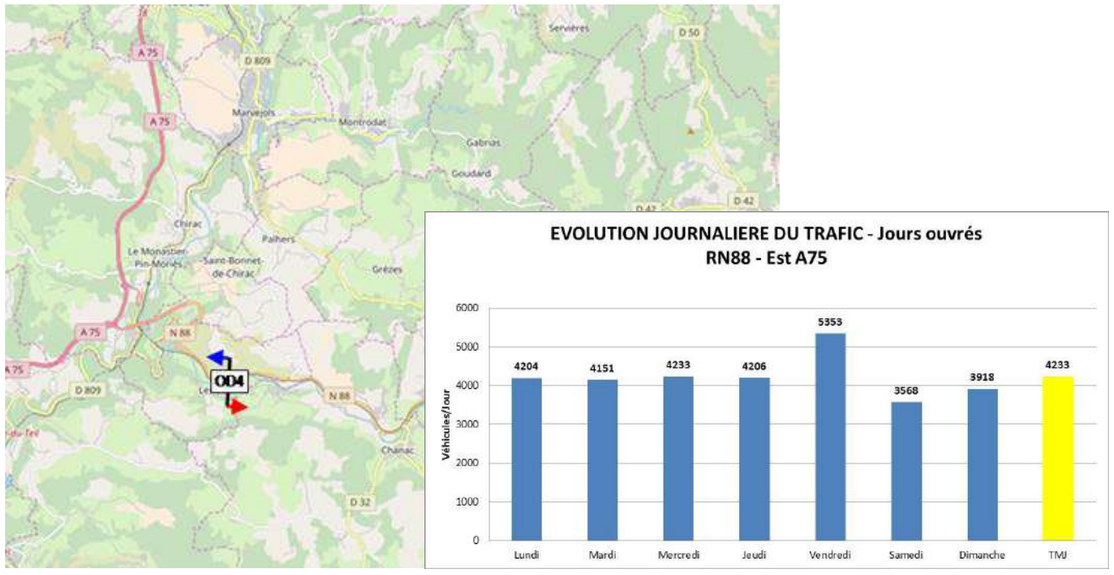


Figure 112 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de l'A75 – semaine du 9 au 15 octobre

Comme pour le poste précédent, le trafic du vendredi est particulièrement élevé, égal à 1,26 x TMTJ

Les trafics du samedi (0,84 x TMTJ) et du dimanche (0,93 x TMTJ) restent assez élevés, le trafic du dimanche étant supérieur à celui du samedi, ce qui est inhabituel

Secteur Est de Mende

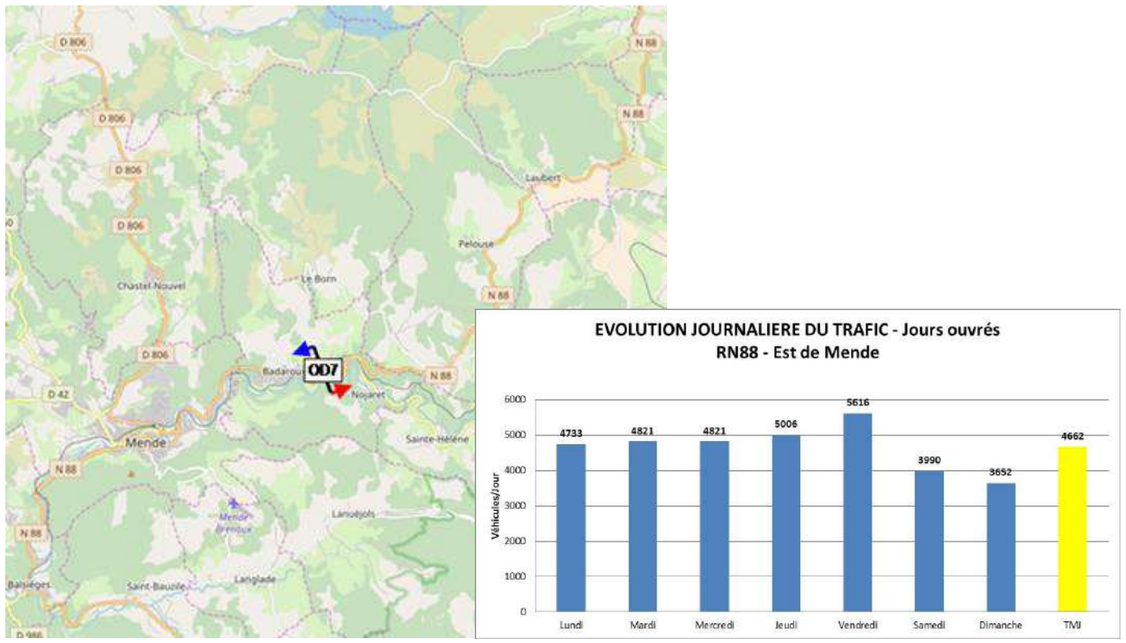


Figure 113 : Trafic journalier sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le trafic du vendredi est particulièrement élevé, égal à 1,20 x TMTJ (proportion toujours un peu élevé par rapport au ratio usuel de 1,1)

Les trafics du samedi (0,86 x TMTJ) et du dimanche (0,78 x TMTJ) restent un peu élevés

Secteur Nord de la RN102

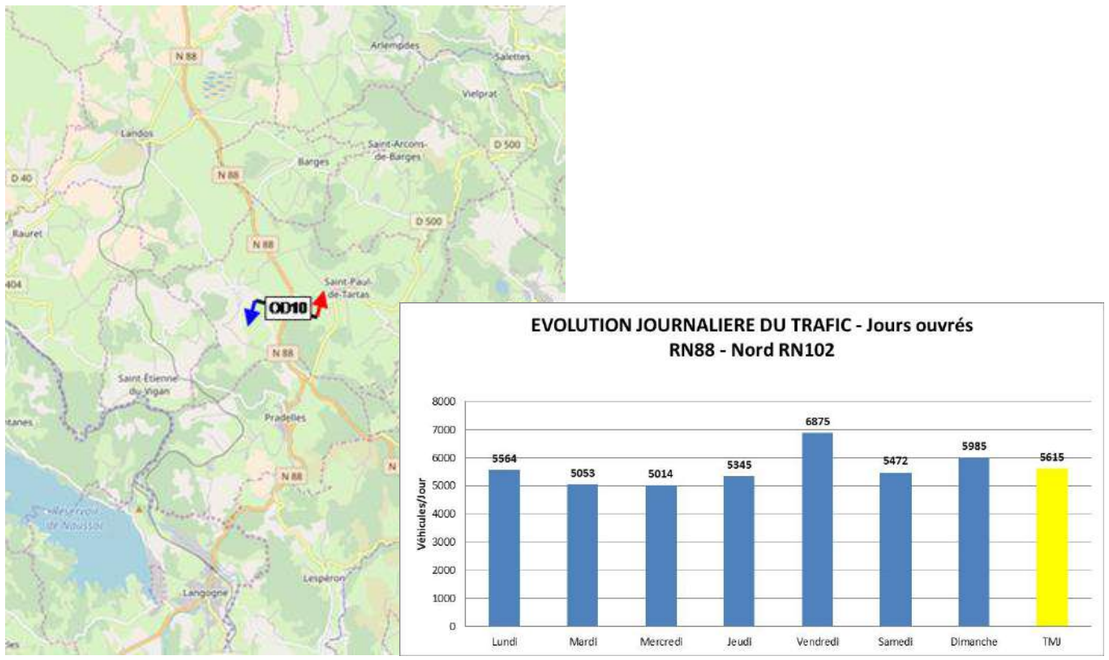


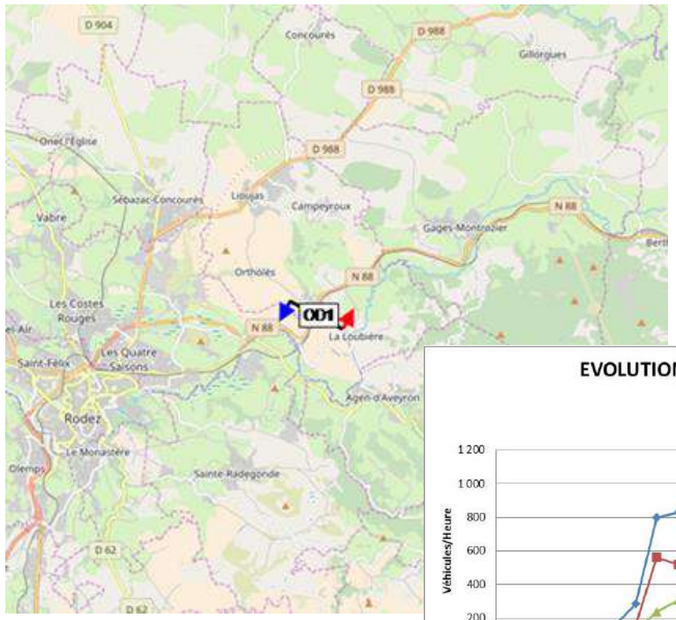
Figure 114 : Localisation du poste de comptage – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le trafic du vendredi reste élevé, égal à 1,22 x TMTJ. Le dimanche est le deuxième jour le plus chargé de la semaine (observation valable pour les deux dimanches des comptages), égal à 1,07 x TMTJ (situation fortement atypique).

Le samedi est également particulièrement chargé (0,97 x TMTJ)

4.4.3 Évolution horaire des trafics

Secteur Est de Rodez



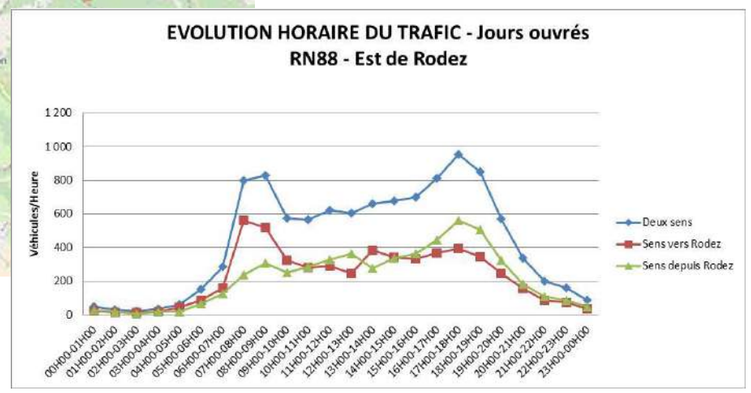


Figure 115 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre

Sur cette portion de RN88, on note un trafic de pointe le matin entre 8h et 9h orienté vers Rodez, et le soir entre 17h et 18h dans le sens inverse. Ces trafics témoignent de l'attractivité économique de Rodez qui génère des flux pendulaires.

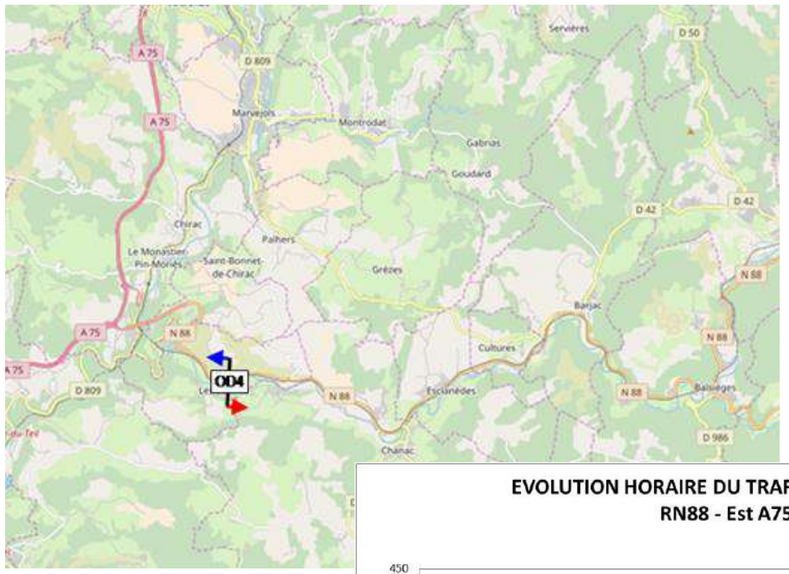
Trafic TV	Deux sens	Sens vers Rodez	Sens depuis Rodez
H.P.M. Jours Ouvrés	828	519	309
H.P.S. Jours Ouvrés	955	393	562
TMJ Ouvrés	10 644	5 351	5 294
TMTJ	9 920	4 986	4 934
Rapport TMJOuvrés/TMJ	1.07	1.07	1.07
Proportion/TMJOuvrés	**Deux sens**	**Sens vers Rodez**	**Sens depuis Rodez**
H.P.M. Jours Ouvrés	7.8%	9.7%	5.8%
H.P.S. Jours Ouvrés	9.0%	7.4%	10.6%
TMJO	51 505	5 152	5 143
Proportion/TMTJ	**Deux sens**	**Sens vers Rodez**	**Sens depuis Rodez**
H.P.M. Jours Ouvrés	8.3%	10.4%	6.3%
H.P.S. Jours Ouvrés	9.6%	7.9%	11.4%

Figure 116 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de Rodez – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le Trafic des Jours ouvrés est légèrement supérieur au Trafic Moyen Journalier de la semaine (TMTJ).Il s'agit d'une situation relativement typique, avec toutefois un rapport un peu faible.

Le coefficient d'heure de pointe dans les deux sens est plus fort le soir que le matin, ce qui témoigne d'une concentration des flux à l'heure de pointe du soir (situation usuelle).

Secteur Est de l'A75



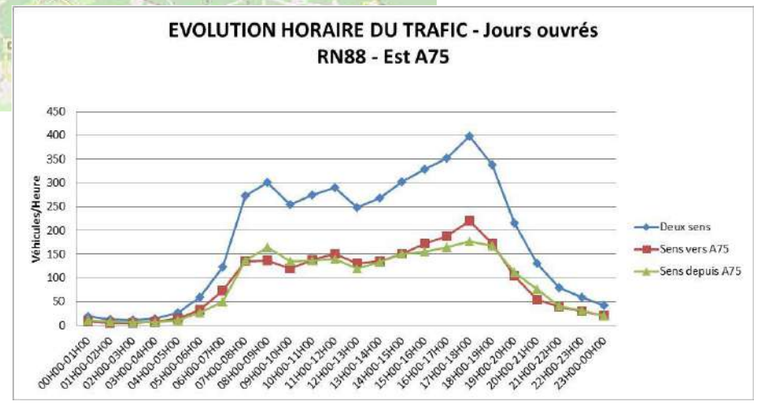


Figure 117 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de l'A75 – Moyenne du 6 au 19 octobre

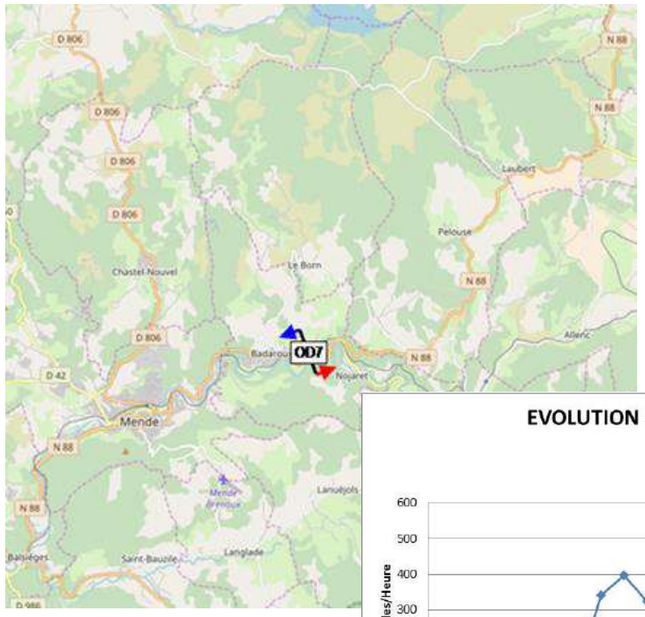
Les périodes de pointe par sens sont moins marquées sur cette section, avec des trafics plus forts le soir pour les deux sens (on n'observe pas de flux pendulaires sur cette section).

Trafic TV	Deux sens	Sens vers A75	Sens depuis A75
H.P.M. Jours Ouvrés	302	138	164
H.P.S. Jours Ouvrés	399	221	178
TMJ Ouvrés	4 429	2 246	2 183
TMTJ	4 233	2 148	2 086
Rapport TMJOuvrés/TMJ	1.05	1.05	1.05
Proportion/TMJOuvrés	**Deux sens**	**Sens vers A75**	**Sens depuis A75**
H.P.M. Jours Ouvrés	6.8%	6.1%	7.5%
H.P.S. Jours Ouvrés	9.0%	9.8%	8.1%
TMJO	21 077	2 172	2 112
Proportion/TMTJ	**Deux sens**	**Sens vers A75**	**Sens depuis A75**
H.P.M. Jours Ouvrés	7.1%	6.4%	7.9%
H.P.S. Jours Ouvrés	9.4%	10.3%	8.5%

Figure 118 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de l'A75 – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le Trafic des Jours ouvrés est comme pour le poste précédent légèrement supérieur au Trafic Moyen Journalier de la semaine. Les coefficients d'heure de pointe deux sens toujours plus forts le soir que le matin (situation usuelle)

Secteur Est de Mende



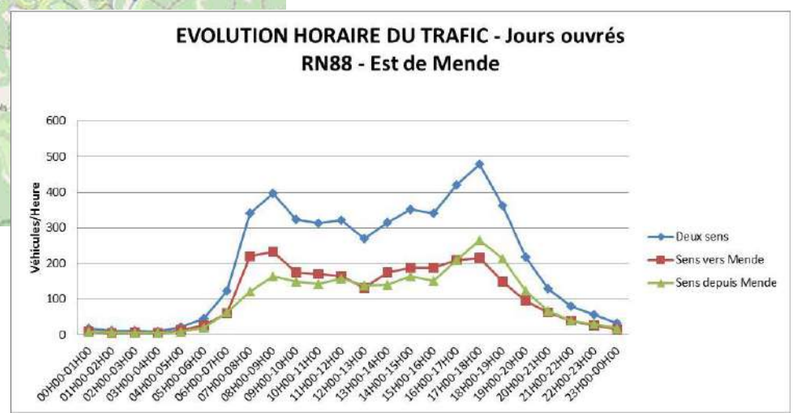


Figure 119 : Évolution horaire des trafics sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre

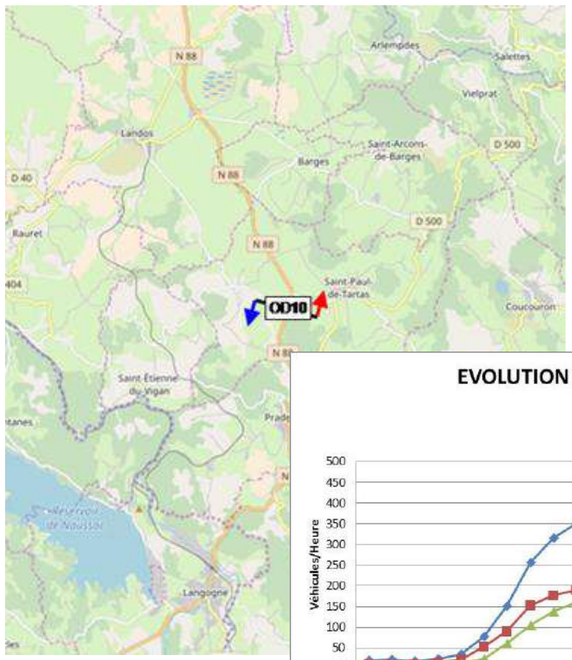
On observe un trafic de pointe le matin (8h-9h) vers Mende et le soir (17h-18h) depuis Mende. Ces flux pendulaires témoignent de l'attractivité de Mende.

Trafic TV	Deux sens	Sens vers Mende	Sens depuis Mende
H.P.M. Jours Ouvrés	398	233	165
H.P.S. Jours Ouvrés	480	215	265
TMJ Ouvrés	4 999	2 587	2 412
TMTJ	4 662	2 393	2 269
Rapport TMJOuvrés/TMJ	1.07	1.08	1.06
Proportion/TMJOuvrés	**Deux sens**	**Sens vers Mende**	**Sens depuis Mende**
H.P.M. Jours Ouvrés	8.0%	9.0%	6.8%
H.P.S. Jours Ouvrés	9.6%	8.3%	11.0%
TMJO	24 261	2 523	2 358
Proportion/TMTJ	**Deux sens**	**Sens vers Mende**	**Sens depuis Mende**
H.P.M. Jours Ouvrés	8.5%	9.7%	7.3%
H.P.S. Jours Ouvrés	10.3%	9.0%	11.7%

Figure 120 : Synthèse des flux sur la RN88 à l'est de Mende – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le rapport Trafic des Jours sur Trafic Moyen Journalier de la semaine est plus élevé que les postes précédents. Les coefficients d'heure de pointe dans les deux sens sont toujours plus forts le soir que le matin (situation typique), avec des taux plus « classiques » (8-9% le matin et aux alentours de 10% le soir).

Secteur Nord de la RN102



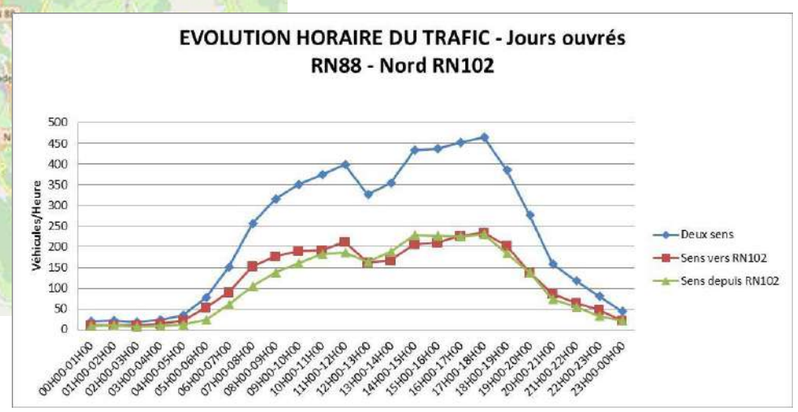


Figure 121 : Évolution horaire des trafics au Nord de la RN102 – Moyenne du 6 au 19 octobre

Les périodes de pointe par sens sont peu marquées sur cette section, avec des trafics plus forts le soir pour les deux sens. On n'observe pas, ou peu, de flux pendulaires sur cette section.

Trafic TV	Sens vers RN102	Sens depuis RN102	Sens depuis Rodez
H.P.M. Jours Ouvrés	315	178	137
H.P.S. Jours Ouvrés	465	235	231
TMJ Ouvrés	5 570	2 900	2 670
TMTJ	5 615	2 869	2 746
Rapport TMJOuvrés/TMJ	0.99	1.01	0.97
Proportion/TMJOuvrés	**Sens vers RN102**	**Sens depuis RN102**	**Sens depuis Rodez**
H.P.M. Jours Ouvrés	5.7%	6.1%	5.1%
H.P.S. Jours Ouvrés	8.4%	8.1%	8.6%
TMJO	26 351	2 778	2 598
Proportion/TMTJ	**Sens vers RN102**	**Sens depuis RN102**	**Sens depuis Rodez**
H.P.M. Jours Ouvrés	5.6%	6.2%	5.0%
H.P.S. Jours Ouvrés	8.3%	8.2%	8.4%

Figure 122 : Synthèse des flux sur la RN88 au nord de la RN102 – Moyenne du 6 au 19 octobre

Le Trafic des Jours ouvrés est du même ordre que le Trafic Moyen Journalier de la semaine, contrairement à ce qui est communément observé sur des axes nationaux. Les coefficients d'heure de pointe dans les deux sens sont toujours plus forts le soir que le matin, ce qui reste typique, mais sont inférieurs aux proportions usuelles.

4.5 Analyse de l'enquête origines – destinations des usagers de la RN88

L'enquête origine destination a été réalisée sur 13 postes répartis le long de la RN88. Chaque poste a été enquêté soit le mardi soit le jeudi entre le 10 et le 19 octobre, aux heures de pointe du matin (6h-9h) et du soir (16h-19h).

Afin d'analyser l'ensemble des enquêtes OD réalisées le long de la RN88, il a fallu dans un premier temps éliminer les éventuels doubles compte (véhicules comptabilisés sur 2 postes d'enquête). Pour cela, nous avons d'abord sommé les flux relevés sur les postes situés sur des itinéraires concurrents ou complémentaires : postes 2 et 3 au niveau de Séverac le Château, et postes 11, 12 et 13 au niveau du Puy-en-Velay. Nous avons ensuite retenu pour chaque OD la valeur maximum du flux enquêté le long de l'axe.

L'analyse globale des enquêtes hors double compte conduit à estimer une fréquentation totale d'environ **36 100 véhicules** aux heures de pointe sur la section de RN88 étudiée. Les flux en Période de Pointe du Soir (PPS) sont plus importants, avec un coefficient de **1,3** par rapport aux flux à la Période de Pointe du Matin.

Les trafics ont été analysés suivant le découpage suivant :

- Trafic interne : les déplacements dont l'origine et la destination se trouvent dans l'un des 4 départements traversés (Aveyron, Lozère, Ardèche et Haute Loire) ;
- Les flux d'échange dont soit l'origine (échange sortant) soit la destination (échange entrant) se trouve dans l'un des 4 départements traversés ;
- Les flux de transit dont ni l'origine, ni la destination ne se trouve dans l'un des 4 départements traversés.

Parmi ces véhicules empruntant tout ou partie de la RN88 :

- 78% réalisent un déplacement interne ;
- 17% sont des flux d'échange ;
- 5% représentent des flux de transit.

Cette répartition des flux démontre un usage local de la RN88 dont la fonction principale est l'accessibilité du territoire.

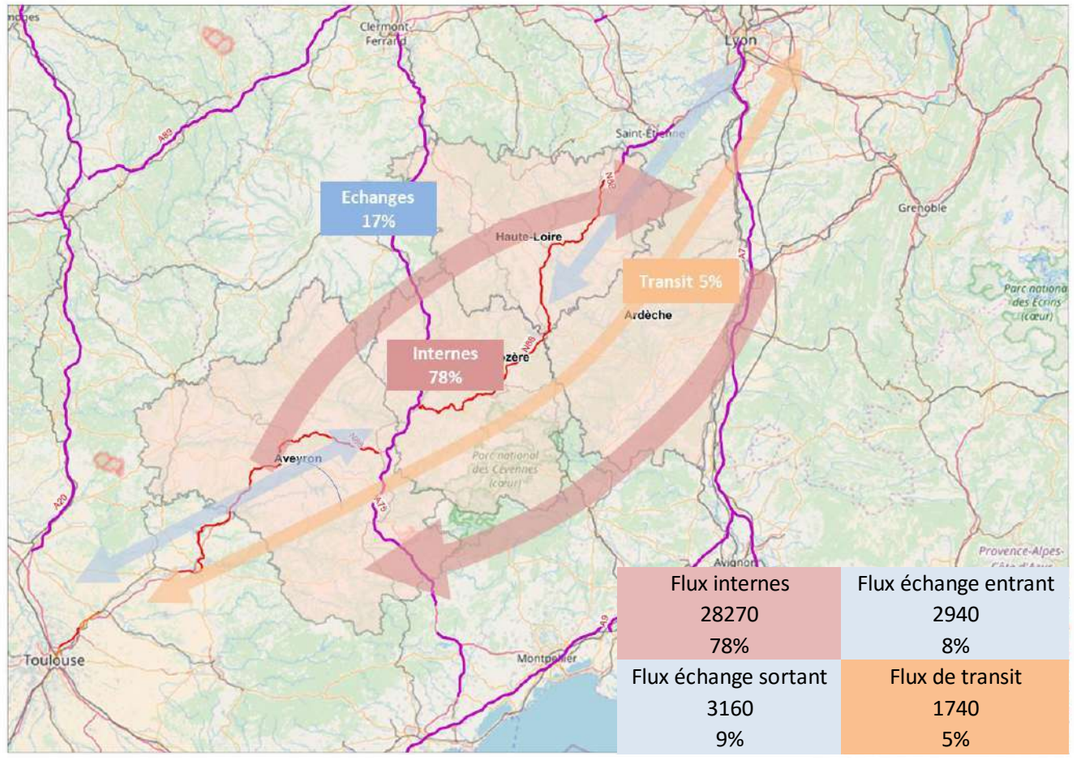


Figure 123 : Représentation de la typologie des flux empruntant la RN88

4.5.1 Analyse des origines-destinations par mode

Parmi les 36 100 véhicules recensés le long de la RN88, 3 760 sont des poids lourds, soit 10,4%.

Pour les poids lourds, les trafics internes[1] aux 4 départements traversés (Aveyron, Lozère, Ardèche et Haute Loire) représentent 49% des flux. Le trafic d'échange représente 32% des flux et le trafic de transit 19%.

Pour les véhicules légers, le trafic interne aux 4 départements représente 82% des flux, le trafic d'échange 15% des flux et le transit 3%.

[1] Trafic interne : trafic dont l'origine et la destination se situent dans la zone d'étude

Trafic d'échange : trafic dont uniquement l'origine ou la destination se situe dans la zone d'étude

Trafic de transit : trafic dont l'origine et la destination se situent pas dans la zone d'étude

4.5.2 Analyse des origines-destinations par poste

Poste OD1 : Est de Rodez



Poste OD 1 - Est de Rodez

Flux OD 2 sens	Aveyron	Haute Garonne	Lozère	Tarn	Autre	TOTAL GENERAL
Aveyron	**3571**	25	183	40	175	3993
Haute Garonne	30	0	13	0	29	72
Lozère	104	49	0	0	14	168
Tarn	42	0	16	0	42	100
Autre	154	33	9	17	146	359
TOTAL GENERAL	3900	107	220	57	407	**4691**

Figure 124 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Rodez aux heures de pointe

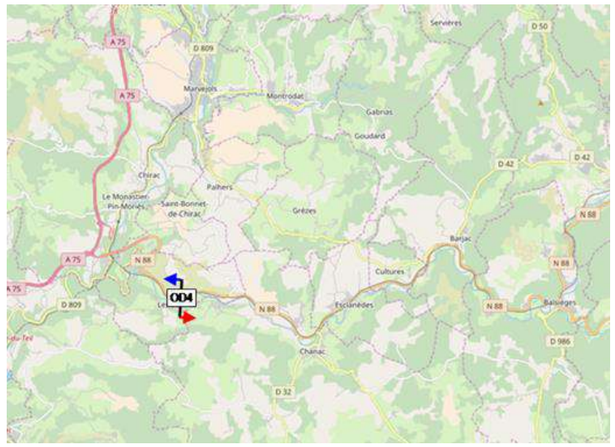
À l'Est de Rodez, le trafic total des heures de pointe atteint 4691 véhicules dont 631 poids lourd (13%).

76% des flux sont internes à l'Aveyron (81% pour les véhicules légers, 39% pour les poids lourds).

Le trafic d'échange avec l'Aveyron totalise 16% des flux (13% des flux de véhicules légers et 35% des flux de poids lourds), dont plus d'un tiers est en lien avec le département voisin de la Lozère.

Les flux de transit à travers l'Aveyron représentent 8% du trafic sur ce poste (6% des flux de véhicules légers et 26% des flux de poids lourds).

Poste OD4 : Est de l'A75



Poste OD 4 - Est de l'A75

Flux OD 2 sens	Aveyron	Hérault	Lozère	Autre	TOTAL GENERAL
Aveyron	0	0	218	44	262
Hérault	0	0	126	6	132
Lozère	258	125	**672**	100	1155
Autre	22	2	125	67	215
TOTAL GENERAL	281	127	1140	216	**1764**

Figure 125 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de l'A75 aux heures de pointe

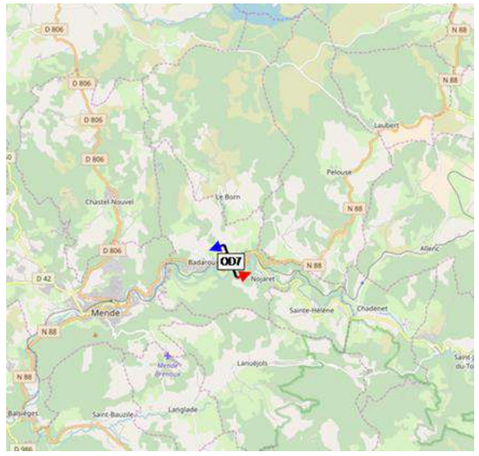
À l'est de l'A75, le trafic total aux heures de pointe atteint 1 764 véhicules, dont 1 508 véhicules légers et 256 poids lourd.

38% des flux sont internes à la Lozère (40% pour les véhicules légers, 15% pour les poids lourds).

Le trafic d'échange avec le département de la Lozère totalise 54% des flux (dont 52%des flux de véhicules légers et 67% des flux de poids lourds), notamment avec les départements de l'Aveyron et de l'Hérault.

Le flux de transit à travers la Lozère concerne 8 % du trafic sur ce poste (8% des flux de véhicules légers et 18% des flux de poids lourds).

Poste OD7 : Est de Mende



Poste OD 7 - Est de Mende

Flux OD 2 sens	Aveyron	Haute Garonne	Haute Loire	Lozère	Rhône	Autre	TOTAL GENERAL
Aveyron	0	0	0	16	0	17	33
Haute Garonne	0	0	0	0	4	3	7
Haute Loire	10	10	0	16	0	15	51
Lozère	19	3	41	**1898**	12	55	2028
Rhône	6	9	0	25	0	3	43
Autre	33	22	0	43	6	13	117
TOTAL GENERAL	68	45	41	1998	22	105	**2279**

Figure 126 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Mende aux heures de pointe

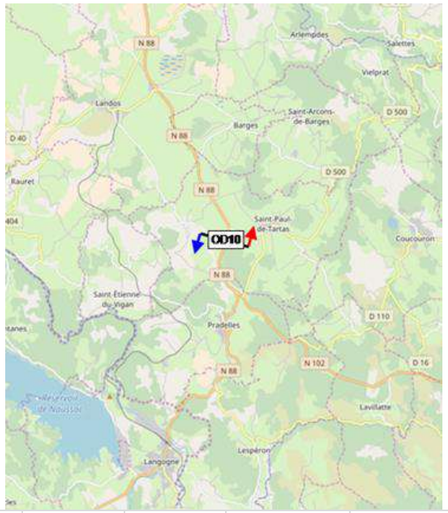
À l'Est de Mende, le flux total aux heures de pointe atteint 2 279 véhicules dont 2 081 véhicules légers et 198 poids lourds (8.6%).

83% des flux sont internes à la Lozère (87% pour les véhicules légers, 45% pour les poids lourds)

Le trafic d'échange avec la Lozère totalise 10% des flux (9% des flux de Véhicules légers et 23% des flux de poids lourds).

Les flux de transit représentent 7% du trafic recensé sur ce poste aux heures de pointe (4% des flux de véhicules légers et 32% des flux de poids lourds).

Poste OD10 : Nord de la RN102



Poste OD 10 - Nord RN102

Flux OD 2 sens	Ardèche	Aveyron	Loire	Haute Loire	Lozère	Puy de Dôme	Rhône	Autre	TOTAL GENE
Ardèche	3	0	7	160	0	10	7	41	228
Aveyron	0	0	3	18	0	0	3	11	34
Loire	10	0	0	0	29	0	0	27	66
Haute Loire	158	6	6	282	348	0	3	119	922
Lozère	9	0	26	289	0	10	15	21	370
Puy de Dôme	34	0	0	3	15	0	0	15	67
Rhône	3	6	0	0	8	0	0	35	52
Autre	36	12	27	110	36	15	15	120	371
TOTAL GENERAL	253	23	70	862	437	35	42	389	**2110**

Figure 127 : Analyse des origines – destinations des flux à l'est de Mende aux heures de pointe

Sur le poste situé au nord de la RN102, le flux total aux heures de pointe atteint 2 110 véhicules dont 1774 véhicules légers et 336 poids lourds (16%).

13% des flux sont internes à la Haute Loire (16% pour les véhicules légers, 1% pour les poids lourds).

Le trafic d'échange avec la Haute Loire totalise 58 % des flux (61% des flux de véhicules légers et 40% des flux de poids lourds), dont une partie très importante avec la Lozère (30% des flux) et l'Ardèche (15% des flux).

Les flux de transit représentent 29 % du trafic recensé sur ce poste (23% des flux de véhicules légers et 59% des flux de poids lourds). Néanmoins, si l'on inclut les

Néanmoins, si l'on inclut les départements proches de l'Ardèche et de la Haute Loire dans le périmètre de référence du transit, ces flux n'atteignent plus que 9%.

5 LA SÉCURITÉ

5.1 Contexte général

L'étude de l'accidentologie sur la RN88 a été réalisée sur la période de 5 ans entre 2012 et 2016.

102 accidents se sont déroulés durant cette période sur la route nationale. Ils ont provoqué le décès de 23 personnes.

L'analyse de l'accidentologie a été menée en distinguant trois sections :

- Section Rodez – A75
- Section A75 – Langogne
- Section Langogne – Le Puy-en-Velay.

5.2 Définition

5.2.1 Taux d'accidents

Le taux d'accidents est utilisé pour estimer la probabilité pour un usager d'avoir un accident sur un itinéraire de rase campagne. Il correspond au nombre d'accidents observés pour 100 millions de km parcourus et dépend du trafic moyen journalier. La formule de calcul est la suivante :

$$T = \frac{N \times 10^8}{Trafic \times L \times n \times 365}$$

Avec :

- N : nombre d'accidents survenus sur la section en n années
- Trafic : trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la section sur les n années
- L : longueur de la section en km
- n : nombre d'années de la période considérée

5.2.2 Densité d'accidents

La densité d'accidents est le nombre d'accidents par km et par an. On compare cet indicateur aux références nationales, régionale ou départementale pour estimer le risque pour la collectivité que représentent les accidents sur l'itinéraire. Cet indicateur est indépendant du trafic observé sur l'axe étudié.

La densité est calculée via la formule suivante :

$$D = \frac{N}{L \times n}$$

Avec :

- N : nombre d'accidents survenus sur la section en n années
- L : longueur de la section en km
- n : nombre d'années de la période considérée

5.2.3 Accident mortel ou grave

Accident mortel : accident ayant provoqué le décès d'au moins une personne.

Accident grave : accident ayant provoqué le décès ou une hospitalisation d'au moins une personne.

5.2.4 SRA

Les SRA désignent les **Sections à Risque Anormal**, soit les zones où le risque pour un usager d'avoir un accident (taux d'accidents) est significativement plus élevé que le niveau normal, ce dernier correspondant à une référence choisie préalablement.

5.2.5 ZAAC

Les ZAAC sont les **Zones d'Accumulations d'Accidents Corporels** et indiquent les zones où la densité d'accidents est supérieure à une référence choisie.

5.3 Références

Pour définir les Sections à Risque Anormal (SRA) et les Zones d'Accumulations d'Accidents Corporels, il est nécessaire de comparer les valeurs de densité et taux d'accidents calculés sur l'itinéraire étudié à des références choisies.

Pour cette étude de sécurité, les références utilisées sont issues du bilan SURE de 2010/2012 réalisé par le CERAMA.

2010-2012 / bilan SURE	Taux sur les RN (2 voies) Rase campagne
Taux d'accidents corporels	4,20
Densité d'accidents	0,14
% accidents mortels	28,30%
% accidents graves ou mortels	82,50%

Pour la détermination des ZAAC, la densité de référence retenue est celle des trois principales sections de la RN88 (Rodez / A75 ; A75 / Langogne ; Langogne / Le Puy-en-Velay).

L'estimation du coût de l'insécurité routière a été réalisée avec les valeurs tutélaires suivantes (source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière –Bilan de l'accidentalité de l'année 2016) :

- Tué : 3 241 000 €
- Blessé hospitalisé : 405 180 €
- Blessé non hospitalisé : 16 207 €
- Dégâts matériels : 4 970 €

5.4 Section Rodez-A75

5.4.1 Bilan global de l'accidentologie

Sur cette section 29 accidents, entre 2012 et 2016, ont provoqué le décès de 5 personnes et blessés 50 personnes dont la moitié environ a dû être hospitalisée.

Le taux d'accidents moyen de la section est de 4 accidents pour 100 millions de véhiculexkilomètre, ce qui est comparable à la référence.

La densité des accidents est de 0.13, valeur comparable à la référence nationale.

Les pourcentages d'accidents mortels et d'accidents graves ou mortels sont respectivement de 17% et 79%, valeurs qui sont aussi comparables aux références nationales.

Cette section de la RN88 n'apparait donc globalement pas comme accidentogène au regard des moyennes observées au niveau national.

Le coût de l'insécurité routière s'élève ainsi à 5.3 M€ par an sur cette section.

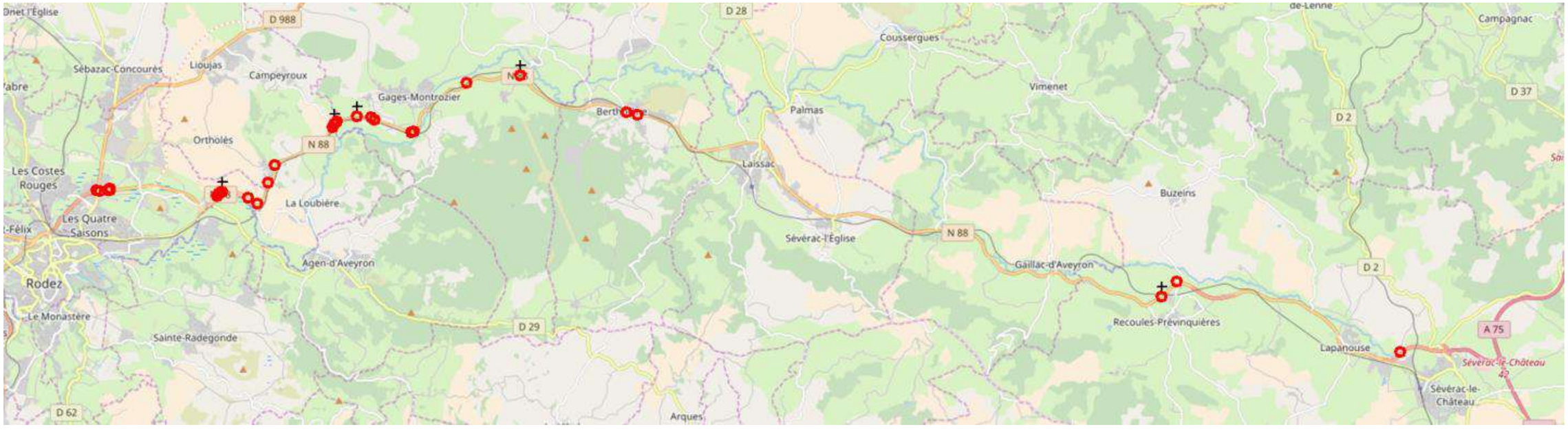


Figure 129 - RN88 Rodez/A75 - Localisation des accidents

5.4.2 Analyse par section homogène

L'axe a été découpé en sections homogènes vis-à-vis de la configuration et de l'environnement de la route et des niveaux de trafics, présentés dans le tableau ci-dessous.

N°	Section	Agglomération / Hors agglomération	PR début	PR fin	Longueur de la section (km)
1	Déviation Sévérac	Hors agglomération	1+000	3+130	3.3
2	Sévérac / Gaillac d'Aveyron	Hors agglomération	3+130	14+140	10.6
3	Gaillac d'Aveyron	agglomération	14+140	14+430	0.3
4	Gaillact d'Aveyron / Laissac	Hors agglomération	14+430	24+400	9.8
5	Laissac / Bertholène	Hors agglomération	24+400	27+960	3.7
6	Bertholène	Agglomération	27+960	28+850	0.9
7	Bertholène / Gages	Hors agglomération	28+850	34+530	5.6
8	Gages	Agglomération	34+530	35+230	0.7
9	Gages / La Roquette	Hors agglomération	35+230	42+620	7.3
10	La Roquette	Agglomération	42+620	43+130	0.5
11	La Roquette / Onet le Château	Hors agglomération	43+130	46+400	3.3

Le tableau ci-après présente le bilan de l'accidentologie pour sur l'ensemble de ces sections.

Numéro de la section	TMJA TV moyen	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents graves	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés	Personnes indemnes	Taux d'accident	Densité d'accidents	% Accidents mortels	% Accidents graves	Coût annuel
1	6 796	1	0	1	0	1	0	1	2,45	0,06	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
2	6 796	2	1	2	1	2	4	0	1,53	0,04	50,0 %	100,0 %	825 225,00 €
3	6 796	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
4	6 796	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
5	10 264	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
6	10 264	2	0	2	0	4	1	1	12,14	0,45	0,0 %	100,0 %	329 373,00 €
7	10 264	2	1	2	1	2	1	1	1,92	0,07	50,0 %	100,0 %	815 501,00 €
8	10 264	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
9	10 264	16	3	13	3	12	15	8	11,66	0,44	18,8 %	81,3 %	2 981 557,00 €
10	10 264	1	0	0	0	0	1	2	10,23	0,38	0,0 %	0,0 %	4 235,00 €
11	14 308	5	0	3	0	3	4	9	5,83	0,30	0,0 %	60,0 %	261 043,00 €

Figure 130 - Rodez / A75 - Bilan de l'accidentologie par section

Le **tronçon n°9 entre Gages et la Roquette** ressort de cette analyse comme significativement supérieur à la référence et à l'accidentologie moyenne de la RN88 sur la section Rodez / A75. La même observation peut être faite sur la densité des accidents. La part des accidents mortels et graves reste en revanche comparable à la référence. Cette section concentre 16 des 29 accidents survenus sur la route nationale.

D'une façon plus générale, la section **Rodez-Laissac** présente une densité d'accidents significativement supérieure à la référence.

En revanche la section **Laissac – A75**, avec seulement 3 accidents en 5 ans, a des indicateurs d'insécurité significativement inférieures aux références.

5.4.3 Zones d'accumulation d'accidents

Trois zones d'accumulation d'accidents sont recensées sur la section Rodez – A75 :

- Entre les PR 40+50 et 42+650 avec 9 accidents sur environ 2.5 km. La majorité de ces accidents (5) se concentre à l'entrée Nord de La Roquette.
- Entre les PR 35+630 et 38+100 avec 8 accidents sur environ 2.5 km aussi.
- Entre les PR 46 et 46 +400 avec 5 accidents sur 400 m.

Zone PR 40+50 à 42+650



5 accidents se sont déroulés juste au Nord de La Roquette. Dans 2 de ces accidents, on déplore des collisions frontales. Deux autres mettent en cause un seul véhicule. Enfin le dernier implique trois véhicules en direction de Rodez dont le premier effectuait une manœuvre pour traverser la chaussée.



Figure 131 - Rodez / A75 - Zone accentogène en amont de la Roquette

Les autres accidents de cette zone d'accumulation sont plus espacés. Deux de ces accidents, ceux à proximité de la courbe marquée du PR 41+400 mettent en cause un seul véhicule.

Les deux autres mettent en cause des collisions frontales.

Zone PR 35+630 à 38+100



Trois accidents de cette zone mettent en cause une collision frontale. Un autre concerne un problème survenu lors d'un dépassement.

Deux concernent des véhicules seuls allant vers Rodez.

Un accident correspond à une collision par l'arrière et correspond sans doute à un usager surpris par d'autres véhicules arrêtés sur la chaussée.

Enfin un concerne une collision avec un cycliste.

Zone PR 46+000 à 46+400



En dehors de l'accident dans le giratoire Saint-Marc, les autres accidents se sont tous déroulés en direction de Rodez c'est-à-dire à l'approche du giratoire avec essentiellement des collisions en chaine et/ou par l'arrière.

5.4.4 Analyses thématiques

Évolution temporelle des accidents

Le graphe ci-dessous présente l'évolution **annuelle** de l'accidentolgoie (accidents, victimes) entre 2012 et 2016.

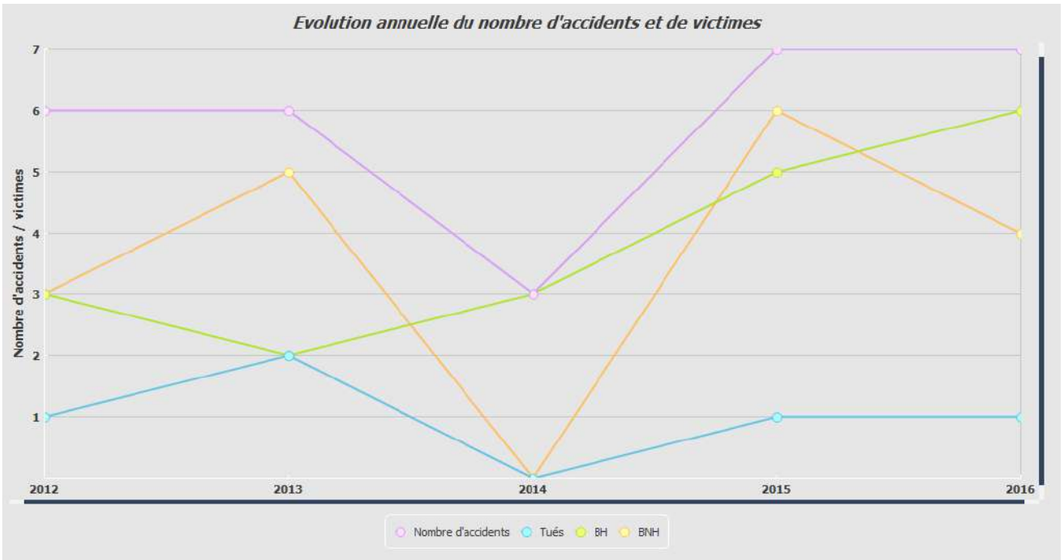
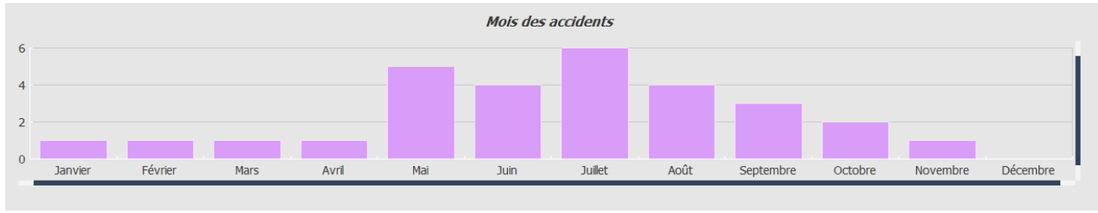


Figure 132 - Rodez-A75 / Évolution annuelle de l'accidentologie

Le nombre d'accidents est relativement constant chaque année (6/7 accidents) sauf en 2014 où l'accidentologie a été plus faible.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les **mois** de l'année.

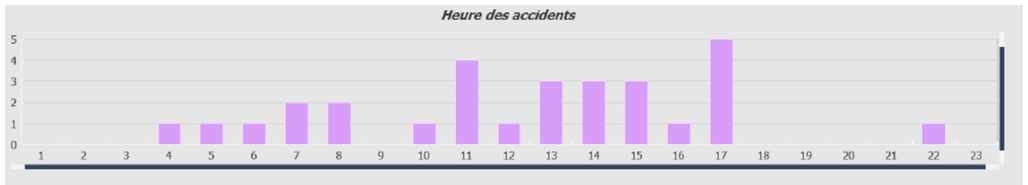


Les accidents en hiver et au début du printemps sont peu nombreux (1 par mois, aucun en décembre). Ils se concentrent sur la période de mai à septembre.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les **jours** de la semaine.

Les accidents se surviennent, pour la moitié, le mercredi et le samedi.

Le graphe ci-après présente la répartition **horaire** des accidents durant la journée.



La majorité des accidents se déroulent entre 11h et 18h. Les accidents de nuit sont peu nombreux.

Localisation des accidents

En agglomération

Les accidents se déroulent pour près de 90% en rase campagne. 3 accidents sont survenus en agglomération, 2 dans l'agglomération de Bertholène et un au niveau du giratoire St Marc à Onet-le-Château. Ces accidents ne mettent pas en cause des piétons.

En Intersection

86% des accidents se sont déroulés hors intersection.

Quatre accidents se sont déroulés dans des intersections, sur des intersections différentes.

Le graphe ci-dessus présente la répartition des accidents suivant le type d'intersection.

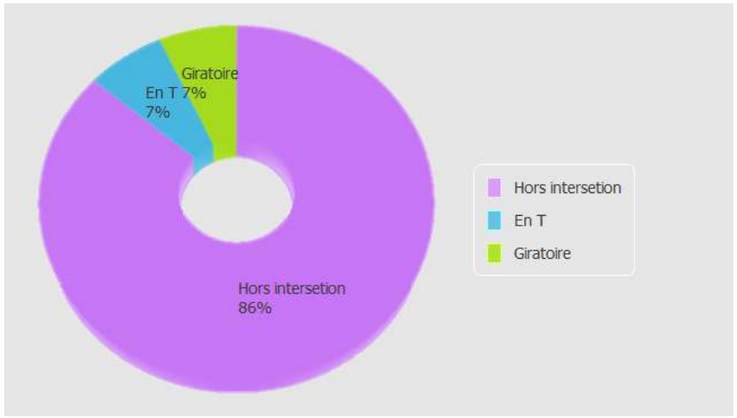


Figure 133 - Rodez / A75 - Accidents en intersection

Circonstances des accidents

Conditions climatiques

Les trois quarts des accidents se sont déroulés dans des conditions climatiques normales et un peu moins de 20% avec une légère pluie. Les conditions climatiques difficiles ne semblent pas être un facteur lié aux accidents (observation cohére avec le nombre d'accidents faibles en hiver).

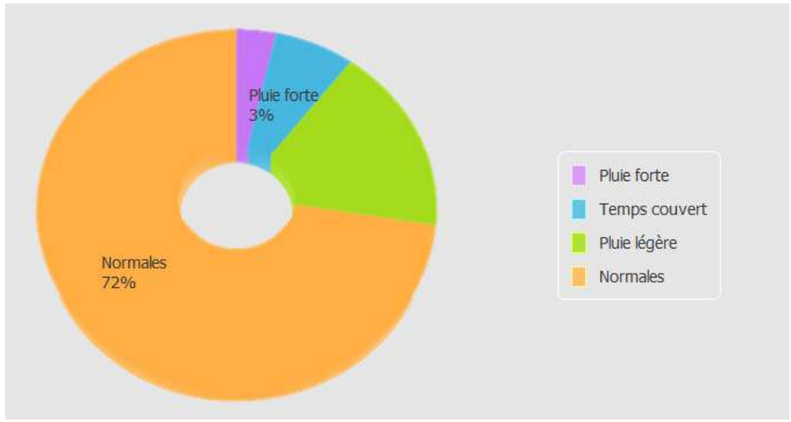


Figure 134 - Rodez / A75 – Accidents et conditions climatiques

Conditions de luminosité

83% des accidents se sont déroulés de jour (en lien avec la répartition horaire des accidents).

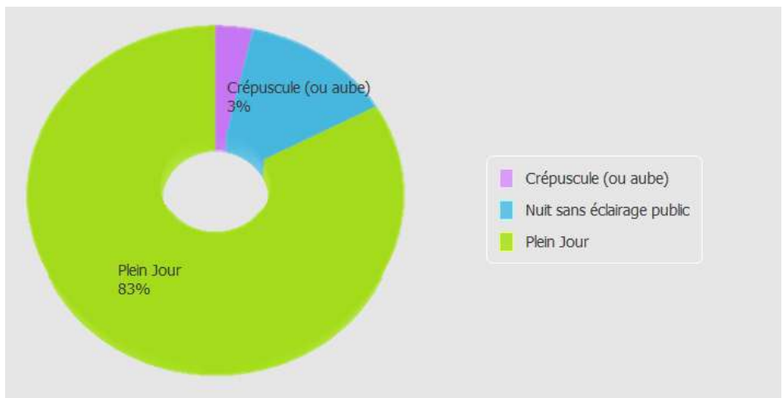


Figure 135 - Rodez / A75 – Accidents et conditions de luminosité

Les Véhicules impliqués

Type de véhicules

Sur les 58 véhicules impliqués dans les accidents, environ 80% étaient des voitures, 10% des poids-lourds et autant des deux roues (dont un vélo).

Globalement, la proportion des victimes en fonction du véhicule dans lequel elles se trouvaient correspond à la proportion des types de véhicules impliqués. On peut noter que les personnes dans les poids-lourds sont moins impactées mais les chiffres sont trop faibles pour en tirer des conclusions marquées.

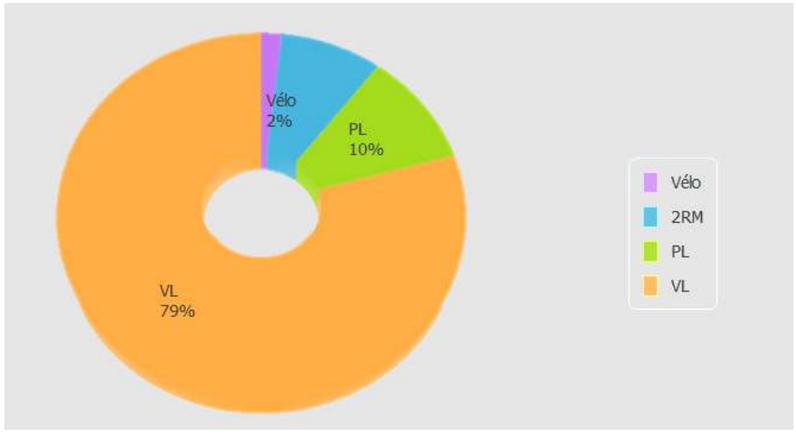


Figure 136 - Rodez / A75 – Type de véhicules impliqués dans les accidents

Type de véhicule	Nombre de victimes	%	Nb de Tués	%	Nb de BH	%	Nb de BNH	%
Vélo	1	1,8 %	0,00	0,0 %	1,00	4,2 %	0,00	0,0 %
2RM	5	9,1 %	1,00	20,0 %	2,00	8,3 %	2,00	7,7 %
PL	2	3,6 %	0,00	0,0 %	1,00	4,2 %	1,00	3,8 %
VL	46	83,6 %	4,00	80,0 %	19,00	79,2 %	23,00	88,5 %
Piétons	1	1,8 %	0,00	0,0 %	1,00	4,2 %	0,00	0,0 %

Figure 137 - Rodez / A75 – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait.

Manœuvre des véhicules avant l'accident

La majorité des accidents est survenue sans manœuvre particulière des véhicules impliqués.
En cas de manœuvre, la manœuvre « déporté à gauche » est la plus présente (21% des véhicules alors que les autres manœuvres représentent moins de 5% des cas).

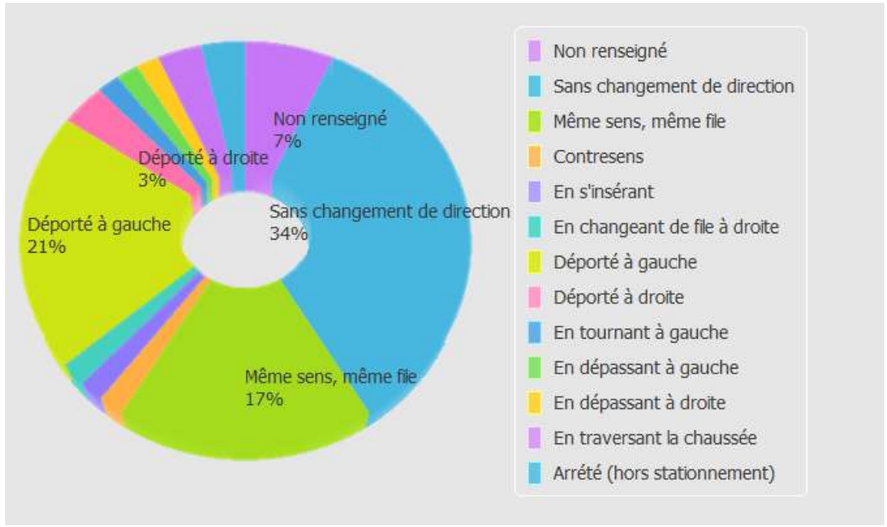


Figure 138 - Rodez / A75 – Manœuvre des véhicules avant l'accident.

Les collisions

Type de collision

Plusieurs types de collisions ont été observés. La collision la plus fréquente est cependant la collision « frontale » qui intervient dans près de 30% des accidents. Ces collisions sont réparties relativement régulièrement sur la section Rodez-Laissac (aucune collision de ce type parmi les trois accidents entre Laissac et l'A75).

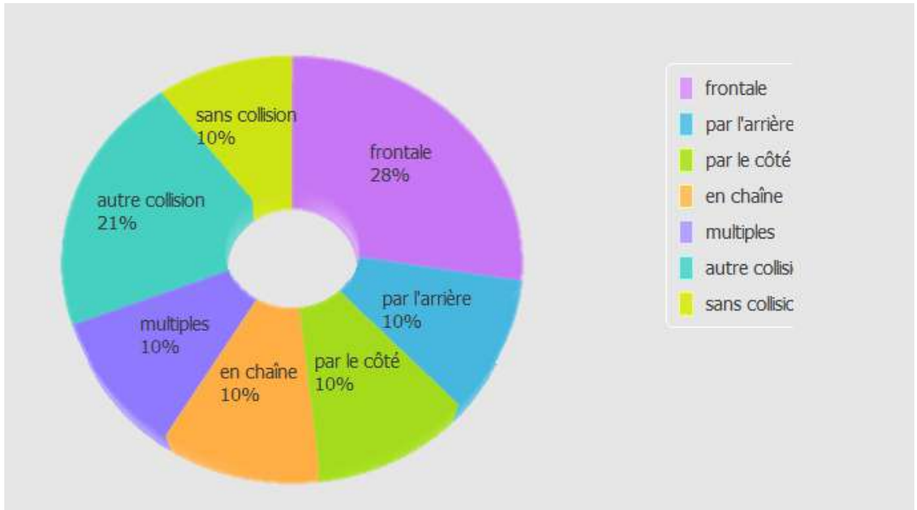


Figure 139 - Rodez / A75 – Type de collision.

Les obstacles heurtés

L'obstacle heurté dans les ¾ des cas est un véhicule.

Seuls 10% des véhicules heurtent un obstacle fixe. Il s'agit dans la grande majorité d'un fossé (ou talus).

Enfin un piéton a été heurté.

Les conducteurs

Âge des conducteurs

Le tableau ci-dessous présente l'âge des conducteurs des véhicules impliqués dans les accidents.
La part des 18 / 29 ans est relativement importante aux regards des autres tranches d'âge (plus d'un quart des conducteurs impliqués). Vient ensuite la tranche des 60/69 ans.
Les tranches d'âge les moins impliqués sont celles au-dessus de 70 ans (sans doute lié à la baisse de l'usage de la voiture – 9% des conducteurs pour la tranche entre 70 et 79 ans et 5% au-delà de 80 ans) et la tranche 30-39 ans (10%).

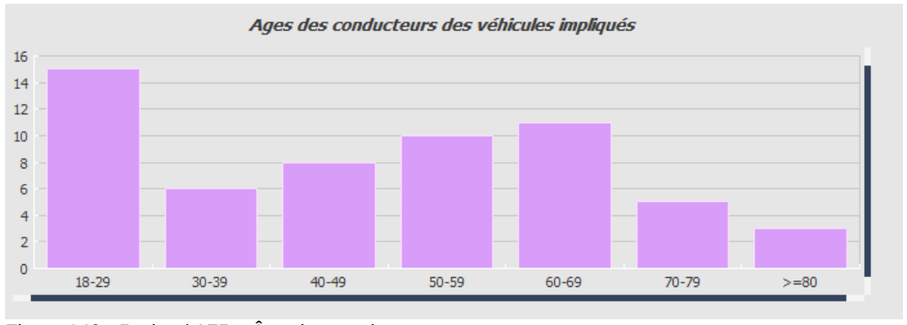


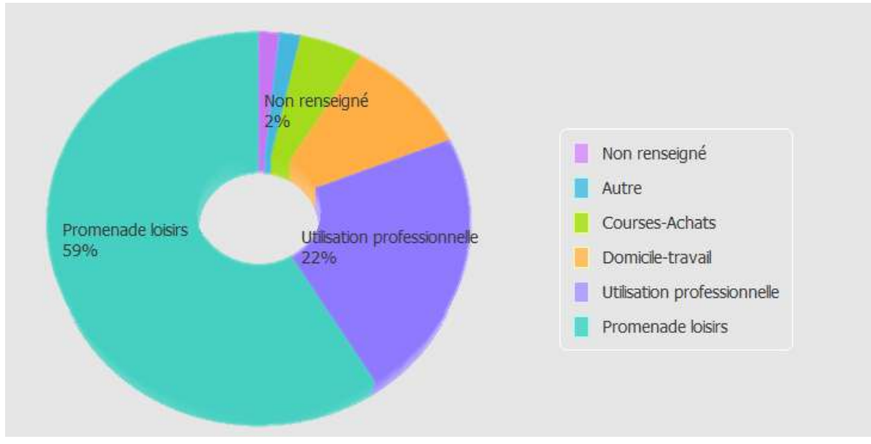
Figure 140 - Rodez / A75 – Âge des conducteurs.

Facteur Alcool

Dans 7% des accidents un des conducteurs impliqués avait son taux d'alcoolémie supérieur au taux légal (autour de 9% en 2016 au niveau national).
Un accident mortel met en cause le facteur alcool (sur 5 accidents mortels) et a provoqué 1 décès (sur 5).
Le facteur alcool n'apparait pas comme un facteur important des accidents.

Trajet des usagers

Le trajet effectué par les victimes était dans près de 60% un trajet pour les « loisirs ». Vient ensuite les trajets professionnels (20%) puis les trajets domiciles travail (10%).



Deux tiers des conducteurs habitent l'Aveyron. On note ensuite plusieurs conducteurs venant du Lot ou du Tarn (5% chacun). Les 20% des conducteurs restant viennent tous de départements différents. Aucun ne vient de la Lozère ou de la Haute-Loire.

5.5 Section A75 – Langogne

5.5.1 Bilan global de l'accidentologie

Sur cette section 47 accidents, entre 2012 et 2016, ont provoqué le décès de 10 personnes et blessé 80 personnes dont 49 ont dû être hospitalisés.

Les accidents dans les deux principales agglomérations (Mende, Langogne) représentent un tiers de ces accidents (15 accidents – dont 11 pour Mende).

Le taux d'accidents moyen de la section, en dehors de ces deux agglomérations, est de 5.5 accidents pour 100 millions de véhiculexkilomètre. Ce taux n'est pas significativement supérieur à la référence.

La densité des accidents est de 0.09, valeur significativement plus faible que la référence nationale.

Les pourcentages d'accidents mortels et d'accidents graves ou mortels sont respectivement de 21% et 85%, valeurs qui sont aussi comparables aux références nationales.

Le coût de l'insécurité routière s'élève à 10.6 M€ par an sur cette section.

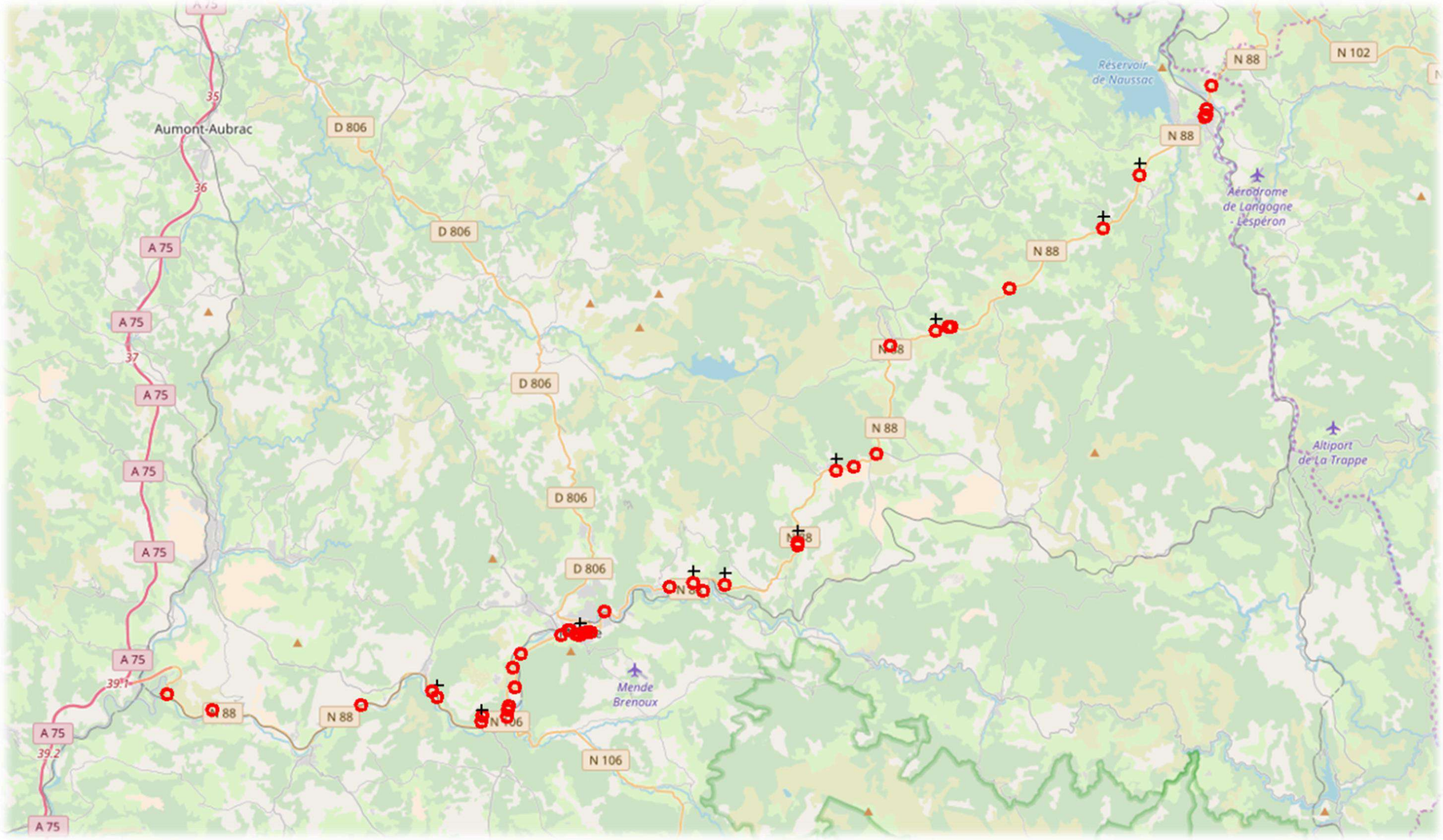


Figure 141 - Lozère - Localisation des accidents

5.5.2 Analyse par section homogène

L'axe a été découpé en sections homogènes vis-à-vis de la configuration et de l'environnement de la route et des niveaux de trafic, présentées dans le tableau ci-dessous.

N°	Section	Agglomération / Hors agglomération	PR début	PR fin	Longueur de la section (km)
1	Ardèche / Langogne	Hors agglomération	0+000	0+800	0.8
2	Langogne	Agglomération	0+800	3+350	2.9
3	Langogne / L'Habitarelle	Hors agglomération	3+350	22+020	17.4
4	L'Habitarelle	Agglomération	22+020	22+850	0.8
5	L'Habitarelle / Badaroux	Hors agglomération	22+850	44+840	20.7
6	Badaroux	Agglomération	44+840	46+170	1.3
7	Badaroux / Mende	Hors agglomération	46+170	49+900	3.5
8	Mende	Agglomération	49+900	53+200	3.5
9	Mende / Balsiège	Hors agglomération	53+200	58+600	5.3
10	Balsiège / Barjac	Hors agglomération	58+600	65+200	6.2
11	Barjac / Chanac	Hors agglomération	65+200	71+870	6.5
12	Chanac / A75	Hors agglomération	71+870	83+1000	12

Le tableau ci-après présente le bilan de l'accidentologie pour sur l'ensemble de ces sections.

Numéro de la section	TMJA TV moyen	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents gravers	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés	Personnes indemnes	Taux d'accident	Densité d'accidents	% Accidents mortels	% Accidents graves	Coût annuel
1	6 337	1	0	1	0	1	0	4	10,81	0,25	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
2	5 095	4	0	2	0	2	3	4	14,99	0,28	0,0 %	50,0 %	175 772,00 €
3	2 686	7	3	6	3	8	4	5	8,19	0,08	42,9 %	85,7 %	2 612 811,00 €
4	2 686	1	0	1	0	1	0	1	24,58	0,24	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
5	2 686	8	4	7	4	11	3	5	7,89	0,08	50,0 %	87,5 %	3 501 872,00 €
6	7 571	1	0	0	0	0	1	1	5,42	0,15	0,0 %	0,0 %	4 235,00 €
7	7 571	1	0	1	0	1	2	0	2,04	0,06	0,0 %	100,0 %	88 512,00 €
8	9 021	11	1	10	1	10	4	16	19,68	0,65	9,1 %	90,9 %	1 482 459,00 €
9	9 021	6	0	5	0	10	12	2	6,88	0,23	0,0 %	83,3 %	855 220,00 €
10	6 094	4	2	4	2	2	1	3	5,80	0,13	50,0 %	100,0 %	1 465 689,00 €
11	5 312	1	0	1	0	1	0	1	1,59	0,03	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
12	4 516	2	0	2	0	2	1	1	2,02	0,03	0,0 %	100,0 %	167 301,00 €

Aucune section ne fait ressortir d'indicateurs significativement plus élevés que la référence.

On note que les zones agglomérées denses que sont Mende et Langogne, représentent une part importante des accidents survenus sur la RN88 entre l'A75 et Langogne (près d'un tiers des accidents pour un linéaire de moins de 10% de l'itinéraire).

5.5.3 Zones d'accumulation d'accidents

Deux zones d'accumulation d'accidents sont recensées sur la section A75 – Langogne (par rapport à la densité moyenne des accidents sur l'itinéraire – hors agglomération) :

- Entre les PR 54+700 et 60+400 avec 8 accidents sur environ 5 km au Sud de Mende.
- Entre les PR 19+380 et 22+340 avec 5 accidents sur environ 2.9 km.

Zone PR 54+700 à 60+400

Sur cette section sinueuse, 6 des 8 accidents de cette zone concernent des collisions frontales. Les deux autres concernent des accidents avec un seul véhicule dont un effectuant une manœuvre de dépassement.

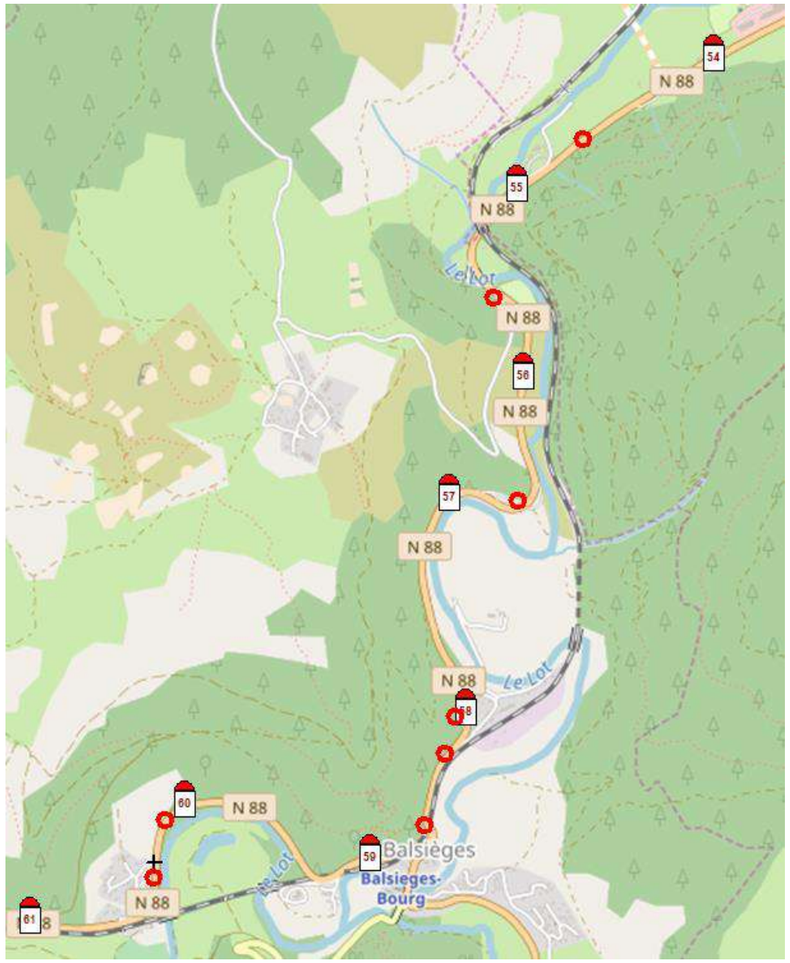


Figure 142 - ZAAC - PR 54+700 - 60+400

Zone PR 19+380 à 22+340

Les cinq accidents ont des circonstances assez différentes. 2 des accidents impliquent des motos et un accident correspond à une collision frontale.



Figure 143 - ZAAC - PR 19+380 – 22+340

5.5.4 Analyses thématiques

Évolution temporelle des accidents

Le graphe ci-dessous présente l'évolution **annuelle** de l'accidentologie (accidents, victimes) entre 2012 et 2016.

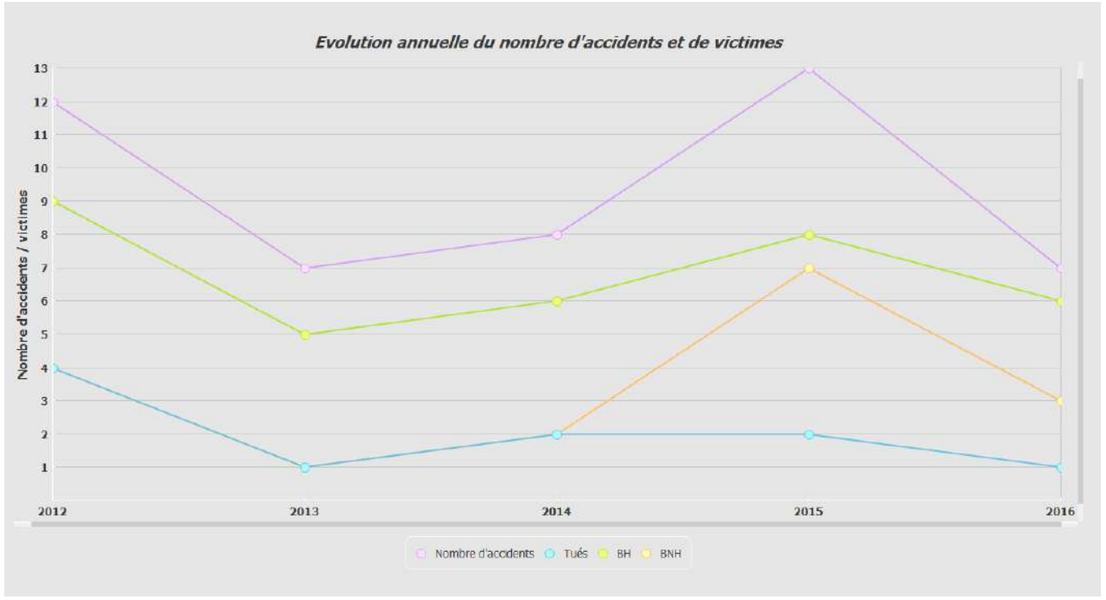
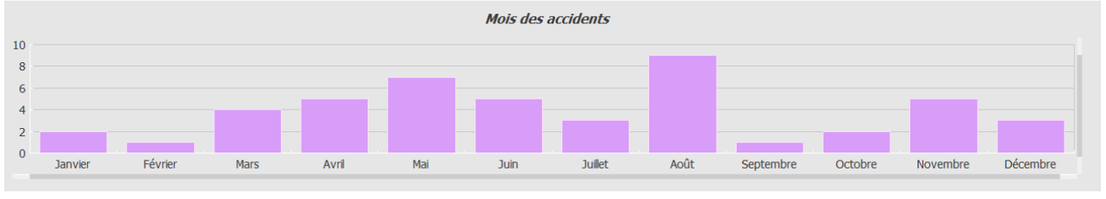


Figure 144 A75 - Langogne / Évolution annuelle de l'accidentologie

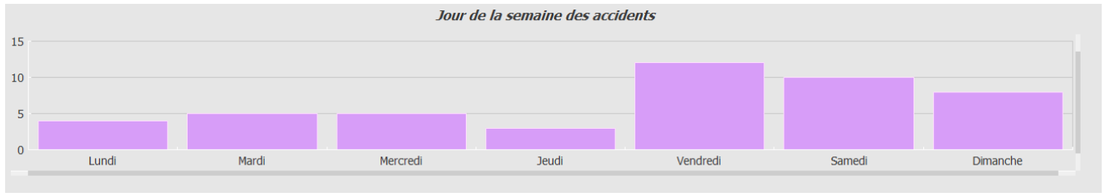
Le nombre d'accidents varie entre 7 et 13 accidents par an sans marquer de tendance particulière.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les **mois** de l'année.



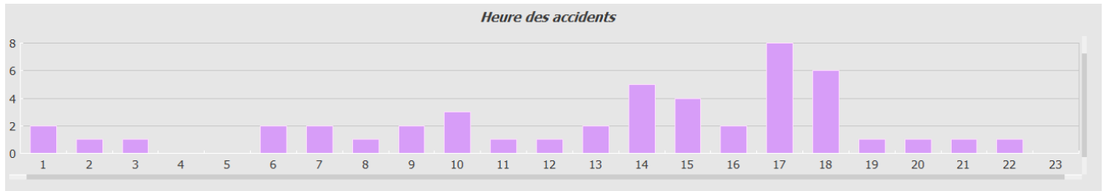
Les accidents en hivers sont relativement peu nombreux. Ils se concentrent plutôt sur la période de mars à août.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les **jours** de la semaine.



Les accidents se déroulement essentiellement le vendredi et le week-end.

Le graphe ci-après présente la répartition **horaire** des accidents durant la journée.



La majorité des accidents se déroulent l'après-midi entre 14h et 18h.

Localisation des accidents

En agglomération

Les accidents se déroulent pour plus de 60% en rase campagne.

11 des 18 accidents en agglomération concernent l'agglomération de Mende et 4 celle de Langogne.

En Intersection

90% des accidents se sont déroulés hors intersection.

Cinq accidents se sont déroulés dans des intersections, sur des intersections différentes (sauf 2 dans des carrefours en croix).

Le graphe ci-dessus présente la répartition des accidents suivant le type d'intersection.

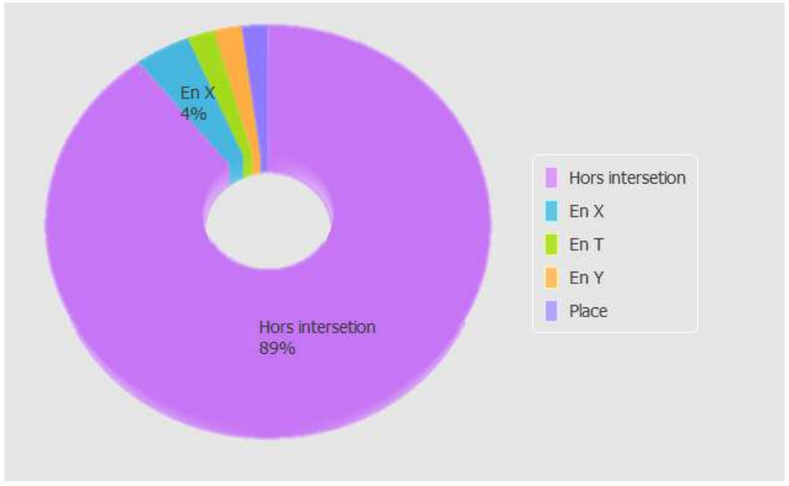


Figure 145 - A75 / Langogne - Accidents en intersection

Circonstances des accidents

Conditions climatiques

Les trois quarts des accidents se sont déroulés dans des conditions climatiques normales et un peu moins de 15% avec une légère pluie.

Deux accidents se sont déroulés alors qu'il neigeait (4% des accidents).

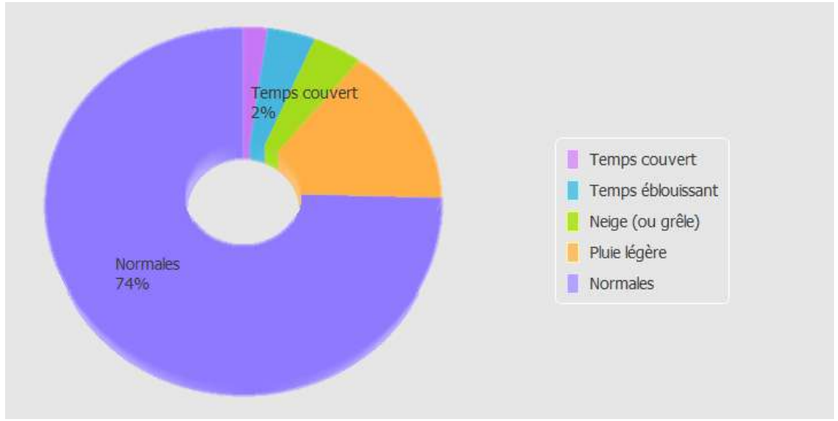


Figure 146 - A75 / Langogne – Accidents et conditions climatiques

Conditions de luminosité

70% des accidents se sont déroulés de jour (en lien avec la répartition horaire des accidents).

17% se sont déroulés de nuit avec l'éclairage public allumé. Ces accidents correspondent (sauf 1) à une partie des accidents survenu dans Mende.

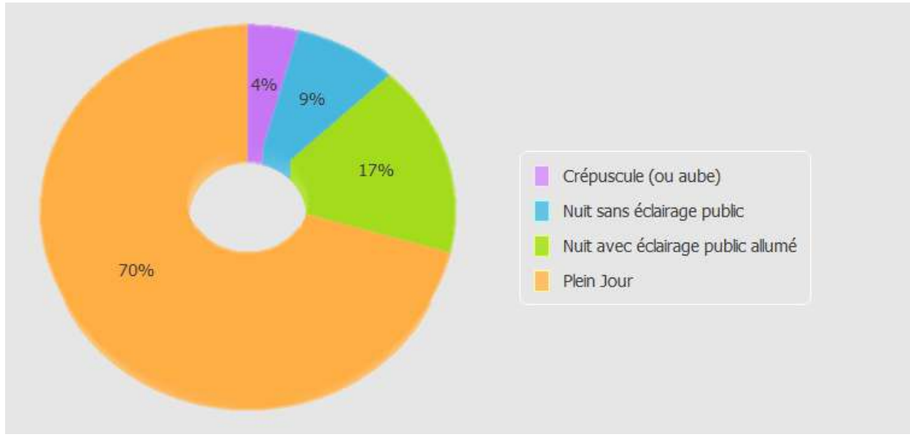


Figure 147 A75 / Langogne – Accidents et conditions de luminosité

Véhicules impliqués

Type de véhicules

Sur les 73 véhicules impliqués dans les accidents, près de 80% étaient des voitures, 12% des poids-lourds et 10% des deux roues.

Globalement, la proportion des victimes en fonction du véhicule dans lequel elles se trouvaient correspond à la proportion des types de véhicules impliqués. On peut noter que les personnes dans les poids-lourds sont moins impacteés mais les chiffres restent faibles pour en tirer des conclusions marquées.

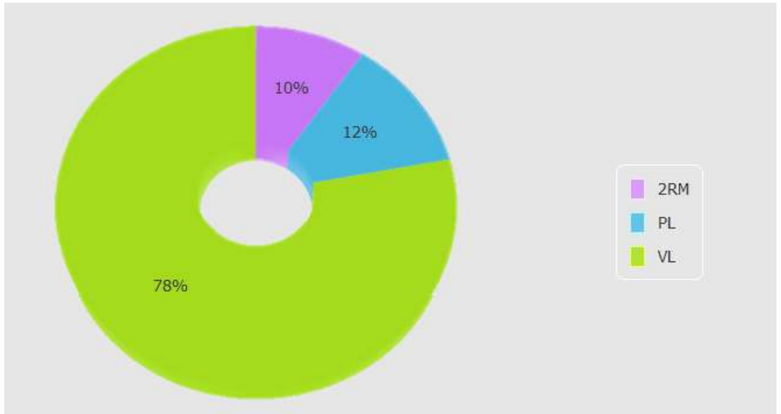


Figure 148 - A75 / Langogne – Type de véhicules impliqués dans les accidents

Type de véhicule	Nombre de victimes	%	Nb de Tués	%	Nb de BH	%	Nb de BNH	%
2RM	7	7,8 %	1,00	10,0 %	5,00	10,2 %	1,00	3,2 %
PL	4	4,4 %	1,00	10,0 %	3,00	6,1 %	0,00	0,0 %
VL	66	73,3 %	7,00	70,0 %	34,00	69,4 %	25,00	80,6 %
Piétons	13	14,4 %	1,00	10,0 %	7,00	14,3 %	5,00	16,1 %

Figure 149 - Rodez / A75 – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait.

Manœuvre des véhicules avant l'accident

La majorité des accidents est survenue sans manœuvre particulière des véhicules impliqués (60%).
En cas de manœuvre, la manœuvre « déporté à gauche » la plus représentée (18% des véhicules alors que les autres manœuvres représentent moins de 5% des cas sauf pour les dépassements avec 7%).

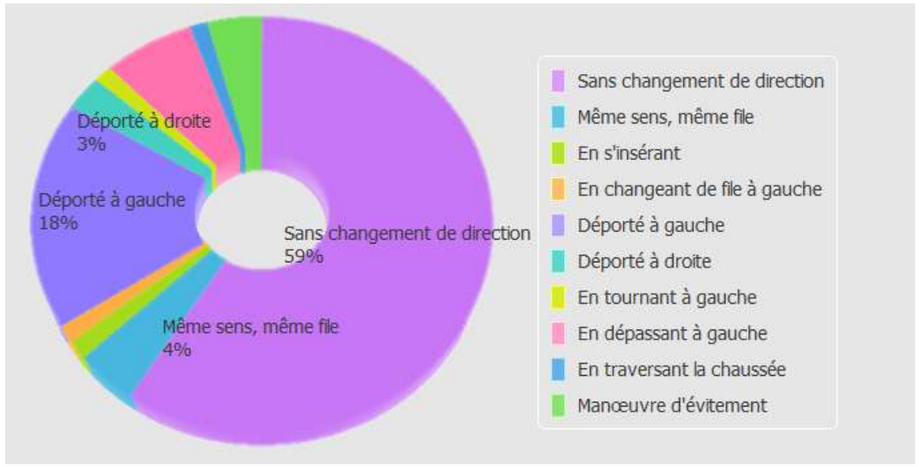


Figure 150 A75 / Langogne – Manœuvre des véhicules avant l'accident.

Les collisions

Type de collision

Plusieurs types de collisions ont été observés. La collision la plus fréquente est « autre collision » avec près de la moitié des accidents.

Les collisions frontales représentent un tiers des accidents. Deux zones concentrent 80% de ces accidents :

- 40% entre Barjac et Mende (sur un linéaire de moins de 10 km) dans le secteur qui dispose du plus grand nombre de créneaux de dépassement.
- 40% entre Badaroux et Châteauneuf-de-Randon. Cette section est cependant nettement plus longue que la précédente (plus de 20 km).

Un seul accident de ce type ne s'est en revanche produit entre Châteauneuf-de-Randon (juste à la sortie de la ville) et Langogne.

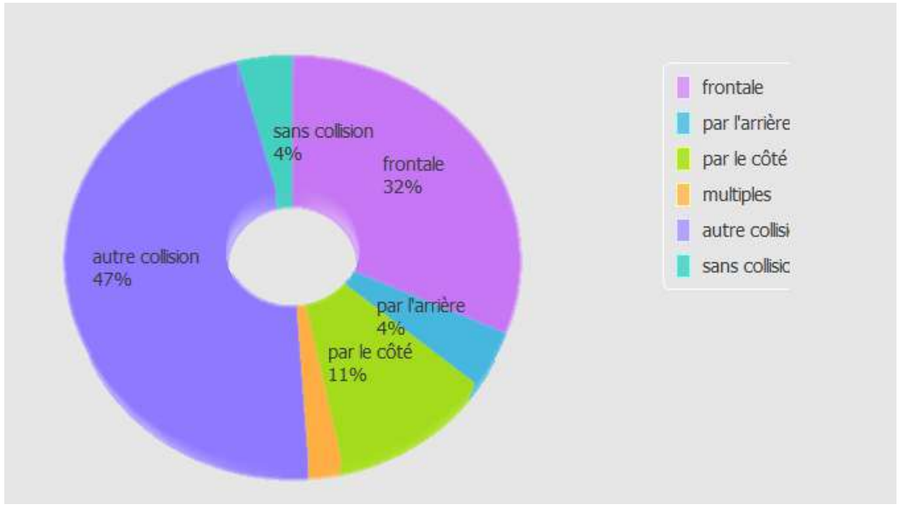


Figure 151 - A75 / Langogne – Type de collision.

Les obstacles heurtés

L'obstacle heurté dans 60% des cas est un véhicule.

Seul 11% des véhicules heurtent un obstacle fixe. Il s'agit dans la grande majorité des cas d'un fossé (ou talus).

Enfin on note la part importante des piétons heurtés. Ce type d'accident représentent 16% des cas. Ces accidents surviennent à Mende (7 accidents sur les 11 survenus dans la préfecture) et à Langogne (tous les accidents).

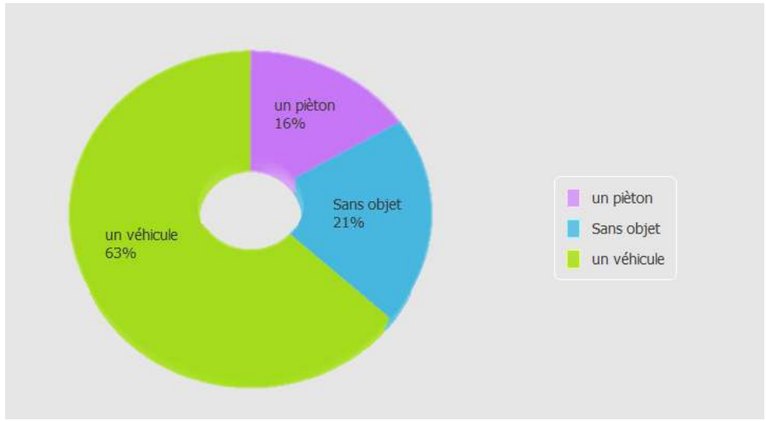


Figure 152 - A75 / Langogne Obstacles mobiles heurtés.

Les conducteurs

Âge des conducteurs

Le tableau ci-dessous présente l'âge des conducteurs des véhicules impliqués dans les accidents.
La part des 18 / 29 ans est relativement importante aux regards des autres tranches d'âge. Vient ensuite la tranche des 60/69 ans.
Les tranches d'âge les moins impliquées sont celles au-dessus de 70 ans (sans doute lié à la baisse de l'usage de la voiture) et les tranches 30-39 ans et 40-49 ans.

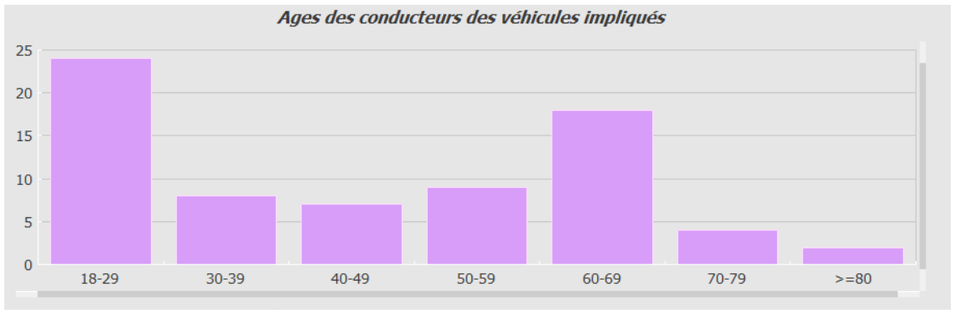


Figure 153 A75 / Langogne – Âge des conducteurs.

Facteur Alcool

Dans 9% des accidents un des conducteurs impliqués avait son taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

10% des accidents mortels impliquent le facteur alcool et ils ont été la cause de 10% des tués.
Le facteur alcool n'apparait pas comme un facteur important des accidents.

Trajet des usagers

Le trajet effectué par les victimes était dans plus de 60% un trajet pour les « loisirs ». Vient ensuite les trajets domicile-travail (12%) et professionnels (11%).

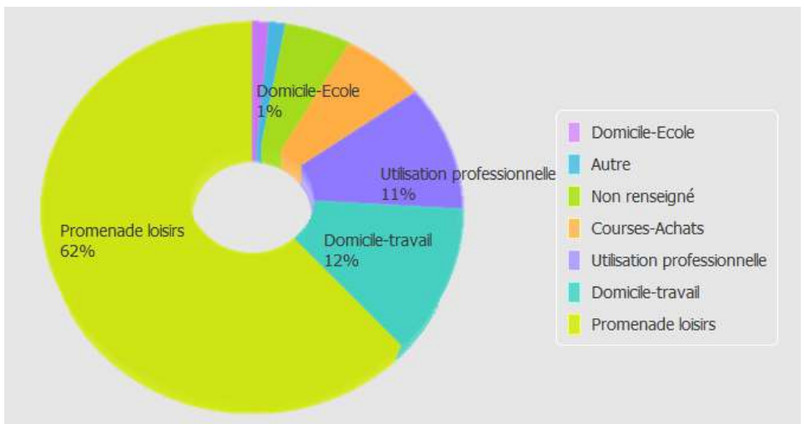


Figure 154 - A75 / Langogne Type de trajet des victimes

La moitié des conducteurs habitent la Lozère.

L'origine des autres conducteurs est très variée avec une faible fréquence (1 à 3 conducteurs). 2 conducteurs venait de l'Aveyron et 2 de Haute-Loire.

5.6 Section – Langogne – Le Puy-en-Velay

5.6.1 Bilan global de l'accidentologie

Sur cette section 15 accidents entre 2012 et 2016 ont provoqué le décès de 7 personnes et blessés 28 personnes dont 19 ont dû être hospitalisés.

Le taux d'accidents moyen de la section est de 3.4 accidents pour 100 millions de véhiculexkilomètre (non significativement différent de la référence).

La densité des accidents est de 0.08, valeur significativement plus faible que la référence nationale.

Les pourcentages d'accidents mortels et d'accidents graves ou mortels sont respectivement de 40% et 100%. La route est peu accidentogène mais les accidents y semblent être plus graves.

Le coût de l'insécurité routière s'élève à 6.1 M€ par an sur cette section.

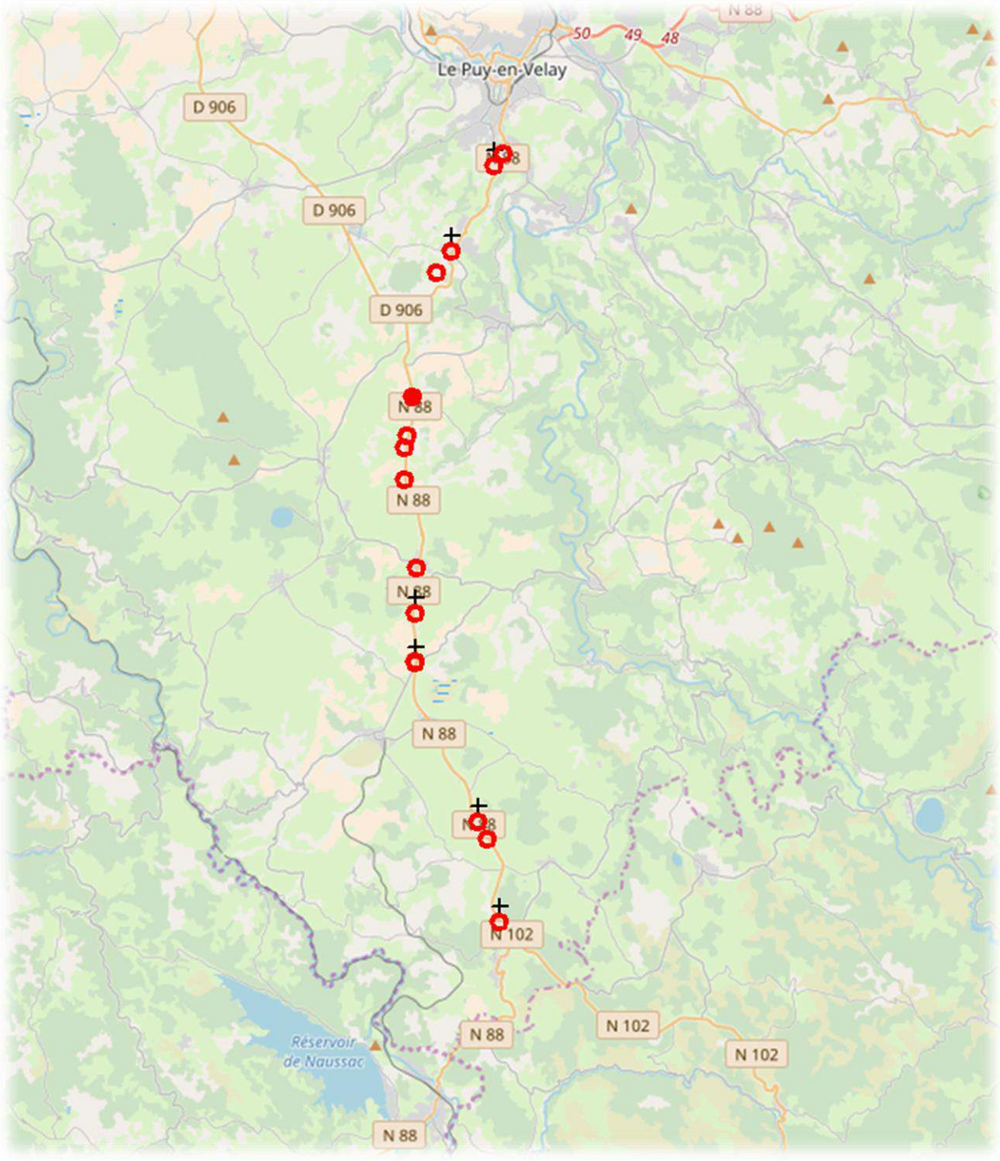


Figure 155 - Langogne / Le Puy-en-Velay - Localisation des accidents

5.6.2 Analyse par section homogène

L'axe a été découpé en sections homogènes vis-à-vis de la configuration et de l'environnement de la route et des niveaux de trafic, présentées dans le tableau ci-dessous.

N°	Section	Agglomération / Hors agglomération	PR début	PR fin	Longueur de la section (km)
1	Le Puy-en-Velay / RD906	Hors agglomération	66+490	73+700	7.1
2	RD906 / Bizac	Hors agglomération	73+700	77+000	3.4
3	Bizac / Costaros	Hors agglomération	77+000	82+120	5.1
4	Costaros	Agglomération	82+120	83+100	1
5	Costaros / N102	Hors agglomération	83+100	96+000	13.2
6	N102 / Pradelles	Hors agglomération	96+000	96+990	1
7	Pradelles	Agglomération	96+990	98+230	1.2
8	Pradelles / Langogne	Hors agglomération	98+230	0+000	4.5

Le tableau ci-après présente le bilan de l'accidentologie pour sur l'ensemble de ces sections.

Numéro de la section	TMJA TV moyen	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents gravers	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés	Personnes indemnes	Taux d'accident	Densité d'accidents	% Accidents mortels	% Accidents graves	Coût annuel
1	9 825	4	2	4	2	6	0	1	3,15	0,11	50,0 %	100,0 %	1 786 592,00 €
2	7 669	1	0	1	0	1	0	0	2,11	0,06	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
3	7 669	3	0	3	0	3	3	5	4,20	0,12	0,0 %	100,0 %	255 814,00 €
4	5 563	1	0	1	0	1	0	1	10,03	0,20	0,0 %	100,0 %	82 030,00 €
5	5 563	6	4	6	5	8	6	8	4,49	0,09	66,7 %	100,0 %	3 914 700,00 €
6	6 343	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
7	6 343	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €
8	6 343	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %	0,00 €

Aucune section ne fait ressortir d'indicateurs montrant un secteur particulièrement accidentogène. On note qu'aucun accident n'est survenu entre Langogne et la N102 alors qu'il s'agit du tronçon géométriquement le plus contraint.

5.6.3 Zones d’accumulation d’accidents

Aucune zone d’accumulation d’accidents n’est observée sur la RN88 entre Langogne et le Puy-en-Velay.

5.6.4 Analyses thématiques

Évolution temporelle des accidents

Le graphe ci-dessous présente l’évolution annuelle de l’accidentologie (accidents, victimes) entre 2012 et 2016.

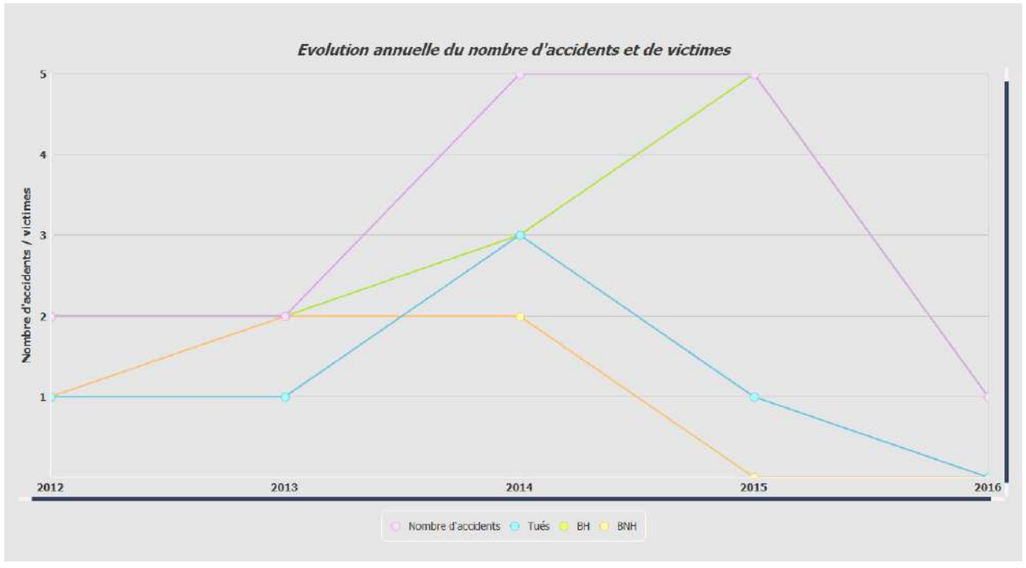
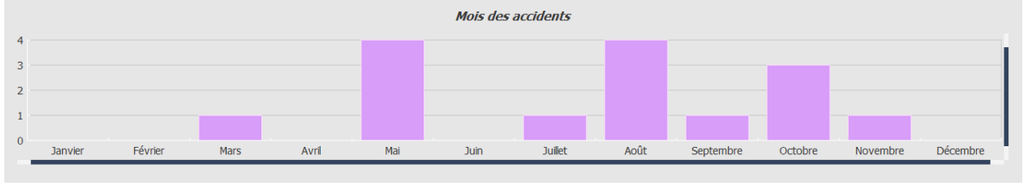


Figure 157 Langogne / Le Puy-en-Velay - Évolution annuelle de l'accidentologie

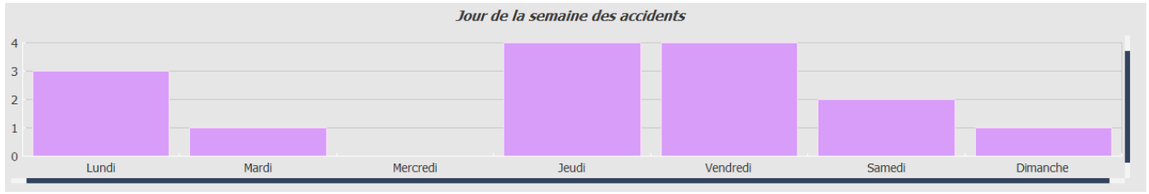
Le nombre d’accidents varie entre 1 et 5 accidents par an sans marquer de tendance particulière.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les mois de l’année.

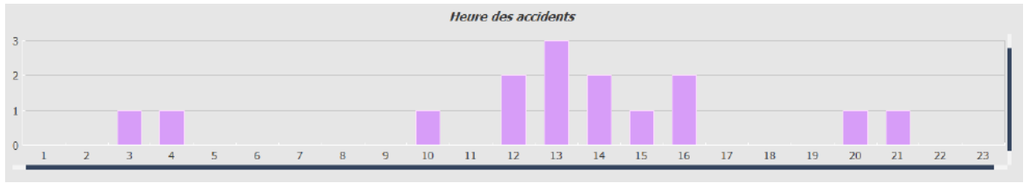


Les accidents en hivers sont relativement peu nombreux. Ils se concentrent plutôt sur la période de mai à octobre.

Le graphe ci-après présente la répartition des accidents suivant les jours de la semaine.



Le graphe ci-après présente la répartition horaire des accidents durant la journée.



La majorité des accidents se déroulent l’après-midi entre 12h et 16h.

Localisation des accidents

En agglomération

Les accidents se déroulent pour plus de 85% en rase campagne.

2 accidents se sont déroulés en agglomération (Costaros et Cussac-sur-Loire). Dans les deux cas il s'agit d'un piéton renversé par un véhicule (poids lourds et scooter).

En Intersection

87% des accidents se sont déroulés hors intersection.

Deux accidents se sont déroulés dans des intersections (carrefours en croix et T).

Le graphe ci-dessus présente la répartition des accidents suivant le type d'intersection.

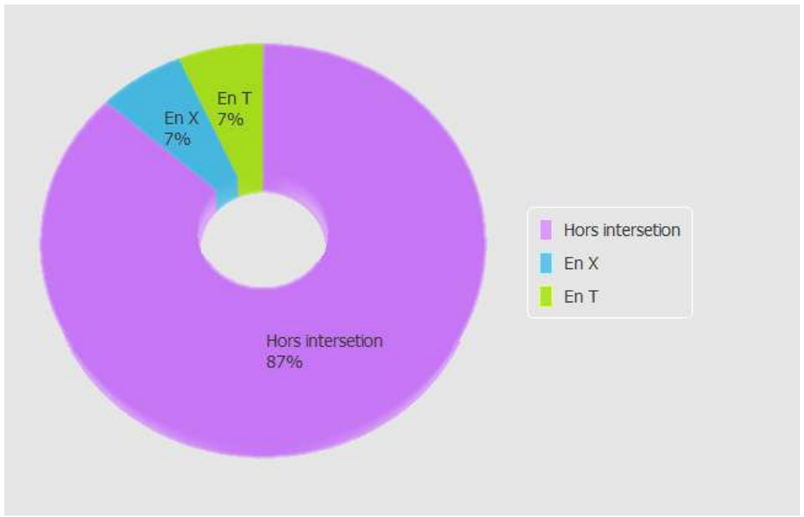


Figure 158 - Langogne / Le Puy-en-Velay - Accidents en intersection

Circonstances des accidents

Conditions climatiques

Plus de 90% des accidents se sont déroulés dans des conditions climatiques normales (soit tous les accidents sauf 1 avec du brouillard).

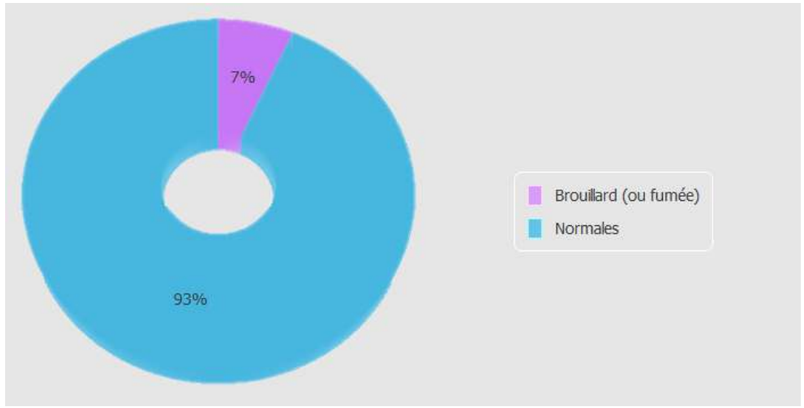


Figure 159 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Accidents et conditions climatiques

Conditions de luminosité

80% des accidents se sont déroulés de jour (en lien avec la répartition horaire des accidents).

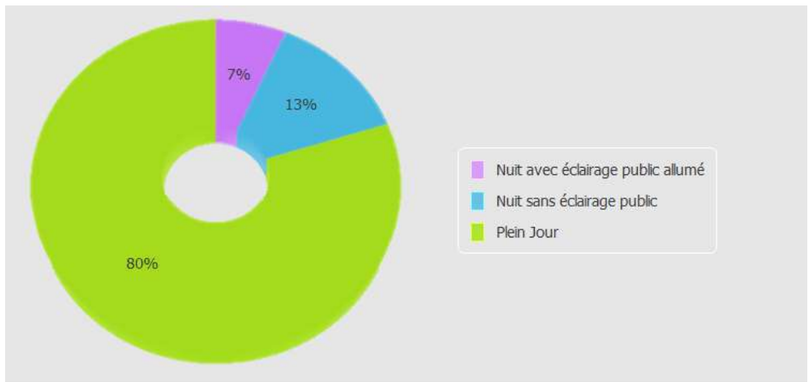


Figure 160 Langogne / Le Puy-en-Velay – Accidents et conditions de luminosité

Véhicules impliqués

Type de véhicules

Sur les 26 véhicules impliqués dans les accidents, près de 77% étaient des voitures, 12% des deux roues motorisées.

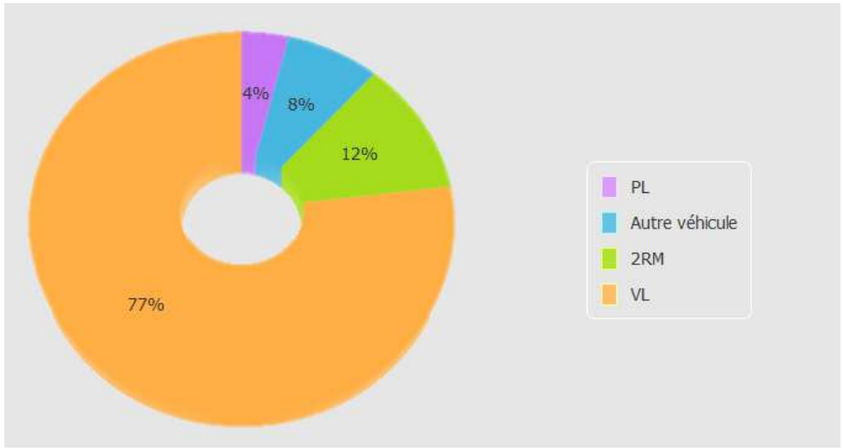


Figure 161 Langogne / Le Puy-en-Velay – Type de véhicules impliqués dans les accidents

Type de véhicule	Nombre de victimes	%	Nb de Tués	%	Nb de BH	%	Nb de BNH	%
PL	0	0,0 %	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Autre véhicule	1	2,9 %	0,00	0,0 %	1,00	5,3 %	0,00	0,0 %
2RM	2	5,7 %	0,00	0,0 %	2,00	10,5 %	0,00	0,0 %
VL	30	85,7 %	6,00	85,7 %	15,00	78,9 %	9,00	100,0 %
Piétons	2	5,7 %	1,00	14,3 %	1,00	5,3 %	0,00	0,0 %

Figure 162 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Victimes en fonction du véhicule dans lequel elle se trouvait.

Manœuvre des véhicules avant l'accident

La majorité des accidents est survenue sans manœuvre particulière des véhicules impliqués (54%).
En cas de manœuvre, la manœuvre « déporté à gauche » est la plus représentée (27% des véhicules alors que les autres manœuvres représentent moins de 5% des cas sauf pour les dépassements avec 8%).

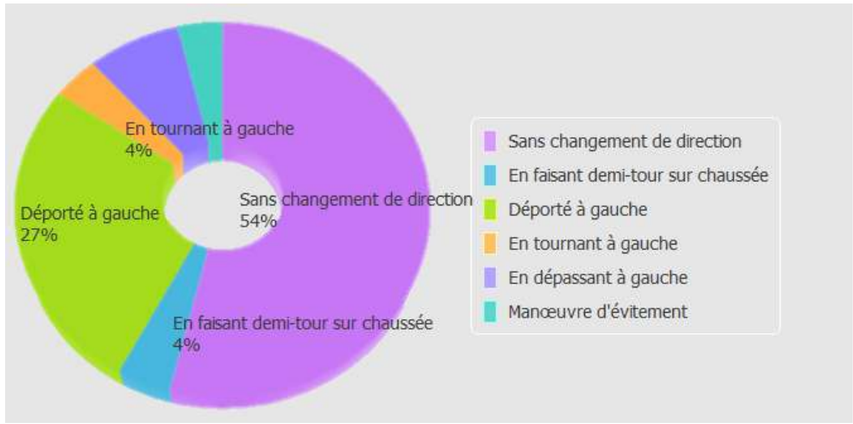


Figure 163 Langogne / Le Puy-en-Velay – Manœuvre des véhicules avant l'accident.

Les collisions

Type de collision

Plusieurs types de collisions ont été observés. La collision la plus fréquente est la « collision frontale » ; elle représente 40% des accidents.

La moitié de ces accidents se situent dans ou aux extrémités des créneaux de dépassements implantés entre Costaros et Bizac (cela représente cependant un nombre d'accidents relativement faible : 3).

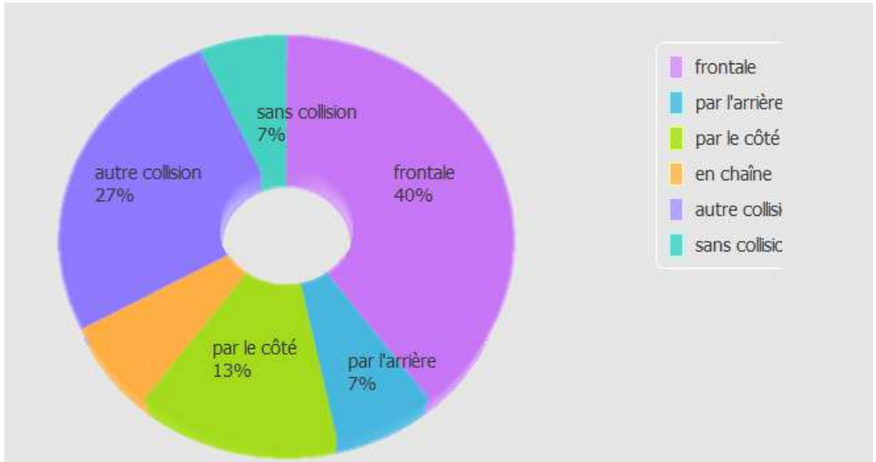


Figure 164 - Langogne / Le Puy-en-Velay – Type de collision.

Les obstacles heurtés

L'obstacle heurté dans 80% des cas est un véhicule.

Un seul véhicule a heurté un obstacle fixe (talus).

Les conducteurs

Âge des conducteurs

Le tableau ci-dessous présente l'âge des conducteurs des véhicules impliqués dans les accidents.
La répartition des tranches d'âge des conducteurs dans les accidents est différente des autres sections de la RN88 ; les conducteurs se répartissent essentiellement dans quatre catégories d'âge (18/29 – 40/49 – 50/59 - 60/69). Les catégories les moins présentent sont les 30/39 et 70/79.

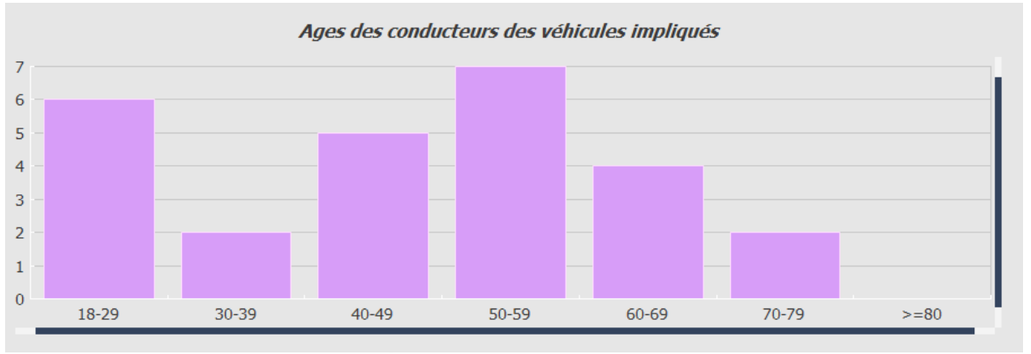


Figure 165 Langogne / Le Puy-en-Velay – Âge des conducteurs.

Facteur Alcool

Trois accidents (20%) mettent en cause le facteur alcool. Aucun des accidents n'a été mortel.

Trajet des usagers

Le trajet effectué par les victimes était dans 65% des cas un trajet pour les « loisirs ». Vient ensuite les trajets professionnels (12%) et les trajets pour effectuer des courses ou achats.

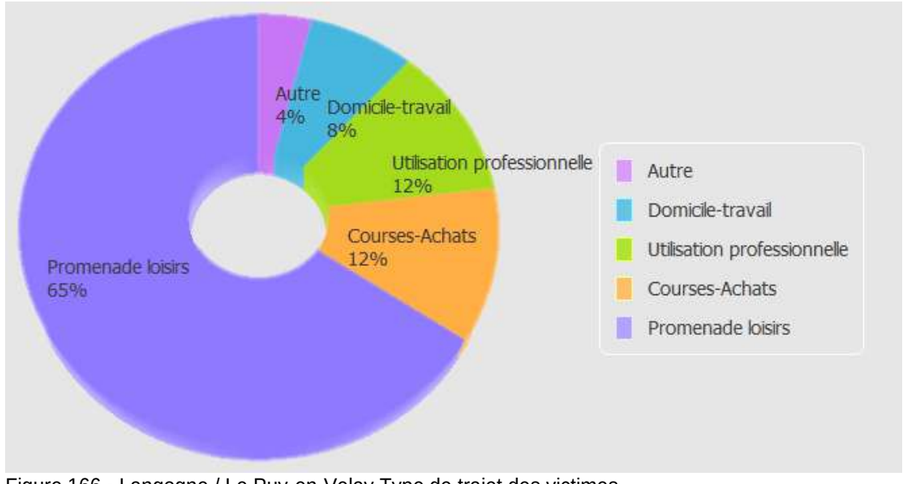


Figure 166 - Langogne / Le Puy-en-Velay Type de trajet des victimes

6 PRÉVISIONS DE TRAFIC

6.1 Zonage

Le zonage de l'aire d'étude est encadré par les autoroutes A20, A89, A7-A9 et comprends l'A75. Ce périmètre étendu permettra de bien tenir compte des reports d'itinéraires pour les déplacements de longue distance.

Le zonage utilisé sera dimensionné à la commune sur le corridor des sections de RN88 étudié. À l'extérieur de ce corridor, on utilisera le zonage à l'EPCI. Pour le zonage externe, nous nous baserons sur des zones pénétrantes dans une logique de bassin versant.

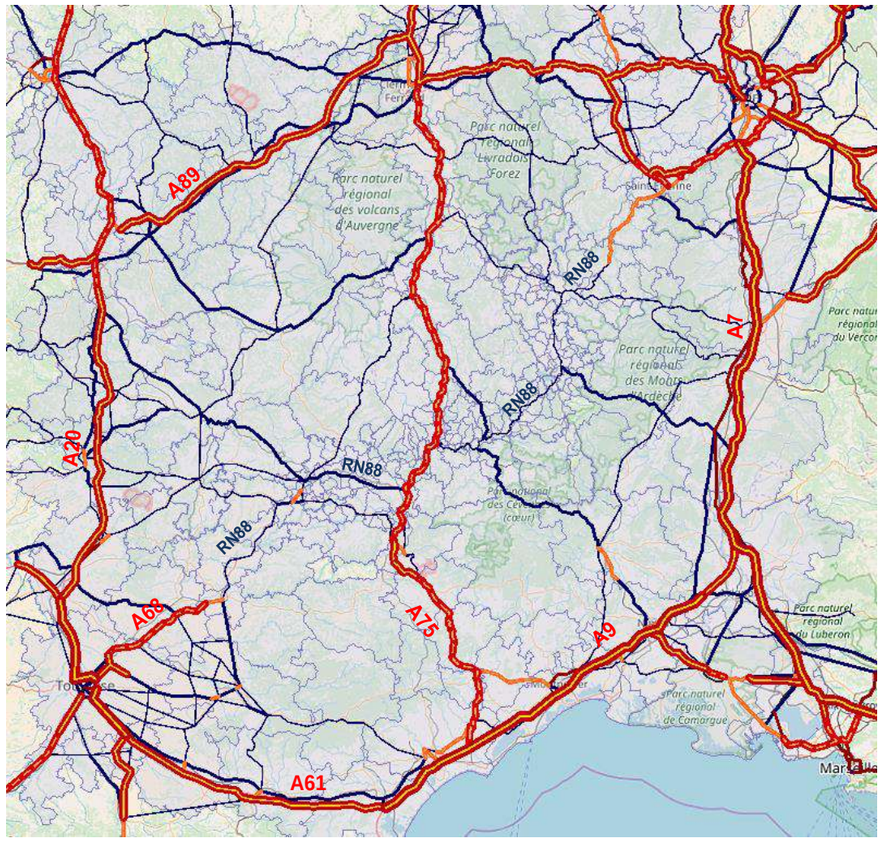


Figure 167 : Zonage de la modélisation des trafics sur la RN88

6.2 Le réseau modélisé

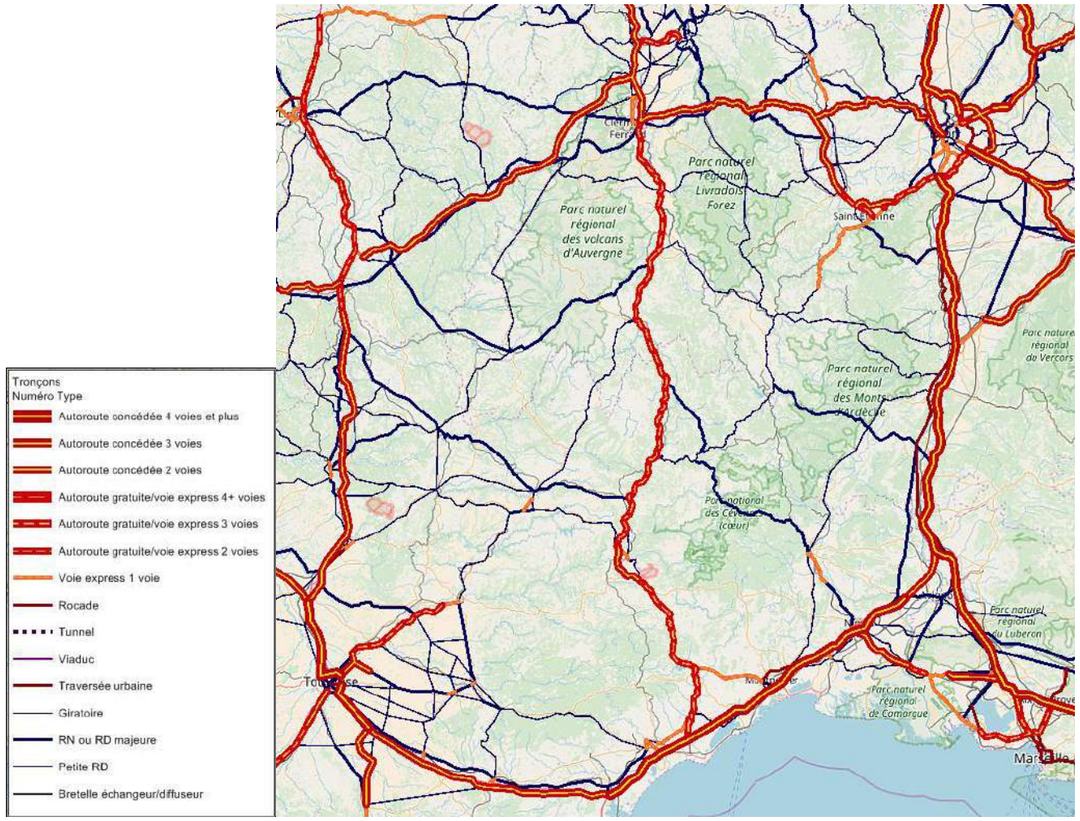


Figure 168 : Réseau modélisé sur le périmètre d'étude

Le réseau sera décrit finement sur le corridor de la RN88. Le réseau départemental sera modélisé sur un périmètre élargi. Sur le reste du périmètre, nous modéliserons le réseau structurant.

6.3 Le logiciel et la méthode d'affectation

Pour modéliser les trafics, nous utiliserons le logiciel VISUM (PTV).

Les flux seront modélisés à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir d'un mois « caractéristique » (mois hors période estivale).

Modélisation de l'heure de pointe du matin et de l'heure de pointe du soir d'un mois « caractéristique »

La procédure d'affectation utilisera le module « Tribut » pour les flux internes et d'échange des communes du corridor RN88 et ceux inférieurs à 100 km. Ce module permet en effet une prise en compte du péage plus satisfaisante car il fait varier la valeur du temps des usagers en fonction de la longueur de leur déplacement, de leur motif et de leur revenu.

Nous utiliserons une procédure d'affectation à l'équilibre (ou Tribut avec dispersion nulle ou très faible) pour les flux de transit et les autres flux supérieurs à 100 km.

7 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

7.1 Présentation de l'aire d'étude

Le diagnostic environnemental est établi dans une bande d'étude axée sur la RN88 et englobant les différentes variantes d'aménagement de l'itinéraire entre Rodez (Aveyron), l'autoroute A75, Mende (Lozère) et Le Puy-en-Velay (Haute-Loire).

Cette bande d'étude, **longue de 163 km et large de 5 km environ** se compose des sections suivantes :

- **Section Rodez – Séverac-le-Château (A75)** : 41 km
- **Section A75 – Le Puy-en-Velay** : 122 km
  - A75 – Mende : 33 km
  - Mende – Le Puy-en-Velay : 89 km

Cette bande d'étude intéresse, d'Ouest en Est, les communes suivantes :

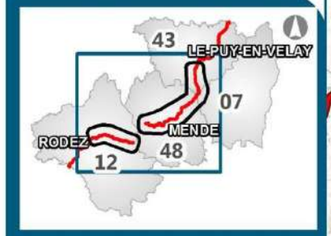
- **Aveyron** : Onet-le-Château, Sainte-Radegonde, La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Palmas, Séverac-l'Église, Gaillac d'Aveyron, Recoules-Prévinquières, Lavernhe, Buzeins, Lapanouse, Séverac-le-Château ;
- **Lozère** : Le Monestier, Saint-Bonnet-de-Chirac, Les Salelles, Palhers, Grèzes, Chanac, Esclanédes, Cultures, Gabrias, Barjac, Balsièges, Mende, Chastel-Nouvel, Badaroux, Le Born, Pelouse, Laubert, Allenc, Montbel, Châteauneuf-de-Randon, Chaudeyrac, Pierrefiche, Rocles, Cheylard-l'Evêque, Saint-Flour-de-Mercoire, Langogne ;
- **Ardèche** : Lespéron ;
- **Haute-Loire** : Pradelles, Saint-Paul-de-Tartas, Barges, Landos, Costaros, Cayres, Le Brignon, Solignac-sur-Loire, Saint-Christophe-sur-Dolaison, Cussac-sur-Loire.

RN88 - RODEZ / LE PUY-EN-VELAY

LOCALISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- Axe projet DUP
- Tracé préférentiel issu de la concertation
- RN88 existante
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale



Date: février 2018 egis

0 5 10 km 1:400 000

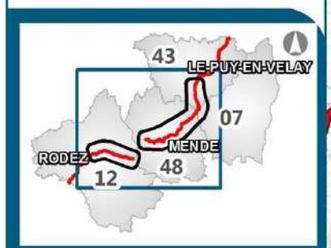
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

RN88 - RODEZ / LE PUY-EN-VELAY

VISUALISATION GLOBALE DU CALEPINAGE 25000IÈME

LÉGENDE

- Aire d'étude
- Axe projet DUP
- Tracé préférentiel issu de la concertation
- RN88 existante
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale



Date: février 2018 egis

0 5 10 km 1:400 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

7.2 Contexte géologique et relief

7.2.1 Contexte géologique et contraintes géotechniques

Entre Rodez et l'A75

La RN88 se développe à la charnière de deux ensembles géologiques :

- Au Sud de la RN88, des terrains cristallophylliens de nature essentiellement gneissique représentés par les orthogneiss de Rodez et des Palanges ;
- Au Nord de la RN88, les terrains sédimentaires du détroit de Rodez qui font apparaitre deux types de formations :
  - Des terrains primaires du permo-carbonifère principalement composés de grés houillers et conglomérats du Carbonifère au Nord des Palanges et de conglomérats gréso-pélitiques du Permien (Rougier) au Nord de Rodez et des Palanges et au Sud de Vimenet et de Séverac-le-Château ;
  - Une couverture sédimentaire du Jurassique composée de marnes grises du Lias à l'Ouest de Laissac et de Séverac et de calcaires et dolomies du Dogger au Malm sur les Causses Comtal et de Séverac.

Sur cette partie de l'itinéraire, les principales contraintes géotechniques pour l'aménagement de la RN88 vont être liées :

- Aux risques d'instabilité dans les secteurs conjuguant des pentes fortes et des terrains de qualité médiocre comme les marnes grises et les schistes feuilletés du lias dans la région de Séverac
- À l'existence d'un réseau karstique dans les formations calcaires et dolomitiques des causses Comtal et de Séverac, avec la présence possible de dolines et de cavités qui peuvent être à l'origine d'effondrements de terrains et engendrer des travaux confortatifs onéreux.

Entre l'A75 et Le Puy-en-Velay

La RN88 se développe successivement d'Ouest en Est au sein des formations géologiques suivantes :

- Entre l'A75 et Mende (Badaroux), le substratum se compose de formations sédimentaires du Jurassiques caractéristiques des causses : Lias calcaire puis marneux, Dogger calcaire et dolomitique. Ces formations sont entaillées par la vallée du Lot et ses alluvions.
- Entre Mende (Badaroux) et Langogne, le substrat est principalement de nature granitique et se présente sous la forme d'un vaste plateau peu vallonné
- Entre Langogne et Saint-Paul de Tartas, le substratum est essentiellement constitués de terrains métamorphiques de nature gneissique cottoyant localement quelques édifices volcaniques basaltiques.
- Entre Saint-Paul de Tartas et Solignac-sur-Loire, l'itinéraire se développe au sein d'un haut plateau volcanique de nature basaltique.

Sur cette partie de l'itinéraire, les principales contraintes géotechniques pour l'aménagement de la RN88 sont principalement situées :

- Dans les formations jurassiques calcaires, dolomitiques et marneuses des causses entre l'A75 et Badaroux :
  - Risques liés à la présence d'un réseau karstique dans les formations calcaires et dolomitiques des causses avec des zones de grandes failles et de dolines ;
  - Risques de mouvements de terrains et d'instabilités dans les versants marneux sous-jacents des falaises calcaires qui constituent les causses ou les chams ;
  - Risques d'instabilités au sein des éboulis argilo-calcaires de pentes des causses et des chams, résultant de la présence parfois abondante d'eau au contact entre le calcaire du causse et les marnes imperméables ;
  - Présence de falaises calcaires abruptes au niveau de certains causses ou chams, se traduisant par la présence d'éboulis calcaires importants.

  Les zones les plus instables dans ce secteur se situent :
  - à l'Ouest de Balsièges autour des chams de Blanquet (à Grèzes) et de Vielbougue (à Barjac),
  - sur les versants Sud des causses de la Cham de Blanquet et de Palheret,
  - sur le versant Sud des Causses de Mende et du Masseguin,
  - sur le versant du Truc de Balduc dominant le Bramont,
  - sur le versant Nord du Causse de Mende autour du ruisseau de la Valette (à Badaroux).
- Dans les formations granitiques entre Badaroux et Saint-Flour-de-Mercoire (Langogne) et dans les zones de gneiss oeillés entre Langogne et Pradelles, ou des instabilités peuvent se produire au niveau de l'horizon d'altération superficielle de la roche.

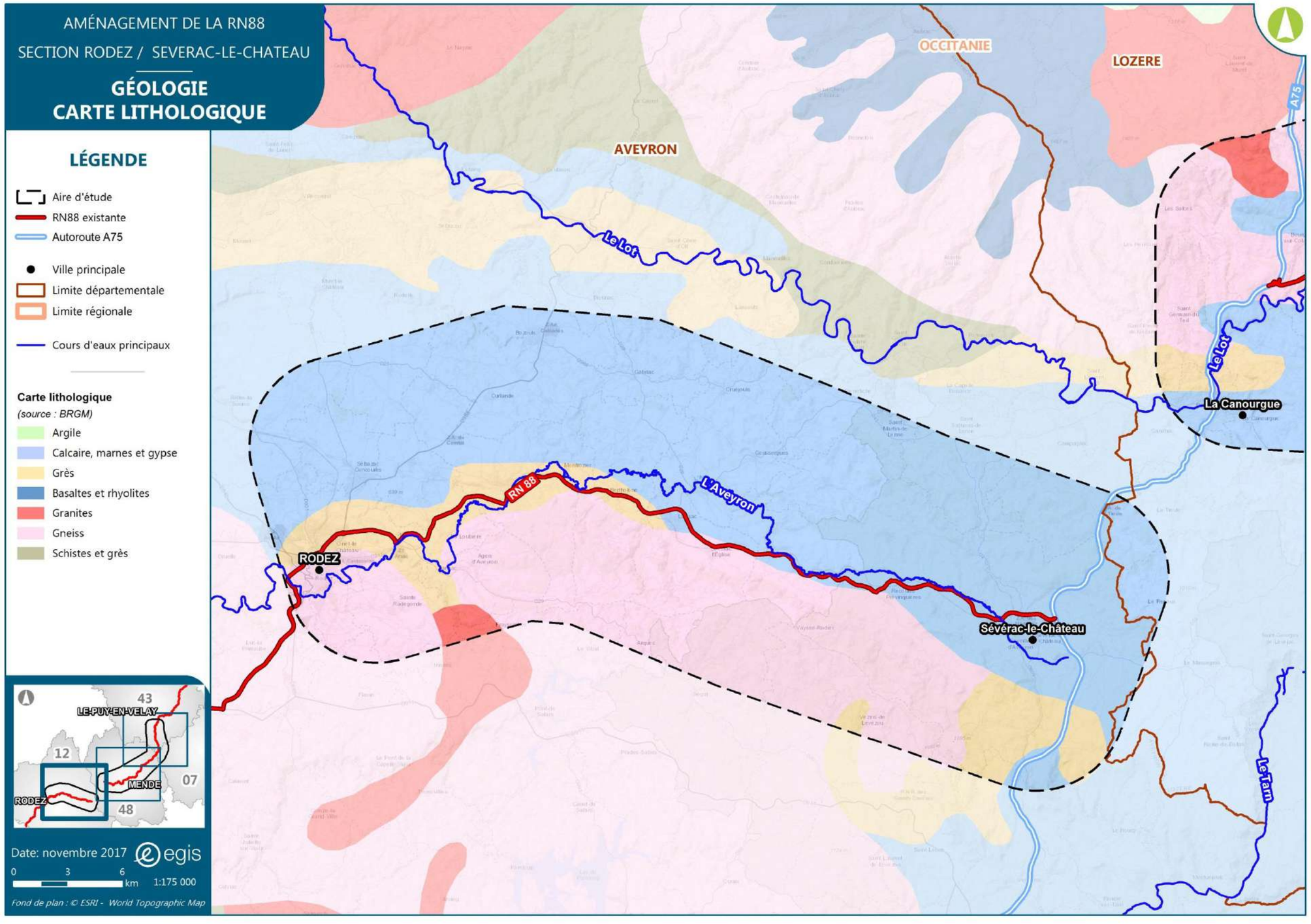
SYNTHÈSE DES ENJEUX GÉOTECHNIQUES

Entre Rodez et l'A75 *les principales contraintes géotechniques sont liées :*

- *Aux risques d'instabilité dans les secteurs conjuguant des pentes fortes et des marnes grises et schistes feuilletés du Lias (secteur de Séverac). Ces risques sont surtout présents pour le tracé du projet à 2x2 voies dans le secteur de Lapanouse.*
- *A la présence possible de dolines et de cavités dans les secteurs karstiques des Causse Comtal et de Séverac. Ces cavités naturelles sont plus nombreuses à proximité de la RN88 actuelle que du tracé du projet à 2x2 voies sur lequel cette contrainte est essentiellement présente dans les secteurs de Palmas et de Lapanouse.*

Entre l'A75 et le Puy-en-Velay *les principales contraintes géotechniques sont liées :*

- *Dans les formations calcaires et marneuses des causses entre l'A75 et le secteur de Mende/Badaroux : risques liés à la présence de formations karstiques (dolines, cavités), risques d'instabilité dans les versants marneux sous-jacents des falaises calcaires des causses et des chams, et au sein des éboulis argilo-calcaires de pentes, risques liés à la présence de falaises calcaires abruptes (éboulements). Le tracé du projet à 2x2 voies est confronté à la présence de cavités naturelles dans les secteurs du Monastier, de Chanac et de Grèzes, et à des risques potentiels de glissements de terrain dans le secteur de Saint-Bonnet de Chirac. La RN88 actuelle est confrontée à des risques potentiels de glissements de terrain dans le secteur des Salelles et à des risques potentiels de chutes de blocs dans les secteurs de Cultures, Balsièges, Mende et Badaroux et plus à l'Est dans le secteur de Langogne.*
- *Dans les formations granitiques (entre Badaroux et Langogne) et gneissiques (entre Langogne et Pradelles) : risques d'instabilités au niveau de l'horizon d'altération superficielle de la roche.*


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU
GÉOLOGIE
CARTE LITHOLOGIQUE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Carte lithologique
(source : BRGM)
Argile
Calcaire, marnes et gypse
Grès
Basaltes et rhyolites
Granites
Gneiss
Schistes et grès
OCCITANIE
AVEYRON
LOZERE
A75
Le Lot
La Canourgue
RN 88
L'Aveyron
RODEZ
Sévérac-le-Château
Le Tarn
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

GÉOLOGIE
CARTE LITHOLOGIQUE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Carte lithologique

(source : BRGM)

- Argile
- Calcaire, marnes et gypse
- Grès
- Basaltes et rhyolites
- Granites
- Gneiss
- Schistes et grès



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

A75

L'Allier

Langogne

Châteauneuf-de-Randon

RN 88

MENDE

Le Lot

Chanac

Le Lot

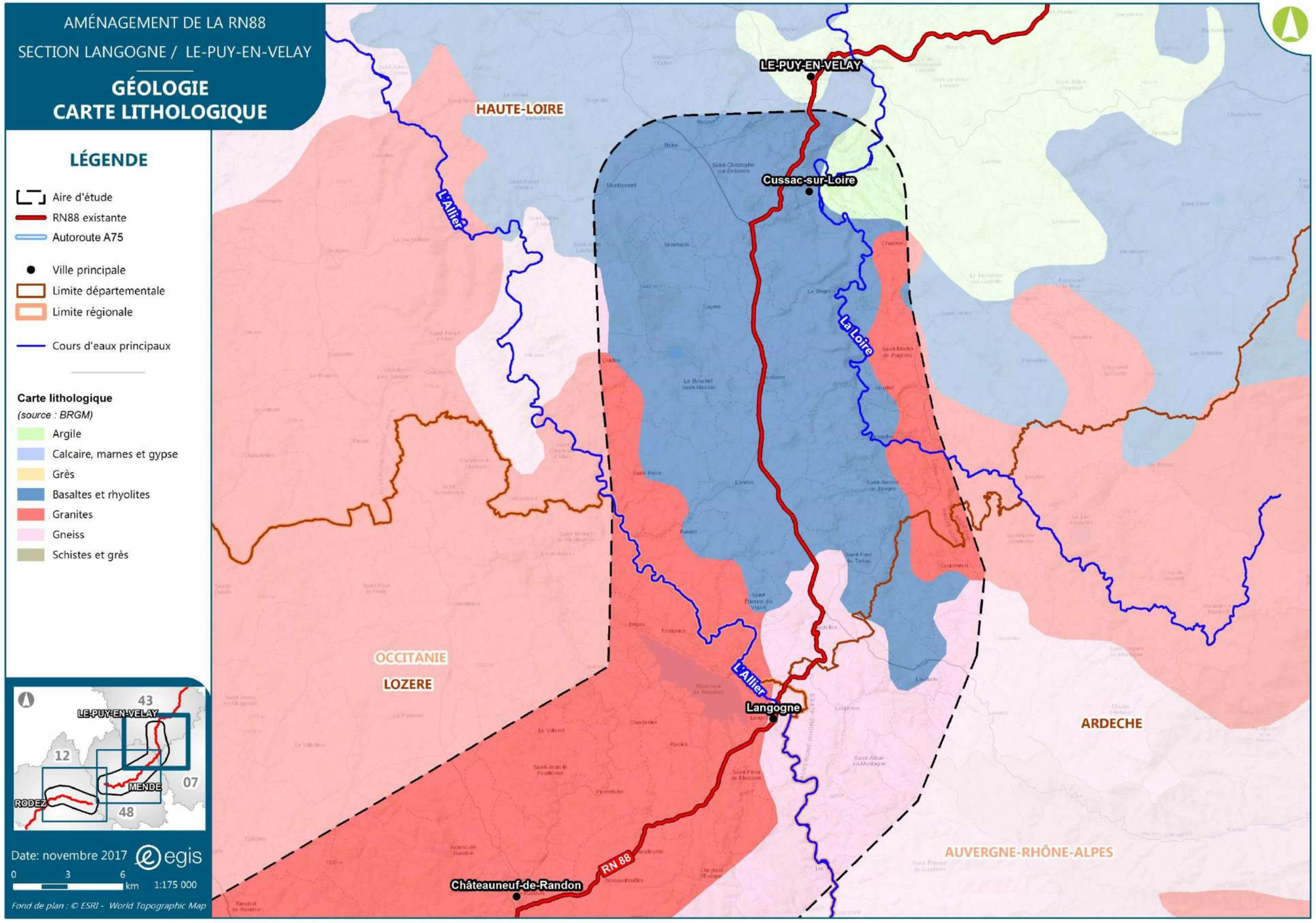
La Canourgue

Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

GÉOLOGIE
CARTE LITHOLOGIQUE



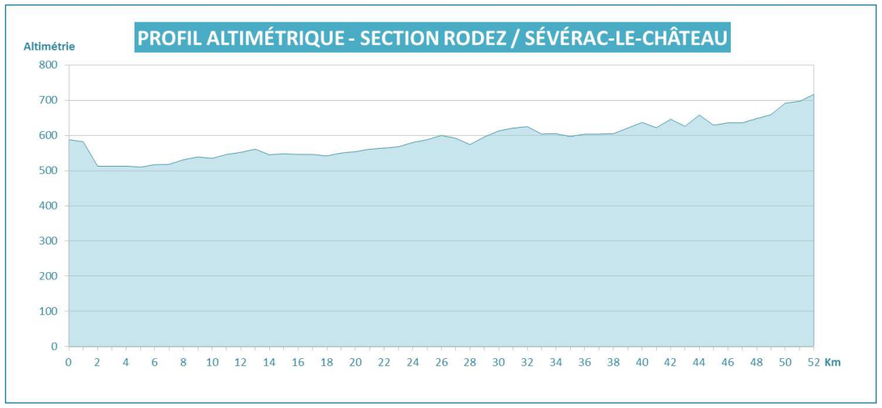
7.2.2 Relief

Entre Rodez et l'A75

Entre Rodez et l'A75, l'itinéraire remonte globalement la haute vallée de l'Aveyron qui s'écoule entre les plateaux des Causses Comtal et de Séverac au Nord et les massifs du Lévezou et des Palanges au Sud.

L'itinéraire s'inscrit au sein des grandes unités géomorphologiques et topographiques suivantes :

- Le bassin de Rodez et la haute vallée de l'Aveyron, entre Rodez et Palmas, présentent un relief dans l'ensemble peu marqué avec des altitudes qui varient d'Ouest en Est entre 550 et 600 m. En amont de Palmas la vallée se rétrécit et les pentes deviennent plus marquées de part et d'autre de l'Aveyron. L'altitude du fond de la vallée est de 730 m environ à Séverac-le-Château.
- Les plateaux des causses (d'Ouest en Est le Causse Comtal puis le Causse de Séverac) s'inscrivent entre les vallées de l'Aveyron (au Sud) et du Lot (au Nord). Le Causse Comtal se présente comme un plateau karstique d'altitude moyenne comprise entre 600 et 680 m. Le Causse de Séverac offre un relief plus marqué avec des altitudes moyennes un peu plus élevées voisines de 750 m et jusqu'à 982 m au Plo de Montbanast au Nord de Séverac-le-Château. Ces deux causses forment deux entités géomorphologiques distinctes séparées par la vallée de la Serre.
- Les reliefs des massifs du Lévezou et des Palanges s'élèvent rapidement au-dessus de 700 m au Sud de la vallée de l'Aveyron (rive gauche), pour atteindre des altitudes de 900 m (Palanges) à plus de 1000 m au-dessus de Gaillac-d'Aveyron.



Entre l'A75 et Le Puy-en-Velay

Entre l'A75 et Le Puy-en-Velay, le territoire traversé se situe dans un contexte de moyenne montagne avec des altitudes qui varient entre 600 m environ au niveau de l'autoroute A75 (vallée de la Colagne) et localement plus de 1250 m à l'Est de Laubert.

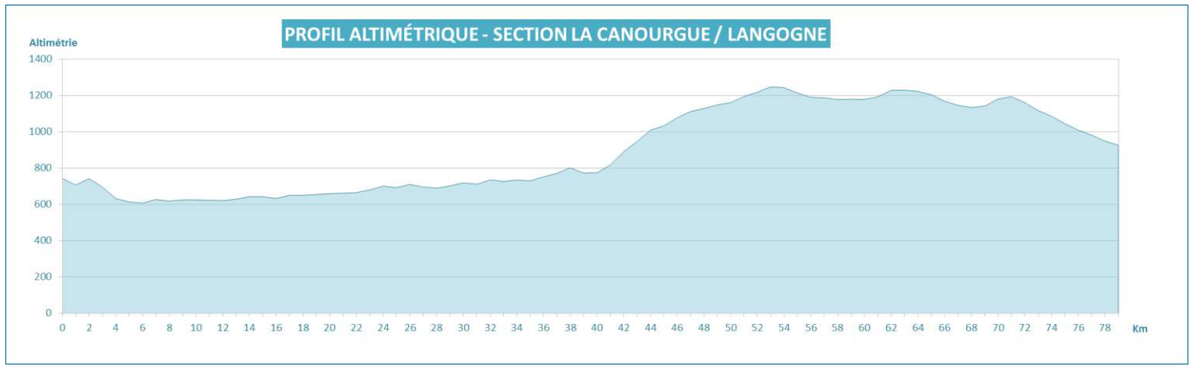
L'itinéraire remonte tout d'abord la haute vallée du Lot jusqu'à Badaroux à l'Est de Mende.

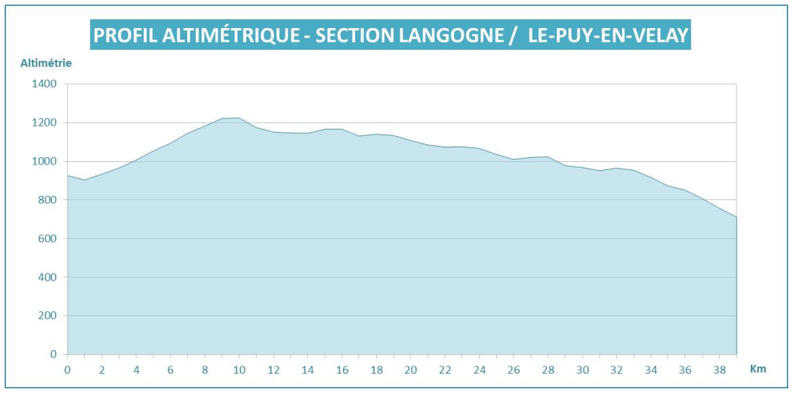
Il quitte ensuite la vallée du Lot pour emprunter la vallée de l'Esclancide puis un vaste plateau granitique peu vallonné d'altitude 1100 m environ (extrémité Sud des Monts de la Margeride) jusqu'à Langogne (920 m) ou il franchit la haute vallée de l'Allier.

L'itinéraire se poursuit dans le département de la Haute-Loire où il traverse des hauts plateaux gneissiques puis volcaniques, à des altitudes le plus souvent supérieures à 1100 m et localement à plus de 1200 m, jusqu'à l'approche du Puy-en-Velay et de la haute vallée de la Loire.

L'itinéraire s'inscrit ainsi au sein ou à proximité des grandes unités géomorphologiques et topographiques suivantes :

- La haute vallée du Lot à l'aval de Badaroux, le plus souvent étroite et sinueuse ;
- Les trucs (buttes témoins) et les vallées au Nord du Lot et de Chanac (à l'aval de Mende) ;
- Le causse de Sauveterre au Sud du Lot, qui se présente comme un vaste plateau calcaire mamelonné sans relief saillant remarquable mais culminant à près de 1000 m au Causse du Villard ;
- Les causses et vallées autour de Mende ;
- Les plateaux granitiques peu vallonnés et les vallées de la Margeride Orientale, entre Châteauneuf de Randon et Langogne, à 1100 m d'altitude environ ;
- La haute vallée de l'Allier, encaissée d'une centaine de mètres dans les plateaux qui l'entourent ;
- Les hauts plateaux métamorphiques et volcaniques au Sud et à l'Est de la chaine du Devès, dont l'altitude est régulièrement supérieure à 1100 m.





SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU RELIEF

Entre Rodez et l'A75 *le fond du bassin de Rodez et de la vallée de l'Aveyron sont assez plats et dans l'ensemble suffisamment larges pour accueillir des infrastructures. De même, le Causse Comtal se présente comme un plateau d'altitude au relief peu marqué. Les contraintes de reliefs vont donc principalement se situer dans la zone de transition entre la vallée de l'Aveyron et les plateaux des causses situés au Nord. Au Sud de la vallée, les pentes des versants des massifs des Palanges et du Lévezou limitent les possibilités de réaliser des aménagements en site neuf.*

Entre l'A75 et le Puy-en-Velay *l'itinéraire se développe dans un contexte de moyenne montagne et les principales contraintes de reliefs vont donc être liées :*

- *À la présence des falaises abruptes qui limitent les grands entablements calcaires de causses (de Sauveterre, de Marvejols, de Mende et de Changefège…) ;*
- *À la présence de truc et cham (buttes témoins) au Nord de Chanac et dans la vallée du Bramont ;*
- *A la présence des grandes vallées du Lot et de l'Allier, le plus souvent étroites et encaissées dans les plateaux environnants (contrainte pour le franchissement de l'Allier à Langogne) ;*
- *Aux nombreux talwegs profonds au Nord de la vallée du Lot ;*
- *Aux buttes volcaniques résiduelles pouvant constituer des obstacles ponctuels évitables sur les hauts plateaux à l'Est de la chaine du Devès.*

Le plateau granitique entre Mende et Langogne et le plateau volcanique entre Saint-Paul de Tartas et Solignac-sur-Loire présentent peu de contraintes de relief.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ALTIMÉTRIE

LÉGENDE

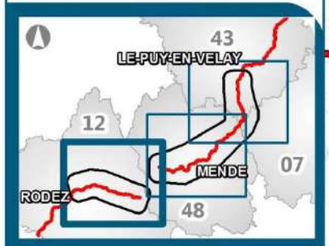
- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Altimétrie

Max : 1543m

Min : 379m

- Pente supérieure à 20°



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

AVEYRON

A75

Le Lot

La Canourgue

RN 88

L'Aveyron

RODEZ

Sévérac-le-Château

Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ALTIMÉTRIE

LÉGENDE

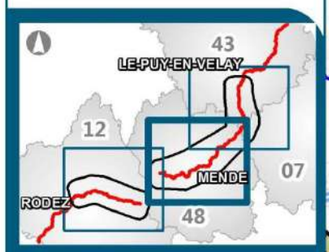
- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Altimétrie

Max : 1543m

Min : 379m

Pente supérieure à 20°



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

Langogne

L'Allier

Châteauneuf-de-Randon

MENDE

RN 88

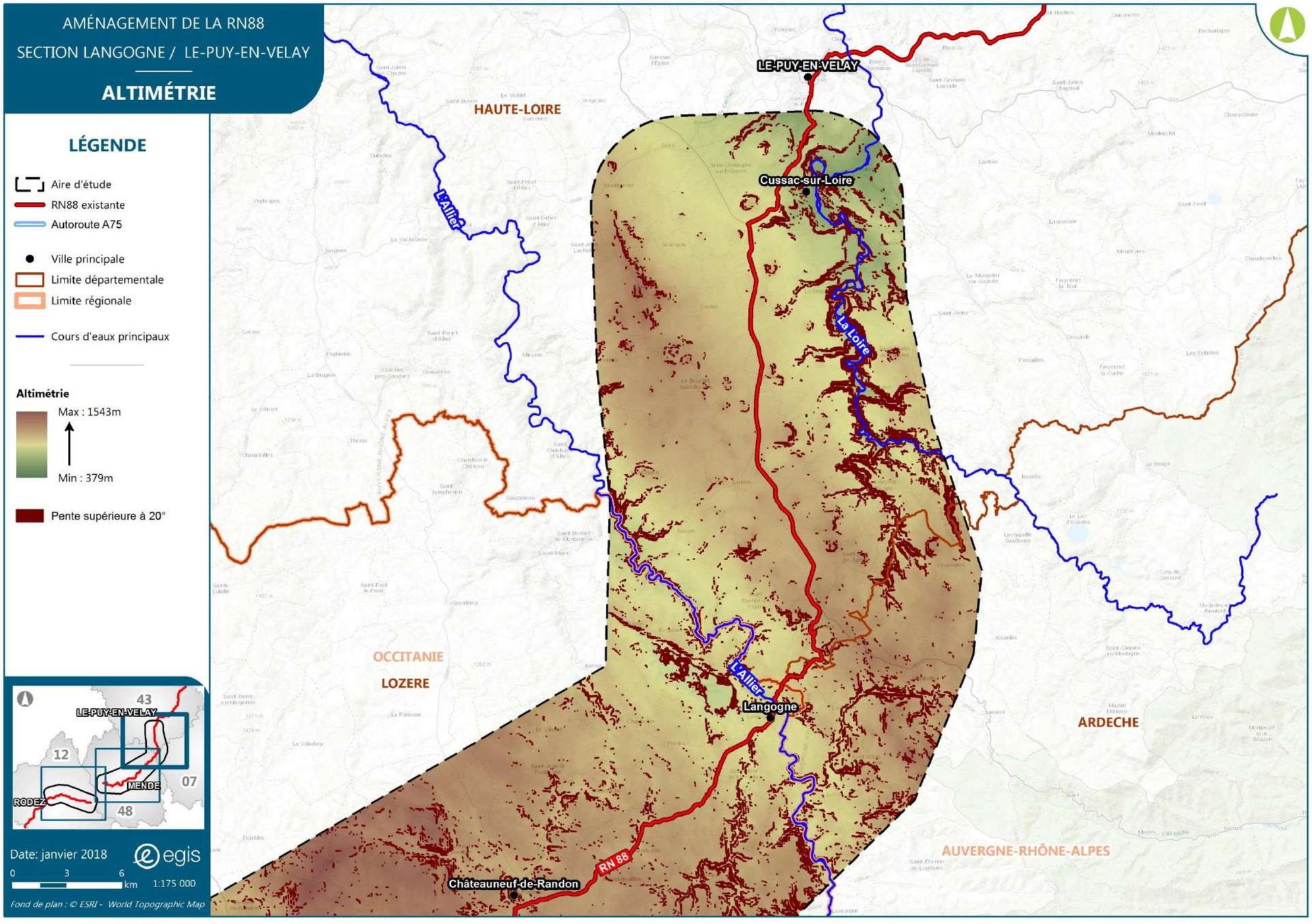
Le Lot

Chanac

La Canourgue

Le Tarn

A75


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
ALTIMÉTRIE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Altimétrie
Max : 1543m
Min : 379m
Pente supérieure à 20°
Date: janvier 2018
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
HAUTE-LOIRE
LE-PUY-EN-VELAY
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Langogne
RN 88
Châteauneuf-de-Randon

7.3 Contexte climatique

7.3.1 Contexte climatique général

La zone d'étude est soumise à une quadruple influence climatique :

- **Climat océanique** : hiver clément et été plutôt frais, pluies fréquentes en toutes saisons mais rarement intenses, vents d'ouest dominants ;
- **Climat continental tempéré** : contrastes de températures plus importants, hiver sec et rude, été chaud et pluies souvent orageuses, vents du nord dominants ;
- **Climat méditerranéen** : hiver doux, été chaud, sec et bien ensoleillé, précipitations orageuses et abondantes sur le relief, précipitations moindres sur le littoral, vent du sud-est plus ou moins fréquent ;
- **Climat de montagne** : été frais, hiver très froid, importantes variations de températures, précipitations pluvieuses et neigeuses essentiellement soumises aux effets du relief local.

La convergence de ces influences conduit à un climat complexe et contrasté d'une région à l'autre de la zone d'étude, avec une grande irrégularité dans l'importance et la distribution des précipitations en été et des écarts thermiques importants pouvant conduire à des périodes de gel prolongées aussi bien qu'à des sécheresses sévères.

7.3.2 Contexte climatique local

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

La description du contexte climatique de la partie Aveyronnaise de l'itinéraire s'appuie sur les données climatiques de la station de Rodez sur la période 1981-2010.

Le climat de la partie aveyronnaise de l'itinéraire est plutôt froid en hiver avec des nuits fraiches et un réchauffement climatique diurne variable selon l'altitude.

Les écarts thermiques sont importants sur l'année avec une température moyenne de 3,1°C pour le mois le plus froid (Janvier) et de 19,4°C pour le mois le plus chaud (Juillet).

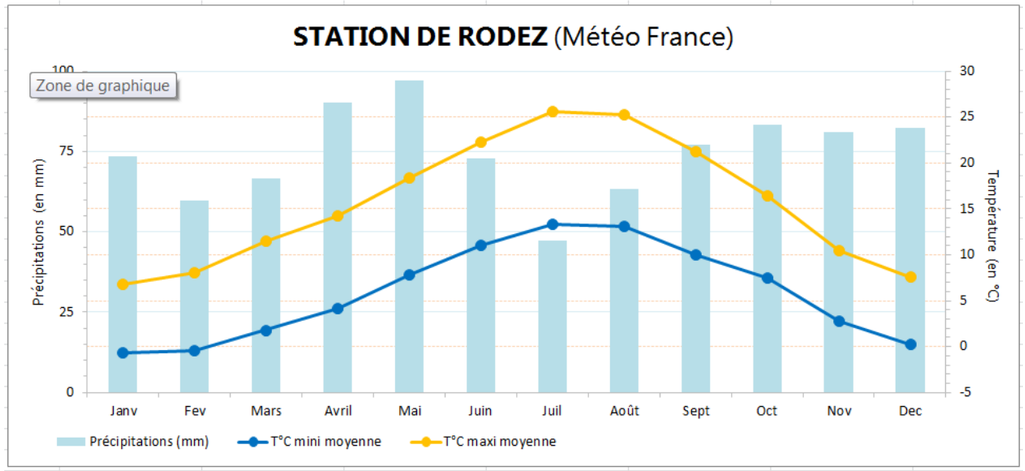
On comptabilise plus de 70 j avec des gelées par an.

Les chutes de neige sont relativement peu importantes (11 j en moyenne à Rodez) mais la neige peut persister compte tenu des altitudes relativement élevées (550 m à 600 m dans le bassin de Rodez et la vallée de l'Aveyron) et des faibles températures hivernales. La neige peut donc tenir sur la route et la formation de congères en hiver peut parfois poser des problèmes pour la circulation. Les précipitations hivernales et les basses températures favorisent la formation de verglas dans les zones humides abritées du soleil (expositions Nord du tracé).

Les précipitations moyennes annuelles suivent un gradient altitudinal et augmentent donc globalement d'ouest en Est. Il tombe ainsi en moyenne près de 900 mm à Rodez et entre 1000 et 1200 mm sur le Causse de Séverac (969 mm à Séverac-le-Château). Il y a plus de 110 j de pluie (>1 mm) par an à Rodez.

L'insolation atteint 1940 h/an.

Les principales données climatiques de la station de Rodez sont regroupées dans le diagramme ombrothermique et le tableau ci-après :



Station de Rodez (1981 – 2010)

Température moyenne annuelle (°C)	10,7
Température mini moyenne (°C)	5,9
Température maxi moyenne (°C)	15,7
Température moyenne de janvier (mois le plus froid) (°C)	3,1
Record de froid (°C)	-25,2 (16/01/1985)
Température moyenne de juillet (mois le plus chaud) (°C)	19,4
Record de chaleur (°C)	39,5 (08/07/1982)
Ensoleillement moyen annuel (h/an)	1940
Précipitations annuelles (mm)	894
Précipitations moyennes de mai (mois le plus pluvieux) (mm)	97,1
Précipitations moyennes de juillet (mois le plus sec) (mm)	47,4
Précipitations maxi en 24 h (mm)	111
Jours de pluie >1 mm	115
Jours de neige	11
Jours de brouillard	22
Insolation (h)	1940

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

La description du contexte climatique de la partie Lozérienne de l'itinéraire s'appuie sur les données climatiques de la station de Mende sur la période 1981-2010.

Le climat de la Lozère résulte à la fois d'influences océaniques surtout sur le Nord du département, de l'Aubrac à la Margeride, et d'influences méditerranéennes sensibles principalement sur le Sud du département, sur les Cévennes et les Causses. Il faut ajouter à cette double influence croisée, l'influence du relief, omniprésent sur le département, qui peut créer de forts contrastes climatiques.

Les contrastes thermiques dépendent de l'altitude avec des températures rarement chaudes sur les hautes terres en été. Dans les vallées, en particuliers dans la vallée du Lot à Mende, les températures moyennes maximales des mois de juillet et août dépassent 23°C. La température moyenne du mois le plus chaud (juillet) est ainsi de 16,0°C et celle du mois le plus froid (janvier) de 0,9°C (moyenne des minimales à -3,1°C).

On comptabilise plus de 100 j avec des gelées par an.

Les chutes de neige sont plus importantes qu'à Rodez (près de 40 j en moyenne à Mende et plus de 50 j sur la Margeride et l'Aubrac) et la neige peut là aussi persister compte tenu des altitudes relativement élevées (750 m à Mende) et des faibles températures hivernales. La neige peut donc tenir sur la route et la formation de congères en hiver (combinaison d'un épisode froid et neigeux avec des vents forts) peut parfois poser des problèmes pour la circulation. Les secteurs de la RN88 aujourd'hui les plus exposés à la formation de congères sont les sections comprises entre Laubert et Gourgons (Pierre Plantée), entre Châteauneuf-de Randon et Chaudeyrac, et à l'Ouest de Langogne.

Les précipitations hivernales et les basses températures favorisent également la formation de verglas dans les zones humides abritées du soleil (expositions Nord du tracé).

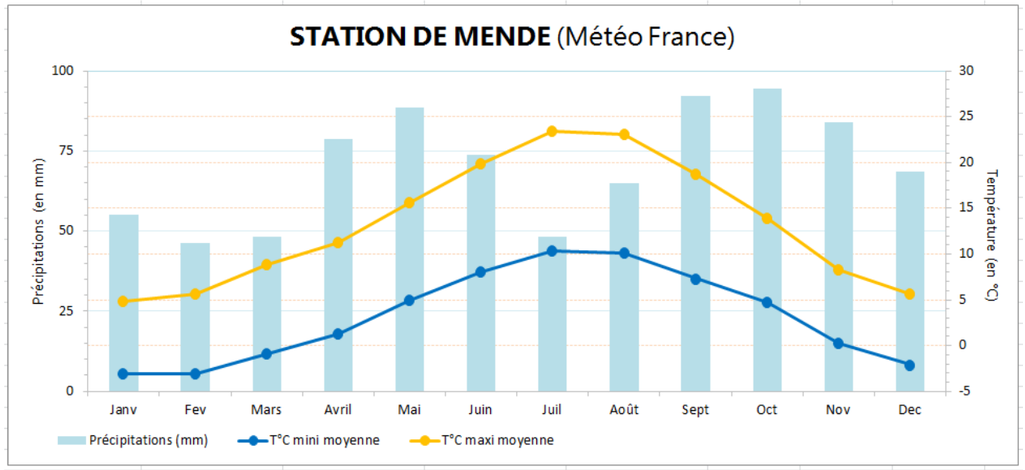
Les précipitations moyennes annuelles suivent un gradient altitudinal et augmentent donc globalement d'Ouest en Est. Il tombe ainsi en moyenne près de 842 mm à Mende répartis sur 100 j de précipitations (>1 mm).

Les contrastes pluviométriques sont très importants entre les zones exposées aux flux dominants, comme les Cévennes par courant de Sud ou l'Aubrac par flux d'Ouest, et les zones plus abritées comme les Cévennes par flux de Nord-Ouest ou les vallées du Lot et de l'Allier. Il tombe ainsi en moyenne 1932 mm au Mont Aigoual, répartis sur 126 jours de précipitations.

Les Cévennes sont exposées à des épisodes pluvieux produisant des cumuls élevés de précipitations en un ou plusieurs jours (épisodes cévenols). Ils se produisent de l'automne au printemps, mais surtout en septembre et octobre.

L'insolation atteint 1990 h/an (elle est de 2031 h à Toulouse).

Les principales données climatiques de la station de Mende sont regroupées dans le diagramme ombrothermique et le tableau ci-après :



Station de Mende (1981 – 2010)

Température moyenne annuelle (°C)	8,2
Température mini moyenne (°C)	3,2
Température maxi moyenne (°C)	13,3
Température moyenne de janvier (mois le plus froid) (°C)	0,9
Record de froid (°C)	-22,6 (16/01/1985)
Température moyenne de juillet (mois le plus chaud) (°C)	16,9
Record de chaleur (°C)	34,0 (13/08/2003)
Ensoleillement moyen annuel (h/an)	2069
Précipitations annuelles (mm)	842
Précipitations moyennes de mai (mois le plus pluvieux) (mm)	88,6
Précipitations moyennes de février (mois le plus sec) (mm)	46,2
Précipitations maxi en 24 h (mm)	127 (20/09/1980)
Jours de pluie >1 mm	100
Jours de neige	40
Jours de brouillard	-
Insolation (h)	1990

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

La description du contexte climatique de la partie Haute-Loire de l'itinéraire s'appuie sur les données climatiques de la station du Puy-en-Velay sur la période 1981-2010.

Le climat de la Haute-Loire est, comme celui de la Lozère, fortement marqué par la triple influence océanique, méditerranéenne et montagnarde, le relief pouvant créer de forts contrastes climatiques.

Les écarts thermiques sont importants sur l'année avec une température moyenne de 1°C (moyenne des minimales à 3°C) pour le mois le plus froid (Janvier) et de 17,8°C (moyenne des maximales à 24,6°C) pour le mois le plus chaud (Juillet).

On comptabilise 110 j avec des gelées par an.

Les chutes de neige sont aussi importantes qu'à Mende (45 j en moyenne à Mende et plus de 50 j sur la Margeride) et la neige peut là aussi persister compte tenu des altitudes relativement élevées (630 m au Puy et 1000 à 1200 m entre Langogne et la descente sur le Puy) et des faibles températures hivernales. La neige peut donc tenir sur la route et la formation de congères en hiver (combinaison d'un épisode froid et neigeux avec des vents forts) peut parfois poser des problèmes pour la circulation. Toute la traversée du plateau entre Pradelles et Costaros est exposée à la formation de congères.

Les précipitations hivernales et les basses températures favorisent également la formation de verglas dans les zones humides abritées du soleil (expositions Nord du tracé).

Les précipitations moyennes annuelles sont un peu moins importantes au Puy-en-Velay qu'à Mende ou à Rodez. Il tombe ainsi en moyenne un peu moins de 700 mm au Puy, répartis sur 96 j de précipitations (>1 mm).

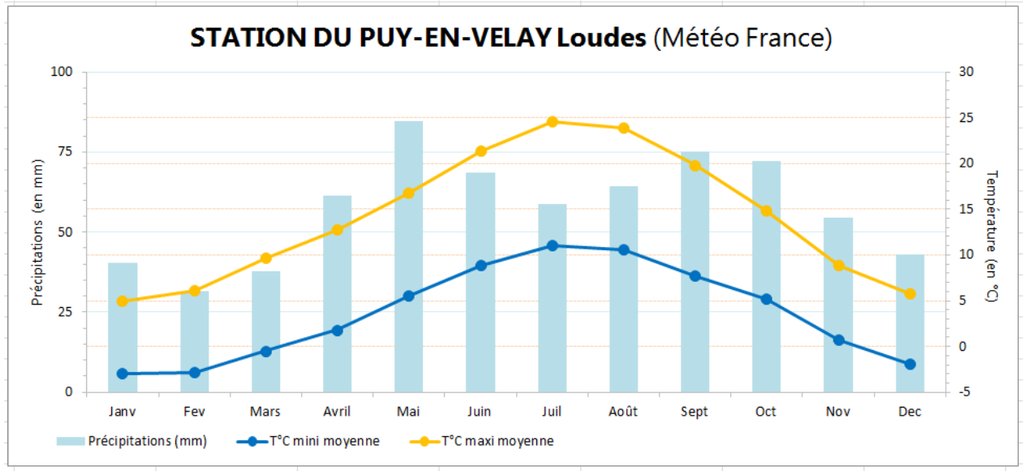
Le département de la Haute-Loire est également touché, surtout à l'automne, par les pluies cévenoles qui se caractérisent par des précipitations intenses souvent orageuses qui peuvent durer 36 à 48 h sur le Haut Vivarais et générer des crues dévastatrices de la Loire.

Le département est également soumis à des effets de foehn, les pluies orageuses de juin-juillet restant souvent bloquées sur les reliefs de la Margeride en épargnant le reste du département.

Le département est également soumis à la Burle, vent froid de Nord-Ouest caractéristique de la période hivernale, qui amène des neiges froides et légères qui facilitent la formation de congères.

L'insolation atteint 1910 h/an.

Les principales données climatiques de la station du Puy-en-Velay sont regroupées dans le diagramme ombrothermique et le tableau ci-après :



Station du Puy-en-Velay (1981 – 2010)

Température moyenne annuelle (°C)	8,9
Température mini moyenne (°C)	3,6
Température maxi moyenne (°C)	14,1
Température moyenne de janvier (mois le plus froid) (°C)	1,0
Record de froid (°C)	-23,2 (16/01/1985)
Température moyenne de juillet (mois le plus chaud) (°C)	17,8
Record de chaleur (°C)	37,4 (07/07/2015)
Ensoleillement moyen annuel (h/an)	1910
Précipitations annuelles (mm)	692
Précipitations moyennes de mai (mois le plus pluvieux) (mm)	84,6
Précipitations moyennes de février (mois le plus sec) (mm)	31,6
Précipitations maxi en 24 h (mm)	140 (28/07/2001)
Jours de pluie >1 mm	96
Jours de neige	45
Jours de brouillard	25
Insolation (h)	1910

Synthèse des enjeux liés au climat

Le climat est la résultante d'une triple influence océanique, méditerranéenne et montagnarde.

La RN88 est assez fréquemment enneigée en hiver. Au-delà de 1000 m, on observe au moins 15 jours par an, entre Novembre et Avril, des chutes de neige donnant une épaisseur de plus d'un cm pouvant tenir sur les chaussées. Les épisodes de gel et de verglas peuvent également être fréquents surtout en fond de vallée.

Les conditions de circulation routière peuvent ainsi être rendues délicates, voire difficiles, et parfois de façon durable pendant la saison hivernale.

Toute la partie de l'itinéraire à l'Est de l'A75 est soumise aux épisodes pluvieux cévenols.

7.4 Eaux souterraines et usages

7.4.1 Formations aquifères

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Les alluvions actuelles de l'Aveyron, qui peuvent être très perméables, renferment une nappe en relation hydraulique directe avec la rivière, mais celle-ci ne présente qu'une extension et une épaisseur limitées, n'offrant pratiquement pas de possibilités d'exploitation.

Le principal aquifère identifié correspond aux « **Calcaires des Grands Causses – BV Aveyron** » (masse d'eau **FG059**). Dans le détail, cette masse d'eau à dominante sédimentaire et à écoulement libre fait apparaître deux types de formations aquifères dans les terrains carbonatés du Jurassique : l'aquifère karstique inférieur du Lias et l'aquifère supérieur karstique du Dogger et du Malm.

Les accidents longitudinaux du détroit de Rodez compartimentent le Jurassique et définissent ainsi plusieurs unités correspondant chacune à un causse (Causse Comtal de Rodez et Causse de Séverac–Massagros) à l'intérieur duquel les systèmes aquifères peuvent être superposés.

Les formations carbonatées sont fracturées, diaclasées et karstifiées. Dans ce milieu perméable, les circulations d'eau alimentent des sources qui jalonnent le contour des différents causses. Selon leur situation, ces sources correspondent soit à des déversements d'aquifères perchés au-dessus de séries marneuses, soit à des débordements de karsts noyés.

L'autre aquifère identifié se situe au Sud de la vallée de l'Aveyron et correspond au « **Socle – BV Aveyron secteur hydro o5** » (masse d'eau **FG008**). Cette masse d'eau qui occupe les formations cristallophylliennes du socle, alimente de nombreuses sources captées dans le Massif des Palanges au Sud de Laissac.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Comme les alluvions de l'Aveyron, celles du Lot ne renferment qu'une nappe d'extension et d'épaisseur très limitée n'offrant pratiquement pas de possibilités d'exploitation.

Le principal aquifère identifié à l'Ouest et au Sud de Mende correspond aux « **Calcaires des Grands Causses – BV Lot** » (masse d'eau **FG058**). Dans le détail, cette masse d'eau à dominante sédimentaire et à écoulement libre fait apparaître deux types de formations aquifères dans les terrains carbonatés du Jurassique : l'aquifère karstique inférieur du Lias et l'aquifère supérieur karstique du Dogger et du Malm.

Cet aquifère est compartimenté en plusieurs unités correspondant chacune à un causse : Causse de Marvejols, Causse de Sauveterre et Causse de Mende. Il s'agit d'un aquifère multicouche karstique à structure tabulaire, à nappe supérieure libre, perchée ou non. Les deux séries de cet aquifère (inférieure et supérieure) donnent naissance à des sources de débits très variables.

L'autre aquifère identifié se situe au Nord de Mende et correspond au « **Socle – BV Lot secteur hydro o7-o8** » (masse d'eau **FG007**). Cette masse d'eau qui occupe les formations cristallophylliennes du socle, alimente de nombreuses sources captées.

Enfin, plus à l'Est et jusqu'à Langogne, l'aquifère présent correspond au « **Socle – Margeride – BV Allier** » (masse d'eau **GG049**). Cet aquifère qui occupe des formations cristallophylliennes du socle généralement dotées de faibles capacités de stockage, alimente néanmoins de nombreuses sources captées.

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Le principal aquifère identifié sur cette section correspond aux formations volcaniques des **« Monts du Devès »** (masse d'eau **GG100**). Il s'agit d'un aquifère complexe de type multicouche, globalement libre, avec un fonctionnement local possible de type captif. Les exutoires naturels sont des sources essentiellement situées dans les vallons entaillant le plateau, à la base de l'entablement basaltique.

L'autre aquifère identifié se situe au Sud, entre Langogne et Saint-Paul-de-Tartas. Il correspond au « **Socle – Margeride – BV Allier** » (masse d'eau **GG049**). Cet aquifère qui occupe des formations cristallophylliennes du socle généralement dotées de faibles capacités de stockage, alimente néanmoins de nombreuses sources captées.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

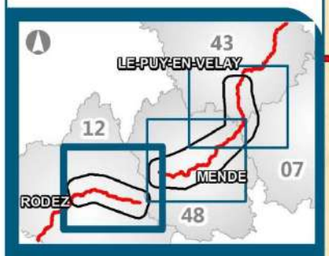
MILIEU PHYSIQUE
EAUX SOUTERRAINES

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Masses d'eaux souterraines

- Calcaires des grands Causses BV Aveyron
- Calcaires des grands Causses BV Lot
- Calcaires des grands Causses BV Tarn
- Socle BV Aveyron secteur hydro o5
- Socle BV Lot secteurs hydro o7-o8
- Socle BV Tarn secteurs hydro o3-o4
- Volcanisme Aubrac



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

AVEYRON

A75

Le Lot

La Canourgue

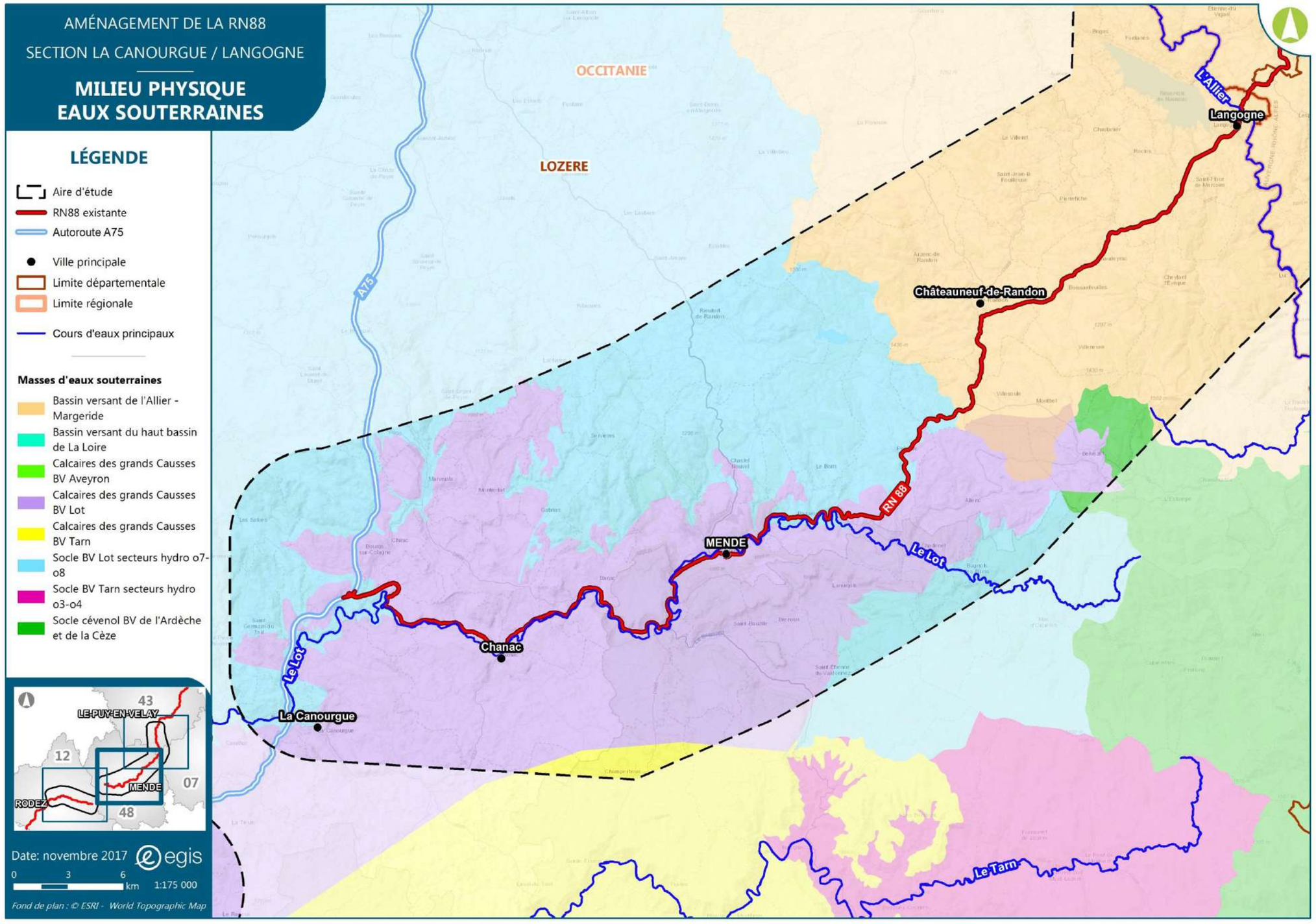
RN 88

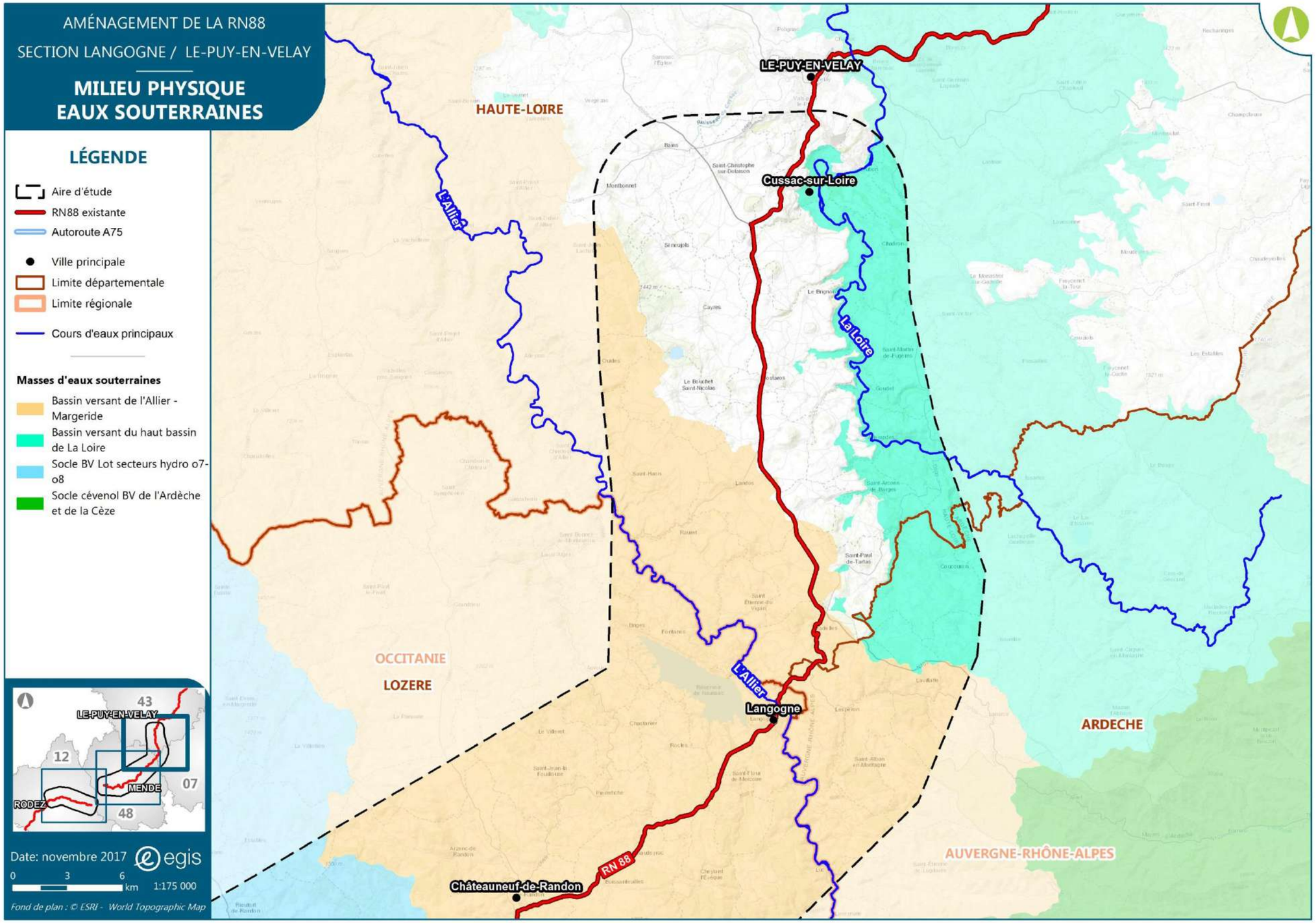
L'Aveyron

RODEZ

Sévérac-le-Château

Le Tarn


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU PHYSIQUE
EAUX SOUTERRAINES
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Masses d'eaux souterraines
Bassin versant de l'Allier - Margeride
Bassin versant du haut bassin de La Loire
Calcaires des grands Causses BV Aveyron
Calcaires des grands Causses BV Lot
Calcaires des grands Causses BV Tarn
Socle BV Lot secteurs hydro o7-o8
Socle BV Tarn secteurs hydro o3-o4
Socle cévenol BV de l'Ardèche et de la Cèze
43
LE PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
A75
L'Allier
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
RN 88
MENDE
Le Lot
Chanac
Le Lot
La Canourgue
Le Tarn


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU PHYSIQUE
EAUX SOUTERRAINES
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Masses d'eaux souterraines
Bassin versant de l'Allier - Margeride
Bassin versant du haut bassin de La Loire
Socle BV Lot secteurs hydro o7-o8
Socle cévenol BV de l'Ardèche et de la Cèze
43
12
07
48
LE-PUY-EN-VELAY
MENDE
RODEZ
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
LE-PUY-EN-VELAY
HAUTE-LOIRE
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
Langogne
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
RN 88
Châteauneuf-de-Randon

7.4.2 Qualité et vulnérabilité des eaux souterraines

Les aquifères des calcaires des Grands Causses des bassins versants de l'Aveyron (FRFG059) et du Lot (FRFG058) présentent globalement une grande vulnérabilité aux pollutions étant donné la rapidité d'infiltration des eaux due à l'absence ou presque de végétation et à la présence de nombreuses diaclases et fissures dans le karst.

Les aquifères des formations cristallophylliennes du socle des bassins versants de l'Aveyron (FRFG008), du Lot (FRFG007), de l'Allier et de la Margeride (FRGG049) présentent une vulnérabilité au niveau des captages des sources d'arènes, tant du point de vue de la qualité que la quantité disponible en étiage.

L'aquifère des formations volcaniques du massif du Devès (FRGG100) présentent une vulnérabilité variable, élevée dans les secteurs de coulées basaltiques, moindre dans les dômes de scories où l'infiltration est ralentie et l'autoépuration plus importante.

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne 2016-2021, l'état et les objectifs d'état des masses d'eau situées sur le bassin versant de la Garonne sont les suivants :

	FRFG059 Calcaires Grands Causses BV Aveyron	FRFG058 Calcaires Grands Causses BV Aveyron	FRFG008 Socle BV Aveyron	FRFG007 Socle BV Lot
État quantitatif	Bon	Bon	Bon	Bon
État chimique	Bon	Bon	Mauvais	Bon
Objectif d'état quantitatif	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2015
Objectif d'état chimique	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2015

Selon le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021, l'état et les objectifs d'état des masses d'eau situées sur le bassin versant de la Loire sont les suivants :

	FRGG049 Margeride BV Allier	FRGG100 Monts du Devès
État quantitatif	Bon	Bon
État chimique	Bon	Bon
Objectif d'état quantitatif	Bon état 2015	Bon état 2015
Objectif d'état chimique	Bon état 2015	Bon état 2015

7.4.3 Usages des eaux souterraines pour l'alimentation en eau potable

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

De nombreux captages de sources et forages existe dans l'aire d'étude de la RN88 sur le département de l'Aveyron :

CAPTAGE	UNITÉ DE GESTION
Source des Douzes	SIAEP Conques - Muret-le-Château
Forage 1 près Noyer	SIAEP Foissac
Roquemissou	SIAEP Montbazens Rignac
Resuenhe	Coussergues
Cantaserp	SIAEP Montbazens Rignac
Les Playssards	SIAEP Montbazens Rignac
Bou	SIAEP Montbazens Rignac
Mouysset aval	SIAEP Montbazens Rignac
Kamir	SIAEP Montbazens Rignac
Mas Berthier	SIAEP Montbazens Rignac
Boucays 1	Laissac
Boucays 2	Laissac
Sanhas	Laissac
Mas de Farine	Laissac
Combemans	Laissac
Falguières	Laissac
Esparses	SIAEP Haute vallée de l'Aveyron
Mayrinhac	SIAEP Haute vallée de l'Aveyron
Lestang	SIAEP Haute vallée de la Serre et d'Olt

L'alimentation en eau potable de la ville de Rodez et de ses environs provient des hauts plateaux du Lévezou.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

De très nombreux captages de sources et forages existe dans l'aire d'étude de la RN88 sur le département de la Lozère :

CAPTAGE	UNITÉ DE GESTION
Ferme pédagogique Ouest	Lycée agricole Saint-Bonnet-de-Chirac
Forage des Bories	Saint-Bonnet-de-Chirac
Sainte-Thècle	Saint-Bonnet-de-Chirac
Redoundèle	Saint-Bonnet-de-Chirac

Estrets	Palhers
Félines	Palhers
Chabannes	CC Pays de Chanac
Salèles	CC Pays de Chanac
Villard	CC Pays de Chanac
Bernardes	CC Pays de Chanac
Esclanèdes	CC Pays de Chanac
Muret Est et Ouest	CC Pays de Chanac
Clujans amont Jalabert	Grèzes
Rat Mort	Grèzes
Clos du Nid	Grèzes
Claurice	Grèzes
Source de l'Espérance	Grèzes
Soulier	Grèzes
Vayrac	Grèzes
Le Villaret	Barjac
Le Chaou	Barjac
Puits de Barjac	Barjac
Pierrefiche	Barjac
Méjantel 1 et 2	Barjac
Raspaillac 2 et 3	Barjac
Raspaillac 1	Barjac
Viala bas et haut	Barjac
Recoulettes	Barjac - SCI Domaine de Recoulettes
Le Banet	Balsièges
Le Balmont	Balsièges
Baldasse	Gabrias
Planchettes aval et amont	Gabrias
Chauvets haut et bas	Servières
La Bruyère 1	Rieutort de Randon
Aspres	Chastel Nouvel
La Vabre	Mende
Charpal	Mende
Le Patus	Recoules-de-Fumas
Les Bories	Badaroux

Finieryo	Le Born
Narce amont et aval	Le Born
Fond Clapios	Le Born
Le Clout	ASL La Chaderedo (Pelouse)
Tailladissos	Pelouse
Les Salelles	Allenc
Le Beyrac	Allenc
Ronc Chamelade	Arzenc de Randon
Font Bonne	Laubert
Chapel	Laubert
Gourgons	Laubert
Les Rousses	Châteauneuf-de-Randon
Combettes Planes	Châteauneuf-de-Randon
Rialong	Châteauneuf-de-Randon
L'Argentière	Châteauneuf-de-Randon
La Gardette	Montbel
Chaudeyraguet	Chaudeyrac
Meissouzac	Chaudeyrac
Chaudeyrac amont et aval	Chaudeyrac
Le Mont amont et aval	Chaudeyrac
Salamones amont	Pierrefiche
Samsouze	Pierrefiche
La Fontaine d'Argent amont	Rocles
Fee amont et aval	Saint-Flour-de-Mercoin
L'Herm bas et haut	Saint-Flour-de-Mercoin
Pous	Saint-Flour-de-Mercoin
Crémades 1 et 2	Langogne
Chamblazaire aval milieu amont	Langogne

L'alimentation en eau potable de la ville de Mende et de ses alentours est assurée par le lac de Charpal.

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Les captages de sources et forages sont un peu moins nombreux dans l'aire d'étude de la RN88 sur le département de la Haute-Loire :

CAPTAGE	UNITÉ DE GESTION
Chenelettes	Pradelles
Sources de Chenelettes et de Champ des Sources	Pradelles
Borelly	Pradelles
Bel Air	Pradelles
Mont Faget 1 2 et 3	Saint-Paul-de-Tartas
Les Uffernets	Saint-Paul-de-Tartas
Le Cros	Saint-Paul-de-Tartas
Forêt de Montchamp	Saint-Paul-de-Tartas
Captages Roucharel	Saint-Paul-de-Tartas
Source du Dourès	Saint-Paul-de-Tartas
La Narce	Barge
Source des Empèzes ou du Marais	Landos
Les Souils	Allempdes
Fontaurige	SIAEP Cayres Solignac
Forage 1991	SIAEP Cayres Solignac
Condamine	SIAEP Cayres Solignac
Sources du Besson et du Roulon	Syndicat Besson Roulon

Synthèse des enjeux liés aux eaux souterraines

Les aquifères de la zone d'étude, qu'il s'agisse des aquifères des calcaires des Grands Causses des bassins versants de l'Aveyron et du Lot, des aquifères des formations cristallophylliennes du socle des bassins versants de l'Aveyron et du Lot, de l'Allier et de la Margeride, et des formations volcaniques du Devès, alimentent tous une multitude de captages qui desservent en eau potable l'ensemble des communes situées de part et d'autre de l'itinéraire.

La plupart de ces captages disposent de périmètres de protection réglementaires.

Certains de ces aquifères comme ceux des calcaires des Grands Causses présentent une grande vulnérabilité aux pollutions liée à la rapidité de l'infiltration des eaux dans les milieux karstiques.

Entre Rodez et Séverac-le-Château, le tracé du projet à 2x2 voies intersecte, sur la commune de Montrozier, le périmètre de protection éloignée et très ponctuellement le périmètre de protection rapprochée des captages de « Roquemissou ». Sur les communes de Montrozier et Bertholène, il intersecte également le périmètre de protection éloignée des captages « Forage 1 près Noyer ». La contrainte est faible s'agissant principalement de périmètres de protection éloignée mais elle pourra conduire à prévoir des dispositifs d'assainissement adaptés pour les eaux de la plate-forme. La RN88 actuelle n'intersecte en revanche aucun périmètre de protection.

Entre A75 et Langogne, le tracé du projet à 2x2 voies intersecte, sur les communes de Palhers et de Grèzes, les périmètres de protection éloignée des captages de « Clujans amont Jalaberts », du « Forage des Bories » et des captages de « Soulier » et « Vayrac ». Sur la commune Barjac, il intersecte le périmètre de protection rapprochée des captages de « Pierrefiche », sur la commune de Montbel les périmètres de protection éloignée des captages de « Salesse » et « La Gardette », et sur la commune de Pierrefiche le périmètre de protection rapprochée des captages de « Sansouze ». La RN88 actuelle intersecte uniquement le périmètre de protection éloignée des captages de « Esclanèdes ». Elle tangente également le périmètre de protection éloignée des « Puits de Barjac ». Dans tous les cas, les prescriptions relatives à ces périmètres devront être respectées et les dispositifs d'assainissement de la plate-forme adaptés en conséquence

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay, le tracé du projet à 2x2 voies intersecte les périmètres de protection rapprochée des « Sources de Chenelettes et de Champs des Sources » (Pradelles) et de la Source de « la Narce » (Barges). Les prescriptions relatives à ces périmètres devront être respectées et les dispositifs d'assainissement de la plate-forme adaptés en conséquence. La RN88 actuelle n'intersecte en revanche aucun périmètre de protection mais elle tangente le périmètre de protection rapprochée des « Sources de Chenelettes et de Champs des Sources » (Pradelles).

7.5 Eaux superficielles et usages

7.5.1 Réseau hydrographique

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Entre Rodez et l'A75, le réseau hydrographique s'articule autour de l'**Aveyron** dont la vallée est empruntée par la RN88 entre Rodez et Séverac-le-Château.

L'**Aveyron**, affluent du Tarn, prend naissance sur la commune de Séverac-le-Château et rejoint le Tarn sur la commune de Lafrançaise (82) après un parcours de 290 km. Son bassin versant couvre une superficie totale de 5300 km². À Rodez, le bassin versant drainé est de 556 km².

Entre Séverac-le-Château et Rodez, l'Aveyron reçoit les apports de nombreux affluents dont le plus important est le **ruisseau de la Serre** en rive droite qui draine un bassin versant de 100 km². Les autres affluents sont de petite taille.

EN RIVE GAUCHE DE L'AVEYRON, D'AMONT EN AVAL	EN RIVE DROITE DE L'AVEYRON, D'AMONT EN AVAL
Ruisseau d'Ugnes	Merdans
Ruisseau de Grônes	Ruisseau de Tantayrou
Olip	Ruisseau de Buzareingues
Ruisseau de Monclerque	Ravin de Malouyre
Ruisseau de la Garrigue	Ruisseau des Malavals
Ravin de Gaverlac	Ravin des Tines
Ruisseau des Estrémies	Ruisseau de Malrieu
Ruisseau du Causse	Ruisseau de Cuge
Ruisseau du Mayroux	Ruisseau de Serre
Ruisseau des Jumels	Ruisseau de la Fontaine de Luc
Ruisseau de Lugagnac	Ruisseau des Bourines
Ruisseau de Galties	Ruisseau de Pailhariez
Ruisseau de Trébosc	
Ruisseau de Giberquette	
Ruisseau des Plaines	
Rieutord	
Ruisseau de Laval	
Ruisseau de Louyne	
Ruisseau de Canteserp	

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Entre l'A75 et Langogne, le réseau hydrographique appartient à deux bassins versants :

- celui du **Lot** entre A75 et Laubert (Pierre Plantée) dont la vallée est emprunté par la RN88 entre Badaroux et Le Monastier,
- celui de l'**Allier** entre Laubert (Pierre Plantée) et Langogne, dont seuls quelques affluents de la rive gauche sont concernés par l'itinéraire, le franchissement de l'Allier par la RN88 s'effectuant à Langogne.

Le **Lot** prend sa source sur le versant sud de la montagne du Goulet en Lozère à une altitude approximative de 1 300 m, et se jette dans la Garonne à Aiguillon dans le département de Lot-et-Garonne après un parcours de 485 km. Son bassin versant couvre une superficie totale de 10700 km². À Mende (Balsiège), le bassin versant drainé est de 465 km².

Entre Bagnols-les-Bains et Le Monastié (partie du Lot concernée par l'itinéraire), le Lot reçoit les apports de nombreux affluents dont le plus important sont les **ruisseaux de l'Altaret (Allenc), de l'Esclancide, de Bouisset, de Rieucros d'Abaïsse, de la Ginèze,** tous en rive droite, et **de Bramont** en rive gauche qui draine un bassin versant de 121 km² à sa confluence avec le Lot à Balsièges. Les autres affluents sont de petite taille.

EN RIVE GAUCHE DU LOT, D'AMONT EN AVAL	EN RIVE DROITE DU LOT, D'AMONT EN AVAL
Ravin de Combe Peirouse	Ruisseau de l'Altaret (Allenc) et affluents
Ravin de Las Boumbas	Ruisseau de l'Esclancide et affluents
Ruisseau de la Valette	Ravin de Combe Fourchade
Valat des Pigeons	Ravin de l'Apio
Ravin du Gerbal	Ruisseau de Banacho
Bramont	Ruisseau de Bouisset
Ravin du Choizal	Ruisseau de la Fouon
Ravin de la Charbonnière	Ruisseau de la Rouvière
Valat de Claire Bœuf	Ruisseau de Rieucros
Ravin du Maure	Valat de Rivemale
Valat de Grueyze	Ruisseau de Rieucros d'Abaïsse
Ravin des Vals	Ravin de l'Adrech
Ruisseau de Lespinasse	Ravin de Las Queisses
	Valat de l'Ar
	Valat de Claparal
	Valat de Balan
	Ravin de la Vigne
	Ravin de Las Plagnes
	Ravin du Fiou
	Ruisseau des Salliens
	Ruisseau de Romardiès

Entre Laubert (Pierre Plantée) et Langogne les cours d'eau concernés par l'itinéraire sont tous des affluents et sous-affluents de la rive gauche de l'Allier.

AFFLUENTS RIVE GAUCHE DE L'ALLIER
Ruisseau de Châpeauroux et affluents (ruisseaux de Boutaresse)
Ruisseau de la Clamouse et affluents
Ruisseau de Donozau et affluents
Ruisseau de Langouyrou et affluents

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Entre Langogne et Le-Puy-en-Velay, le réseau hydrographique est dans l'ensemble moins dense et se répartit sur les bassins versant de **l'Allier (Rive droite)** et de **la Loire (Rive gauche)**. La RN88 se développe principalement sur le plateau volcanique à l'interfluve de ces deux bassins versants.

AFFLUENTS RIVE DROITE DE L'ALLIER	AFFLUENTS RIVE GAUCHE DE LA LOIRE
Ruisseau de la Ribeyre et affluents	Ruisseau de Barge
Ruisseau des Poux (intermittent)	Ruisseau des Fouragettes
Ruisseau Brière	Ruisseau de la Bèthe ou des Ceyssoux
Ruisseau du Mont Faget	Ruisseau de la Baume
Ruisseau du Rayol (Arquejol)	La Gagne

7.5.2 Régime hydrologique

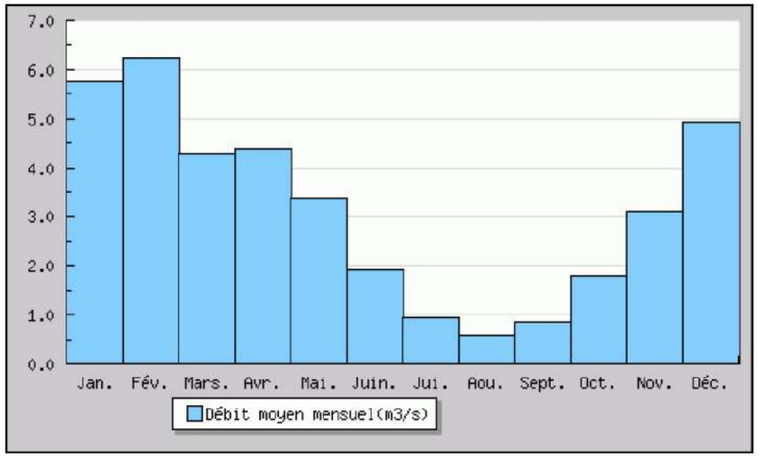
L'Aveyron et ses affluents

Les stations hydrométriques en service, représentatives des débits de l'Aveyron en amont de Rodez, sont celles de Palmas (station n°O5042510) à 580 m d'altitude et d'Onet-le-Château (station n°O5092520) à 530 m d'altitude qui contrôlent des bassins versants de 270 km² et 556 km². Les débits caractéristiques de l'Aveyron mesurés à ces stations sont rassemblés dans le tableau ci-après.

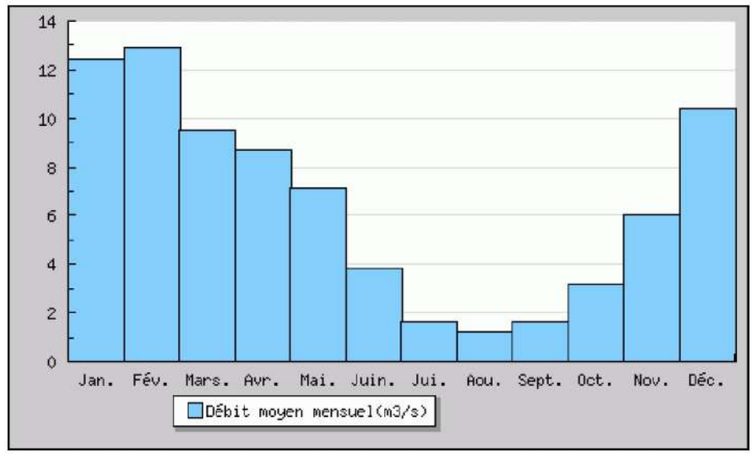
Station	Période d'observation	Superficie du BV (km^2)	Module (m^3/s)	Etiage QMNA5 (m^3/s)	Crue journalière décennale (m^3/s)	Crue instantannée décennale (m^3/s)
Palmas	1968-2016	270	3,16	0,330	70	100
Onet-le-Château	1968-2016	556	6,51	0,470	87	110

Source : Banque Hydro (hydro.eaufrance.fr/)

L'Aveyron à Palmas (O5042510)



L'Aveyron à Onet-le-Château (O5092520)



L'Aveyron est une rivière de moyenne montagne représentative des cours d'eau de la zone méridionale du Massif Central.

Son débit moyen interannuel varie de 3,16 m^3/s à Palmas à 6,21 m^3/s à Onet-Le-Château (Rodez).

Son régime, de type pluvial, présente des hautes eaux hivernales et des étiages importants en été, qui peuvent se prolonger jusqu'en automne.

La période de basses eaux se situe généralement entre les mois de juillet et octobre, avec une occurrence plus marquée au mois d'août. Le débit moyen mensuel d'étiage quinquennal varie de 330 l/s à Palmas à 470 l/s à Onet-Le-Château.

Les périodes de hautes eaux se déroulent généralement en hiver et au début du printemps (de décembre à avril inclus) lors de précipitations de type océanique et plus occasionnellement le bassin amont de l'Aveyron peut être soumis à des épisodes de type méditerranéen. On a enregistré un débit de pointe de 152 m^3/s le 05/11/1994 à Onet-le-Château.

La nature géologique des terrains cristallins, en partie médiane du bassin versant, n'assurent pas d'effet régulateur des débits. Seuls les réseaux karstiques drainés ont un rôle dans la régulation des débits.

Les affluents de la rivière Aveyron connaissent globalement les mêmes variations hydrologiques annuelles que le cours d'eau principal, avec néanmoins certaines disparités susceptibles d'être liées au substrat géologique et aux pressions anthropiques.

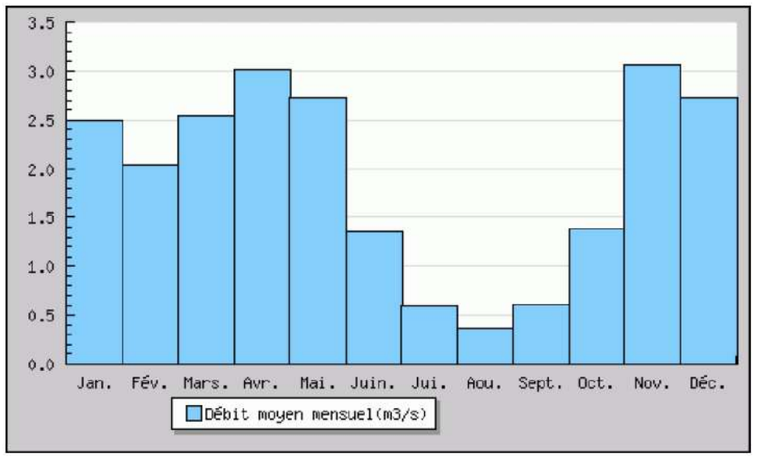
Le Lot et ses affluents

Les stations hydrométriques en service représentatives des débits du Lot amont sont celles de Bagnols-les-Bains (station n°O7001510) à 905 m d'altitude, de Mende (station n°O7021530) à 707 m d'altitude et de Balsièges (station n°O7041510) à 663 m d'altitude qui contrôlent respectivement des bassins versants de 94,5 km², 261 km² et 465 km². Les débits caractéristiques du Lot mesurés à ces stations sont rassemblés dans le tableau ci-après.

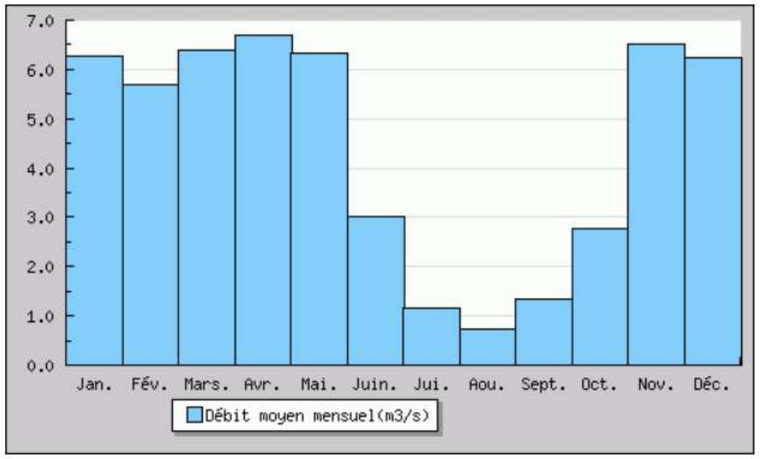
Station	Période d'observation	Superficie du BV (km²)	Module (m³/s)	Etiage QMNA5 (m³/s)	Crue journalière décennale (m³/s)	Crue instantannée décennale (m³/s)
Bagnols-les-Bains	1981-2016	94,5	1,91	0,200	42	63
Mende	1983-2016	261	4;42	0,390	88	130
Balsièges	1965-2014	465	7,80	0,760	140	190

Source : Banque Hydro (hydro.eaufrance.fr/)

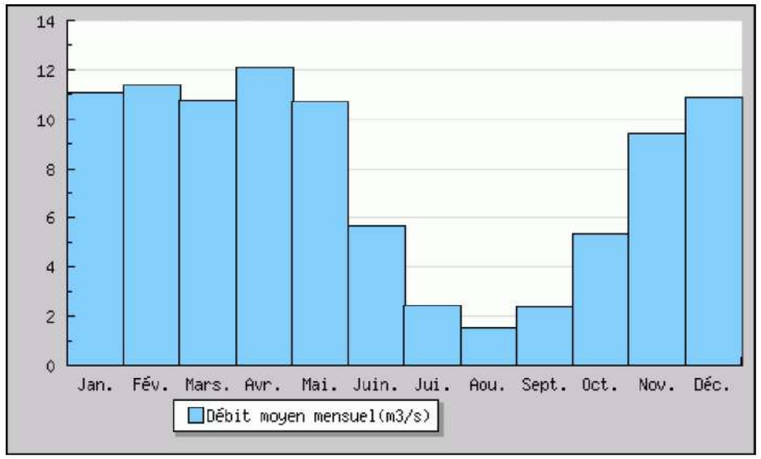
Le Lot à Bagnols-les-Bains (O7001510)



Le Lot à Mende (O7021530)



Le Lot à Balsièges (O7041510)



Globalement, le bassin est sous l'influence d'un régime de pluies d'automne et d'hiver d'origine océanique (longues, d'intensité moyenne et réparties de façon assez homogène) et de pluies plus violentes d'origine méditerranéenne, concernant surtout le haut du bassin versant.

Le contraste est fort entre les périodes de hautes eaux et de basses eaux, puisque le rapport entre les débits mensuels maximal et le minimal est généralement de 8 à 10 : aux importants débits d'automne et d'hiver succèdent des étiages sévères.

Le débit moyen interannuel du Lot amont sur la zone d'étude varie de 1,91 m³/s à Bagnols-les-Bains à 7,80 m³/s à Balsièges.

En amont de la Colagne, le Lot présente une forte sensibilité naturelle à l'étiage. Le débit moyen mensuel d'étiage de fréquence quinquennale varie de 200 l/s à Bagnols-les-Bains à 760 l/s à Balsièges.

Le haut bassin se trouve sur le Mont Lozère qui intercepte les flux chauds et humides venant du Sud, à l'origine de précipitations violentes de type méditerranéen ou "cévenol". Ces dernières provoquent de septembre à décembre les plus fortes crues du haut bassin. La crue du 03/12/2003 a généré un débit maximum instantané de 303 m³/s à Mende.

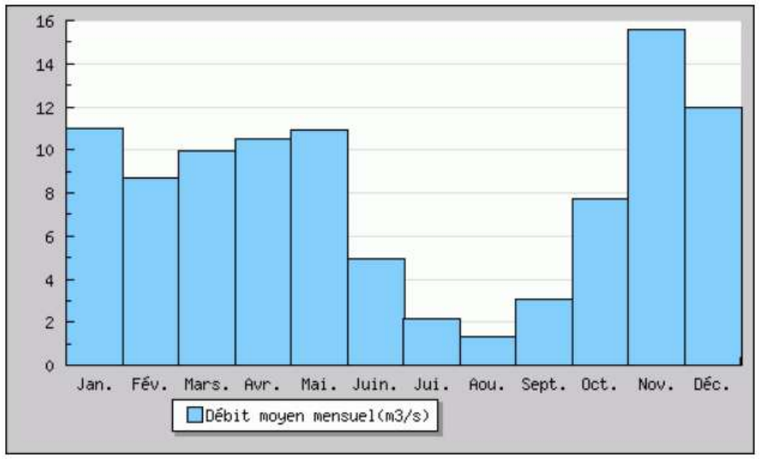
L'Allier et ses affluents

Les stations hydrométriques les plus proches sont celles de Langogne (station n° K2070810) (point de franchissement de l'Allier par la RN88) à 1000 m d'altitude, et celle de Saint-Haon (station n° K2090810) à 740 m d'altitude, qui contrôlent respectivement des bassins versants de 324 km² et 514 km². Les débits caractéristiques de l'Allier mesurés à ces stations sont rassemblés dans le tableau ci-après.

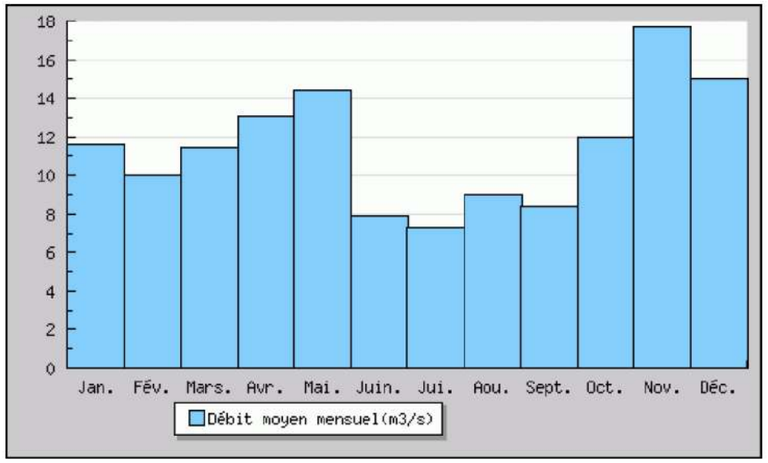
Station	Période d'observation	Superficie du BV (km^2)	Module (m^3/s)	Etiage QMNA5 (m^3/s)	Crue journalière décennale (m^3/s)	Crue instantannée décennale (m^3/s)
Langogne	1987-2016	324	8,15	0,780	250	400
Saint-Haon	1981-2016	514	11,5	3,2	260	440

Source : Banque Hydro (hydro.eaufrance.fr/)

L'Allier à Langogne (K2070810)



L'Allier à Saint-Haon (K2090810)



Le régime, naturel, hydrologique de l'Allier est de type pluvio-nival. Il subit à la fois les influences méditerranéenne et océanique. Il est marqué par une sécheresse estivale prononcée puis à l'automne par une reprise des débits importante (influence cévenole) avec un maximum de printemps souvent décalé par la neige. Cependant, la mise en place de la retenue de Naussac, à l'aval de Langogne, a modifié ce fonctionnement.

Sur le bassin du Haut-Allier le régime de l'Allier est principalement augmenté par ses affluents margeridiens pour la partie amont.

Le débit moyen interannuel de l'Allier à Langogne est de 8,15 m^3/s.

La rivière présente une forte sensibilité naturelle à l'étiage. Le débit moyen mensuel d'étiage de fréquence quinquennale est de 780 l/s à Langogne (contre 3200 l/s à Saint-Haon en aval de la retenue de Naussac). La retenue de Naussac supprime les étiages de l'Allier en aval de Langogne. En revanche, les affluents restent eux vulnérables aux situations de crise, excepté le Châpeauroux qui est également influencé ppar le fonctionnement de la retenue de Naussac..

L'Allier est une rivière à caractère semi-torrentiel par sa pente mais torrentiel par ses débits. Elle est soumise à 3 types de crues : cévenoles, océaniques et mixtes. Les dernières grandes crues observées, celles du 21/09/1980, du 03/12/2003 et du 03/11/2008 étaient des crues cévenoles.

7.5.3 Qualité des eaux

L'Aveyron et ses affluents

L'évaluation de l'état des masses d'eau superficielles du bassin de l'Aveyron a été réalisée par l'Agence de l'Eau Adour Garonne dans le cadre de l'élaboration du SDAGE Adour Garonne 2016-2021 :

Etat des masses d'eau 2014 (Source : SIE Adour-Garonne / Eau France)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		État écologique 2014	État chimique 2014
Aveyron de sa source au confluent de la Serre	FRFR199	Moyen	Bon
Aveyron du confluent de la Serre au confluent de la Briane	FRFR200	Bon	Bon
Olip	FRFR366	Moyen	Non classé
Serre	FRFR364	Bon	Bon

Les objectifs d'état de ces différentes masses d'eau, fixées dans le SDAGE Adour Garonne 2016-2021, sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Objectifs d'état des masses d'eau (Source : SIE Adour-Garonne / Eau France)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		Objectif État écologique	Objectif État chimique
Aveyron de sa source au confluent de la Serre	FRFR199	Bon état 2021	Bon état 2015
Aveyron du confluent de la Serre au confluent de la Briane	FRFR200	Bon état 2015	Bon état 2015
Olip	FRFR366	Bon état 2021	Bon état 2015
Serre	FRFR364	Bon état 2015	Bon état 2015

Le Lot et ses affluents

L'évaluation de l'état des masses d'eau superficielles du bassin du Lot a été réalisée par l'Agence de l'Eau Adour Garonne dans le cadre de l'élaboration du SDAGE Adour Garonne 2016-2021 :

Etat des masses d'eau 2014 (Source : SIE Adour-Garonne / Eau France)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		État écologique 2014	État chimique 2014
Lot de sa source au confluent du Bramont	FRFR126B	Moyen	Mauvais
Lot du confluent du Bramont au confluent du Doulou	FRFR126A	Bon	Mauvais
Ruisseau d'Allenc	FRFRR126B_7	Bon	Bon
Ruisseau de l'Esclancide	FRFRR126B_8	Bon	Bon
Bouisset	FRFRR126B_6	Bon	Bon
Rieucros d'Abaïsse	FRFRR126B_10	Moyen	Bon
Bramont	FRFR125	Très bon	Non classé

Les objectifs d'état de ces différentes masses d'eau, fixées dans le SDAGE Adour Garonne 2016-2021, sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Objectifs d'état des masses d'eau (Source : SIE Adour-Garonne / Eau France)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		Objectif État écologique	Objectif État chimique
Lot de sa source au confluent du Bramont	FRFR126B	Bon état 2027	Bon état 2027
Lot du confluent du Bramont au confluent du Doulou	FRFR126A	Bon état 2015	Bon état 2021
Ruisseau d'Allenc	FRFRR126B_7	Bon état 2015	Bon état 2015
Ruisseau de l'Esclancide	FRFRR126B_8	Bon état 2015	Bon état 2015
Bouisset	FRFRR126B_6	Bon état 2015	Bon état 2015
Rieucros d'Abaïsse	FRFRR126B_10	Bon état 2021	Bon état 2015
Bramont	FRFR125	Bon état 2015	Bon état 2015

L'Allier et ses affluents

L'évaluation de l'état des masses d'eau superficielles du bassin de l'Allier a été réalisée par l'Agence de l'Eau Loire Bretagne dans le cadre de l'élaboration du SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 :

Etat des masses d'eau 2013 (Source : SIE Loire Bretagne)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		État écologique 2013	État physicochimique 2013
Allier depuis Laveyrune jusqu'à Langogne	FRGR0145	Très bon	Très bon
Allier depuis Langogne jusqu'à la retenue de Poutes	FRGR0141a	Bon	Bon
Langouyrou et ses affluents	FRGR0233	Bon	Bon
Clamouse et affluents jusqu'au Châpeauroux	FRGR0237	Bon	Bon
Châpeauroux et affluents jusqu'à la Clamouse	FRGR0234	Bon	Bon
Châpeauroux de la Clamouse jusqu'à l'Allier	FRGR0235	Bon	Bon
Ribeyre et affluents de sa source à l'Allier	FRGR2034	Bon	Non classé
Arquejol et affluents de sa source à l'Allier	FRGR1149	Moyen	Bon

Les objectifs d'état de ces différentes masses d'eau, fixées dans le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021, sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Objectifs d'état des masses d'eau (Source : SIE Loire Bretagne)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		Objectif État écologique	Objectif État chimique
Allier depuis Laveyrune jusqu'à Langogne	FRGR0145	Bon état 2015	Non déterminé
Allier depuis Langogne jusqu'à la retenue de Poutes	FRGR0141a	Bon état 2015	Non déterminé
Langouyrou et ses affluents	FRGR0233	Bon état 2015	Non déterminé
Clamouse et affluents jusqu'au Châpeauroux	FRGR0237	Bon état 2015	Non déterminé
Châpeauroux et affluents jusqu'à la Clamouse	FRGR0234	Bon état 2015	Non déterminé
Châpeauroux de la Clamouse jusqu'à l'Allier	FRGR0235	Bon état 2021	Non déterminé
Ribeyre et affluents de sa source à l'Allier	FRGR2034	Bon état 2015	Non déterminé
Arquejol et affluents de sa source à l'Allier	FRGR1149	Bon état 2021	Non déterminé

Affluents de la Loire

L'évaluation de l'état des masses d'eau superficielles du bassin de la Loire a été réalisée par l'Agence de l'Eau Loire Bretagne dans le cadre de l'élaboration du SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 :

Etat des masses d'eau 2013 (Source : SIE Loire Bretagne)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		État écologique 2013	État physicochimique 2013
Beaume et affluents de sa source à la Loire	FRGR1677	Bon	Bon

Les objectifs d'état de ces différentes masses d'eau, fixées dans le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021, sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Objectifs d'état des masses d'eau (Source : SIE Loire Bretagne)

Nom masse d'eau	Code masse d'eau	SDAGE 2016-2021	
		Objectif État écologique	Objectif État chimique
Beaume et affluents de sa source à la Loire	FRGR1677	Bon état 2015	Non déterminé

7.5.4 Usages de l'eau

L'Aveyron et ses affluents)

Aucune prise d'eau en rivière pour l'alimentation en eau potable des communes n'est recensée. L'alimentation en eau potable des communes s'effectue à partir de forages et de captages de sources (cf « Eaux souterraines »).

Il n'y a pas de prélèvements industriels à l'amont de Rodez.

Une petite centrale hydroélectrique est exploitée sur l'Aveyron en aval de Gages-le-Pont.

Les eaux de l'Aveyron et du ruisseau de Serre sont ponctuellement utilisées pour l'irrigation

La pêche loisirs est pratiquée sur l'Aveyron et ses affluents avec deux parcours de pêche principaux en amont de Gaillac d'Aveyron et en amont de Rodez. L'Aveyron est classée en 1ère catégorie piscicole (à salmonidés dominants) en amont de Palmas et en 2ème catégorie (à cyprinidés dominants) à l'aval.

Les sports et loisirs nautiques ne sont pas pratiqués sur cette partie de l'Aveyron. Il n'y a pas de baignades autorisées.

Le Lot et ses affluents

Aucune prise d'eau en rivière pour l'alimentation en eau potable des communes n'est recensée. L'alimentation en eau potable des communes s'effectue à partir de forages et de captages de sources (cf « Eaux souterraines »).

Il n'y a pas de prélèvements industriels sur le Lot et ses affluents et très peu de prélèvements pour l'irrigation.

Quelques petits aménagements hydroélectriques sont exploités sur le Lot (Balsièges, Mende, Sainte-Hélène) et sur l'Esclancide.

Le Lot amont et ses affluents sont classés en 1ère catégorie piscicole (à salmonidés dominants) dans tout le département de la Lozère. La pêche à la truite est pratiquée sur tous les cours d'eau. Le Lot amont héberge également d'autres espèces comme le barbeau, le chevesnes, la vandoise et la siège.

Les sports et loisirs nautiques ne sont pas pratiqués sur cette partie du Lot. Il n'y a pas non plus de baignades autorisées.

L'Allier et ses affluents

Aucune prise d'eau en rivière pour l'alimentation en eau potable des communes n'est recensée. L'alimentation en eau potable des communes s'effectue à partir de forages et de captages de sources (cf « Eaux souterraines »).

Il n'y a pas de prélèvements industriels et très peu de prélèvements pour l'irrigation (Arquejols).

Le barrage de Naussac a pour fonction le maintien d'un débit minimum dans l'Allier et la Loire en période de basses eaux afin de satisfaire les différents usages (prélèvements pour l'irrigation, alimentation en eau potable, refroidissement des centrales nucléaires, prélèvements industriels). En année moyenne, la retenue du barrage de Naussac se remplit de novembre à juin et s'abaisse pour le soutien des étiages de l'Allier de juillet à octobre. Le soutien des étiages de l'axe Loire/Allier est géré par l'Établissement public Loire (EPL). La capacité du barrage est de 190 millions de mètres cube. Son remplissage est assuré naturellement par le Donozau et artificiellement par le Chapeauroux et l'Allier. La retenue de Naussac influe ainsi sur le régime de l'Allier lors du soutien d'étiage, mais aussi sur le régime hydrologique du Donozau, du Chapeauroux, et de l'Allier lors du remplisssage de la retenue en périodes hivernale et printanière.

Tous les cours d'eau sont classés en 1ère catégorie piscicole (à salmonidés dominants). La qualité piscicole et environnementale des gorges du Haut Allier lui confère une réputation nationale justifiée pour la pêche sportive des salmonidés. La pression de pêche y est cependant faible en raison de la rareté et de la difficulté des accès en dehors de la voie de ferrée qui longe partout la rivière. Le peuplement piscicole du haut Allier est assez diversifié (truite, ombre commun, vairon, loche, goujon, chevesne, barbeau.).

Les sports d'eaux vives sont pratiqués dans les gorges de l'Allier à l'aval de Naussac.

7.5.5 Zonages réglementaires

L'Aveyron et ses affluents)

Tout le haut bassin versant de l'Aveyron est classé en zone de répartition des eaux (ZRE) et en zone sensible à l'eutrophisation. A l'amont de Palmas il est également classé en zone vulnérable aux pollutions par les nitrates.

L'Aveyron amont et ses affluents ne sont pas classés dans la liste 1 des cours d'eau sur lesquels la construction de tout nouvel ouvrage faisant obstacle à la continuité écologique et sédimentaire est interdit, ni dans la liste 2 des cours d'eau sur lesquels il convient d'assurer ou de rétablir la libre circulation des poissons migrateurs et le transit des sédiments, dans les 5 ans qui suivent la publication de la liste des cours d'eau.

La rivière Aveyron est couverte par un contrat de milieu (contrat de rivière Aveyron amont).

Le Lot et ses affluents

Le haut bassin versant du Lot n'est classé ni en zone de répartition des eaux (ZRE) ni en zone vulnérable aux pollutions par les nitrates. Il est en revanche classé en zone sensible à l'eutrophisation.

Le Lot et ses affluents à l'amont de sa confluence avec le Rieucros (exclu) (à l'exclusion de l'Esclancide et de ses affluents en aval du barrage d'Eyguas) et le Bramont et ses affluents (à l'exclusion de la Nize et de ses affluents) sont classés dans la liste 1 des cours d'eau sur lesquels la construction de tout nouvel ouvrage faisant obstacle à la continuité écologique et sédimentaire est interdit.

Le Lot en aval de Bagnols-les-bains est classé dans la liste 2 des cours d'eau sur lesquels il convient d'assurer ou de rétablir la libre circulation des poissons migrateurs et le transit des sédiments, dans les 5 ans qui suivent la publication de la liste des cours d'eau.

Le Lot est couvert par un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE Lot Amont) et par un contrat de milieu Lot Amont.

L'Allier et ses affluents

Le haut bassin versant de l'Allier n'est classé ni en zone de répartition des eaux (ZRE) ni en zone vulnérable aux pollutions par les nitrates. Il est en revanche classé en zone sensible à l'eutrophisation.

L'Allier de sa source à sa confluence avec la Loire, et ses affluents de la rive droite jusqu'au ruisseau de Saint-Gille et rive gauche jusqu'au Passemas (ruisseau de Fraisse), sont classés dans la liste 1 des cours d'eau sur lesquels la construction de tout nouvel ouvrage faisant obstacle à la continuité écologique et sédimentaire est interdit.

L'Allier de sa source avec la confluence avec le Liauron est classé dans la liste 2 des cours d'eau sur lesquels il convient d'assurer ou de rétablir la libre circulation des poissons migrateurs et le transit des sédiments, dans les 5 ans qui suivent la publication de la liste des cours d'eau.

L'Allier est couvert par un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE Haut Allier) et par un contrat de milieu Haut Allier.

La Loire est également couverte par un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE Loire amont).

Synthèse des enjeux liés aux eaux superficielles

Les bassins versants amont de l'Aveyron, du Lot et de l'Allier, soumis à des régimes de crues violentes qui selon les cas peuvent être d'origine océanique, cévenoles ou mixtes. Tous les cours d'eau présentent par ailleurs des étiages sévères de juillet à octobre, excepté l'Allier en aval du barrage de Naussac (soutien d'étiage).

Les eaux de l'Aveyron, du Lot, de l'Allier et de leurs affluents sont dans l'ensemble de bonne qualité écologique et chimique. Seule la qualité chimique du Lot amont a été jugée mauvaise.

L'aménagement progressif de la RN88 devra prendre en compte les objectifs d'état assignés aux masses d'eau concernées. Les dispositifs d'assainissement pluvial devront être adaptés aux enjeux en termes de qualité mais également de débit (non aggravation).

Les ouvrages hydrauliques de franchissement des différents cours d'eau seront dimensionnés de manière à garantir une parfaite transparence des débits.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU PHYSIQUE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale

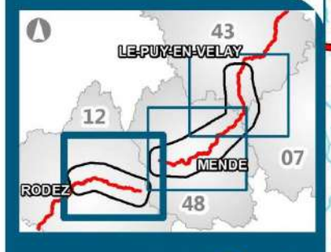
Captages en eaux

- Captage d'Adduction en Eau Potable (AEP)
- Autre prélèvement en eaux

Périmètre de Protection des captages AEP

- Périmètres de protection immédiats et rapprochés
- Périmètre de protection éloigné
- Périmètre Sanitaire d'Emergence

- Inventaire des zones humides (source : SRCE et Agence de l'eau AG)
- Réseau hydrographique



Date: décembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

MILIEU PHYSIQUE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale

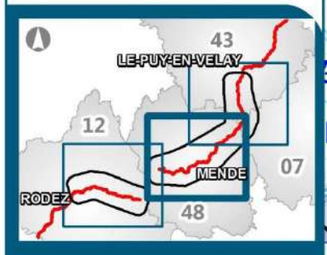
Captages en eaux

- Captage d'Adduction en Eau Potable (AEP)
- Autre prélèvement en eaux

Périmètre de Protection des captages AEP

- Périmètres de protection immédiats et rapprochés
- Périmètre de protection éloigné
- Périmètre Sanitaire d'Emergence

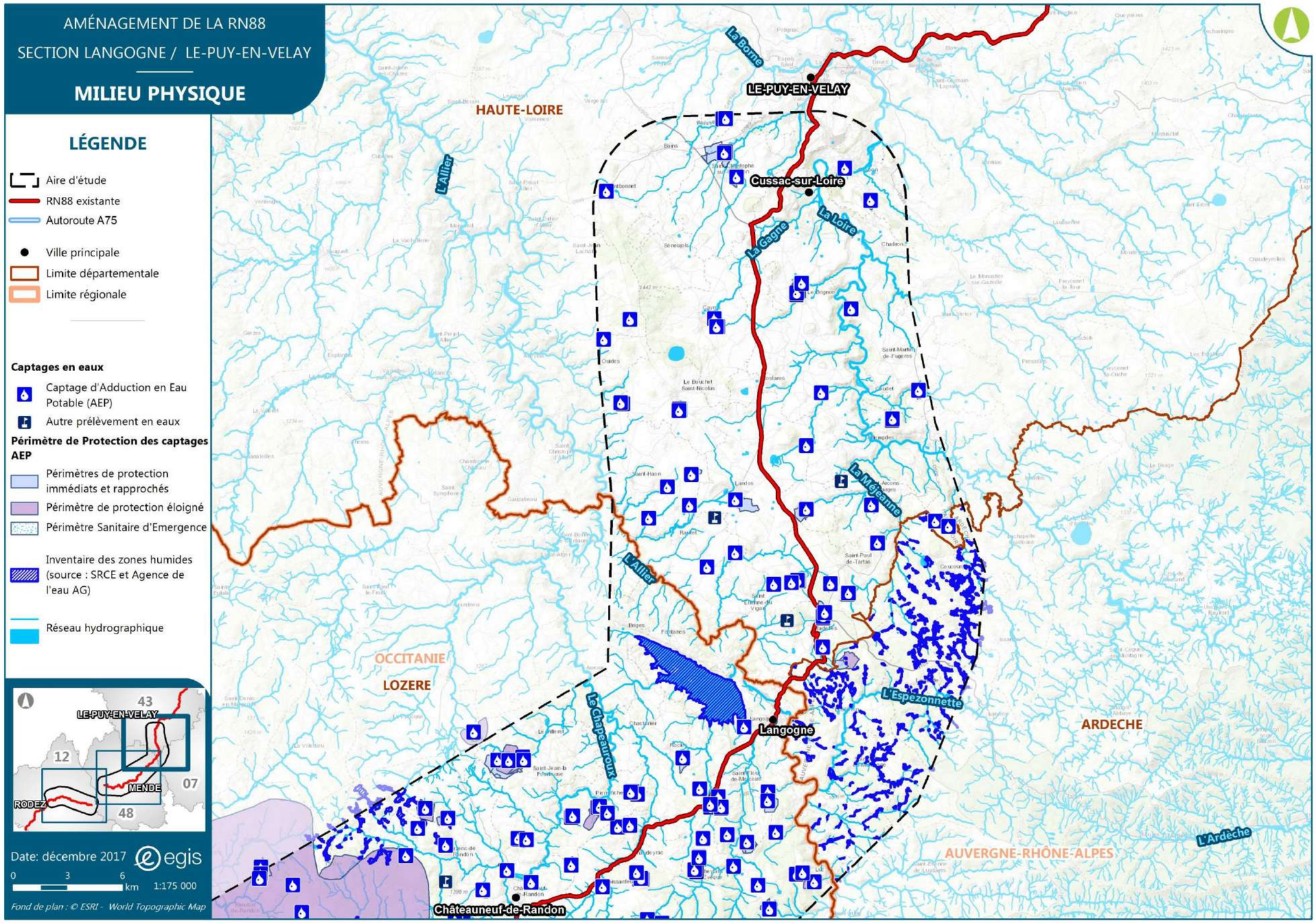
- Inventaire des zones humides (source : SRCE et Agence de l'eau AG)
- Réseau hydrographique



Date: décembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU PHYSIQUE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Captages en eaux
Captage d'Adduction en Eau Potable (AEP)
Autre prélèvement en eaux
Périmètre de Protection des captages AEP
Périmètres de protection immédiats et rapprochés
Périmètre de protection éloigné
Périmètre Sanitaire d'Emergence
Inventaire des zones humides (source : SRCE et Agence de l'eau AG)
Réseau hydrographique
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
Date: décembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
HAUTE-LOIRE
OCCITANIE
LOZERE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
ARDECHE
LE-PUY-EN-VELAY
Cussac-sur-Loire
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
La Borne
L'Allier
La Gagne
La Loire
La Mejeanne
Le Chapeauroux
L'Espezonnette
L'Ardèche

7.6 Risques naturels

7.6.1 Risques d'inondation

L'Aveyron et ses affluents

L'Aveyron de Séverac-le-Château à Rodez, l'Olip et le ruisseau de Serre présentent des zones inondables d'extension plus ou moins importante selon la configuration des vallées.

Le haut bassin de l'Aveyron ne fait pas partie des **Territoires à Risques importants d'Inondation (TRI)** identifiés sur le bassin Adour Garonne.

Le **Plan de Prévention des Risques d'Inondations** (**PPRI) du bassin de l'Aveyron amont sur le département de l'Aveyron** a été approuvé en septembre 2016.

Les communes concernées sont La Loubière, Agen d'Aveyron, Montrozier, Bertholène, Laissac, Palmas et Coussergues.

Le PPRI couvre un linéaire d'environ 23 km pour l'Aveyron, 5 km pour la Serre, et 15 km pour les affluents (Mayroux et Jumels à Laissac, Lugagnac et Mas à Bertholène, Laval, Louyne et Pesquies à Agen d'Aveyron, Bouscas au village de Sansac, Merdans à Palmas, Rieutord, Pailhoriez et Canabols à La Loubière, Bieu à Montrozier), soit environ 43 km de linéaire de rivières.

L'Aveyron et la Serre se caractérisent par des larges vallées présentant des zones d'expansion des crues importantes et ponctuellement quelques rétrécissements, et la crue centennale est plutôt de type inondante.

Pour les autres affluents de l'Aveyron (autres que la Serre), notamment le Lugagnac, le Mayroux et le ruisseau de Laval, l'analyse des crues au regard de la topographie et des conditions d'occupation humaine de l'espace rivulaire, amène à observer des phénomènes imprévisibles liés à des fortes vitesses (crues torrentielles), à des fonctionnements karstiques et de remise en eau brusque d'anciens lits, phénomènes accentués par la présence d'obstacles à l'écoulement, artificiels et plus ou moins récents (ouvrages sous-dimensionnés, remblais dans lit majeur, artificialisation de lit, chenalisation, occupation des zones d'expansion,…). Le caractère soudain et aléatoire des crues de ces affluents incite par ailleurs à la prudence et amène à se préoccuper avec attention de l'aléa d'inondation sur chacune des communes concernées et plus particulièrement sur les communes de Bertholène, Laissac et Agen d'Aveyron.

Le Lot et ses affluents

Le Lot et ses affluents l'Esclancide, le Bouisset, le Rieucros d'Abaïsse, le Bramont, et la Ginèze, présentent des zones inondables d'extension plus ou moins importante selon la configuration des vallées.

Le haut bassin du Lot sur le département de la Lozère fait partie des **Territoires à Risques importants d'Inondation (TRI Mende-Marvejols)**. Les 17 communes de ce territoire sont soumises à une exposition régulière à des événements météorologiques intenses, à l'origine de crues rapides et de nombreux dégâts avec des difficultés de surveillance et d'alerte. Les phénomènes principaux sont liés au débordement du Lot. L'agglomération de Mende est sensible : des zones d'habitations, des activités économiques, des équipements touristiques et des équipements publics sont concernés.

Le **Plan de Prévention des Risques d'Inondations** (**PPRI) du bassin du Lot aval sur le département de la Lozère** a été approuvé en décembre 2010.

Ce PPRI couvre le territoire des communes de Canilhac, Le Monastier, Chirac, Montrodat, Saint-Germain-du-Teil, Saint-Pierre-de- Nogaret, Saint-Léger-de-Peyre, et Chanac.

Le bassin du Lot en Lozère a connu trois crues récentes qui sont celles du 24 septembre 1994, du 5 novembre 1994 (crue de référence) et du 5 décembre 2003. Ces trois crues ont généré des inondations d'extension assez comparables

L'Allier et ses affluents

L'Allier à Langogne et ses affluents de la rive gauche, le Langouyrou, le Donazau, les ruisseaux de Bernassou et de la Clamouse, et le Châpeauroux sont sujets aux inondations.

Le **Plan de Prévention des Risques d'Inondations** (**PPRI) du bassin de l'Allier sur le département de la Lozère** a été approuvé en février 2014.

Les communes concernées sont celles de Auroux, La Bastide-Puylaurent, Chastanier, Grandrieu, Langogne, Laval-Atger, Luc, Pierrefiche et Saint-Bonnet-de-Montauroux.

Le bassin de l'Allier en Lozère a connu, comme celui du Lot, plusieurs crues récentes (24 septembre 1994, 4 novembre 1994, 2 décembre 2003, 4 novembre 2008) qui ont occasionné des dégâts sur les communes de Langogne (Allier et Langouyrou) et de Pierrefiche (Châpeauroux).

La Loire et ses affluents dans le bassin du Puy-en-Velay

Il n'y a pas de zones inondables identifiées entre la rive droite de l'Allier et le bassin du Puy-en-Velay qui est en revanche soumis aux inondations de la Loire et de ses affluents.

L'agglomération du Puy-en-Velay fait partie des **Territoires à Risques importants d'Inondation (TRI du Put-en-Velay).** Plusieurs secteurs sont identifiés comme présentant des risques importants : les rives du Dolaizon au Puy-en-Velay, la traversée par la Loire de Brives-Charensac, la rive gauche de la Borne à Aiguilhe, la Loire et la Borne à Chadrac.

Le **Plan de Prévention des Risques d'Inondations** (**PPRI) du bassin du Puy-en-Velay** a été approuvé en septembre 2015.

Ce PPRI couvre le territoire des communes d'Aiguilhe, Brives-Charensac, Chadrac, Chaspinhac, Coubon, Espaly-Saint-Marcel, le Monteil, le Puy-en-Velay, Polignac, Saint-Germain-Laprade et Vals-près-le-Puy.

Le PPRI concerne les inondations de la Loire et de ses affluents la Laussonne, la Gagne, le Riou Foirou et la Sumène, la Borne et ses affluents le Ceyssac et le Riou Pezouillou, et le Dolaizon et ses affluents le Riou et le Taulhac.

Les crues les plus récentes sont celle de 1996 (crue génaralisée par un évènement cévenol classique), celle de décembre 2003 sur la Borneet celle des 2 et 3 novembre 2003 sur la Loire dûe à deux épisodes orageux qui se sont succédés (250 mm au total su la bassin amont).

7.6.2 Remontées de nappes

Des risques de présence de nappes sub-affleurantes existent dans toutes les grandes vallées :

- l'Aveyron et ses affluents les ruisseaux de Mayroux, de Serre et l'Olip ;
- le Lot et ses affluents le Bramont et l'Esclancide (entre Pelouse et Laubert) ;
- le ruisseau de la Ribeyre (affluent rive droite de l'Allier) au Sud de Pradelles ;
- les têtes de bassins versants de quelques petits affluents rive gauche de la Loire.

7.6.3 Risques de mouvement de terrain

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Le principaux secteurs concernés par les glissements de terrain se situent au sud de la RN88 entre Recoules–Prévinquières et Séverac-le-Château, et plus ponctuellement au Nord de Bertholène.

Quelques secteurs de chutes de blocs sont signalés très ponctuellement à Palmas, Lavernhe et Lapanouse.

Aucune commune ne dispose d'un PPR Mouvement de terrain.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

De nombreuses zones d'effondrement sont signalées sur les causses calcaires (causse de Sauveterre, Causse de Changefège…). Ces zones d'effondrement se retrouvent jusqu'à Badaroux. Elles disparaissent plus à l'Est avec le changement de nature du substratum. On en retrouve dans le secteur de Montbel.

Les glissements de terrain se situent préférentiellement dans les versants marneux sous-jacents des falaises des causses calcaires (les Salelles, Saint-Bonnet-de-Chirac, Chanac, Cultures, Barjac, Mende et Badaroux).

La commune de Barjac est couverte par un PPR Mouvements de terrain approuvé le 17/05/2005.

Les risques de chutes de blocs et éboulements sont essentiellement présents au droit des falaises calcaires des causses (Chanac, Cultures, Barjac, Balsièges, Mende et Badaroux). On retrouve quelques secteurs à risques en rive gauche de la vallée de l'Allier à Langogne.

D'une manière générale, les mouvements de terrain quelle qu'en soit la nature sont très peu présents, voire absents, sur tout le plateau granitique entre Badaroux et Langogne.

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Les hauts plateaux métamorphiques (gneiss) et volcaniques situés entre Langogne et le Puy-en-Velay ne sont pas concernés par les risques de mouvements de terrain.

Les risques d'effondrements et de glissement sont concentrés dans le bassin du Puy-en-Velay, en dehors du périmètre d'étude la RN88.

L'agglomération du Puy-en-Velay est couverte par un PPR Mouvements de terrain approuvé le 30/09/2014.

7.6.4 Risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets no 2010-1254 du 22 octobre 2010 et no 2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Ce nouveau zonage est rentré en vigueur le 1er mai 2011.

Toutes les communes traversées par la RN88 se situent en zone de sismicité faible (zone 2).

Synthèse des enjeux liés aux risques naturels

*Les **risques d'inondations** sont présents dans les vallées de l'Aveyron et de ses affluents le ruisseau de Serre et l'Olip, dans les vallées du Lot et de ses affluents l'Esclancide, le Bouisset, le Rieucros d'Abaïsse, le Bramont, et la Ginèze, et dans les vallées de l'Allier et de ses affluents de la rive gauche, le Langouyrou, le Donazau, les ruisseau de Bernassou et de la Clamouse, et le Châpeauroux. Les communes concernées sont pour la plupart couvertes par des PPRI (bassin de l'Aveyron amont en Aveyron, bassin du Lot aval en Lozère, bassin de l'Allier en Lozère, bassin du Puy-en-Velay).*

*Entre Rodez et Séverac, les **risques de mouvements de terrains** (glissements de terrain) sont plutôt signalés sur la partie Est au Sud de la RN88 entre Recoules–Prévinquières et Séverac-le-Château. Les risques de chutes de blocs sont très localisés.*

Entre l'A75 et Langogne, les risques de mouvements de terrains sont essentiellement concentrés sur la partie Ouest (des Salelles à Badaroux) avec des zones d'effondrements sur les causses calcaires, des glissements de terrains dans les versants marneux sous-jacents, et des chutes de blocs et éboulements au droit des falaises calcaires. Quelques secteurs à risques sont également présents en rive gauche de l'Allier.

Le haut plateau granitique entre Badaroux et Langogne n'est pas ou très peu exposé aux risques de mouvements de terrain. Il en est de même des hauts plateaux gneissiques et volcaniques situés entre Langogne et le Puy-en-Velay.

*Le **risque sismique** est faible (zone 2) sur toutes les communes traversées par la RN88.*

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU PHYSIQUE
RISQUES NATURELS

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Risque d'inondation

- Plan de Prévention de Risque Inondation
- Zone inondable

Risque mouvement de terrain

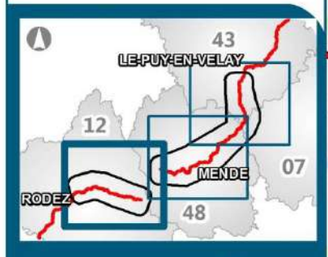
- Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain

Point Mouvement de terrain

- Chute de blocs / Eboulement
- Coulée
- Effondrement
- Erosion de berges
- Glissement

Aléa retrait et gonflement d'Argile

- Fort
- Moyen
- Faible



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

MILIEU PHYSIQUE RISQUES NATURELS

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Risque d'inondation

- Plan de Prévention de Risque Inondation
- Zone inondable

Risque mouvement de terrain

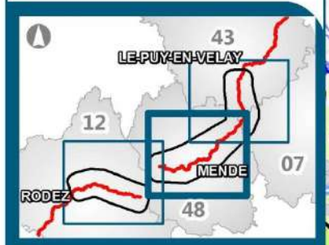
- Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain

Point Mouvement de terrain

- Chute de blocs / Eboulement
- Coulée
- Effondrement
- Erosion de berges
- Glissement

Aléa retrait et gonflement d'Argile

- Fort
- Moyen
- Faible



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

MILIEU PHYSIQUE RISQUES NATURELS

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Risque d'inondation

- Plan de Prévention de Risque Inondation
- Zone inondable

Risque mouvement de terrain

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain

Point Mouvement de terrain

- Chute de blocs / Eboulement
- Coulée
- Effondrement
- Erosion de berges
- Glissement

Aléa retrait et gonflement d'Argile

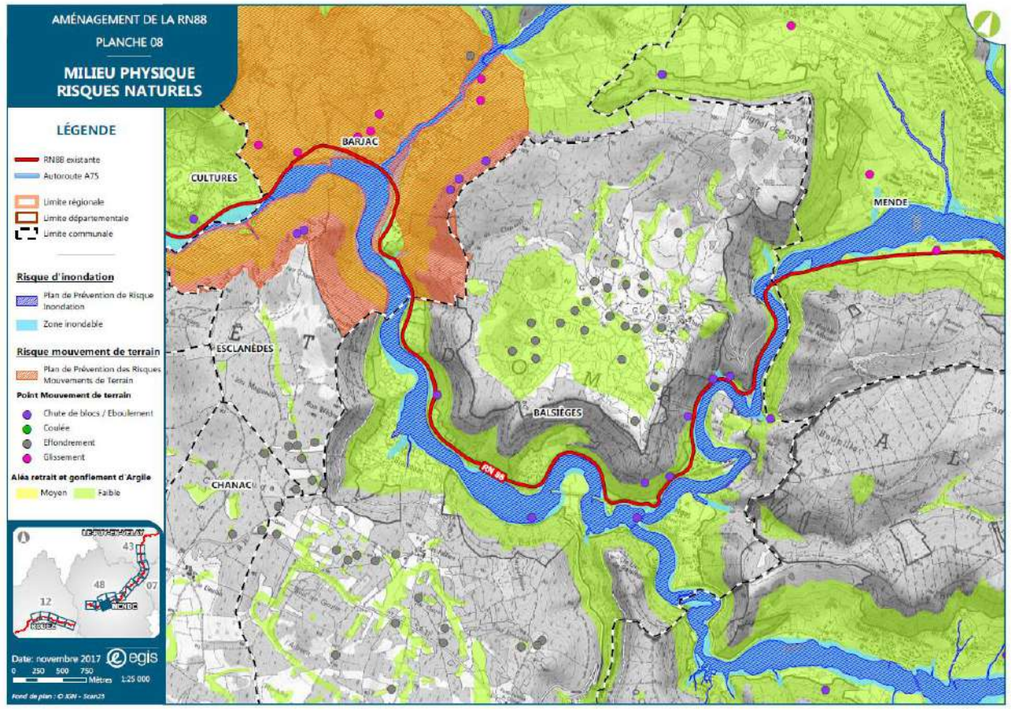
Fort Moyen Faible

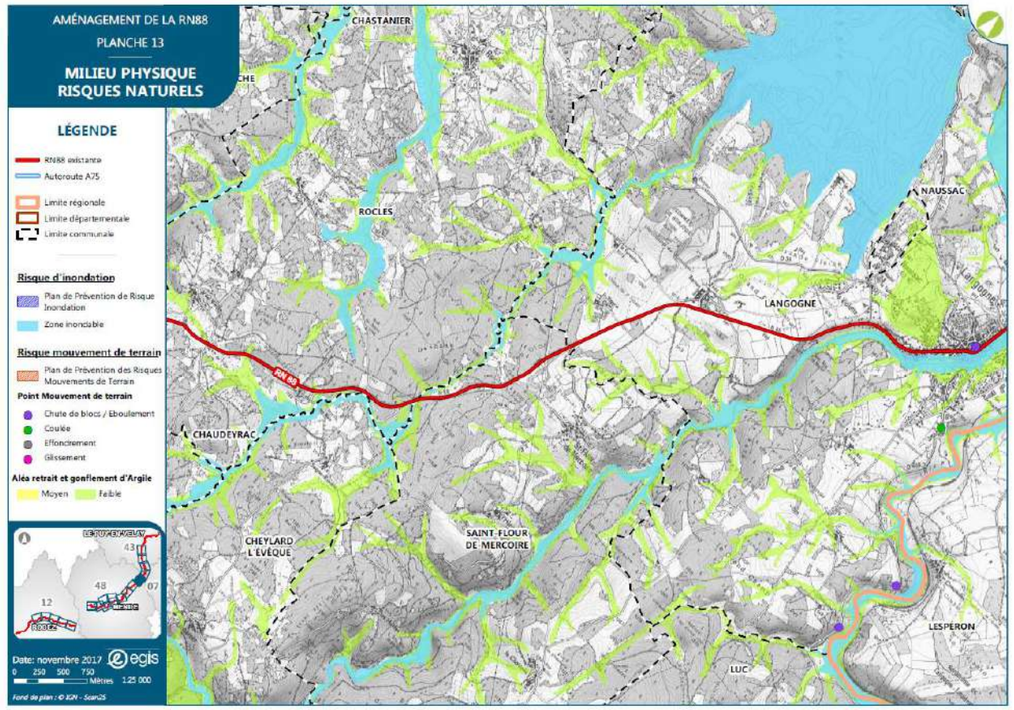


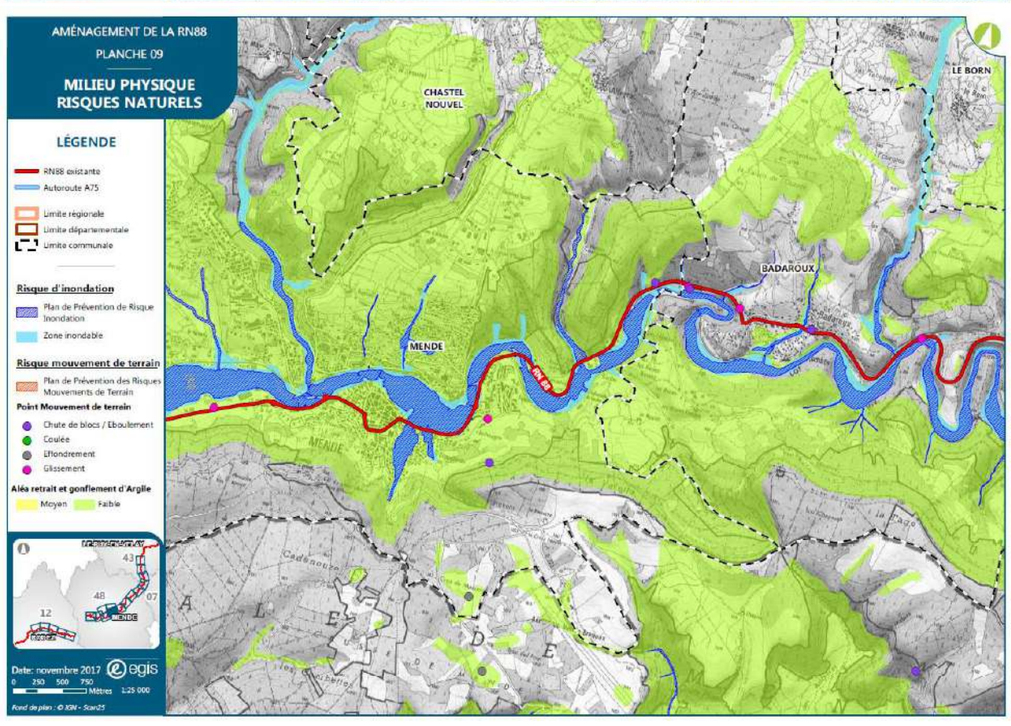
Date: novembre 2017 egis

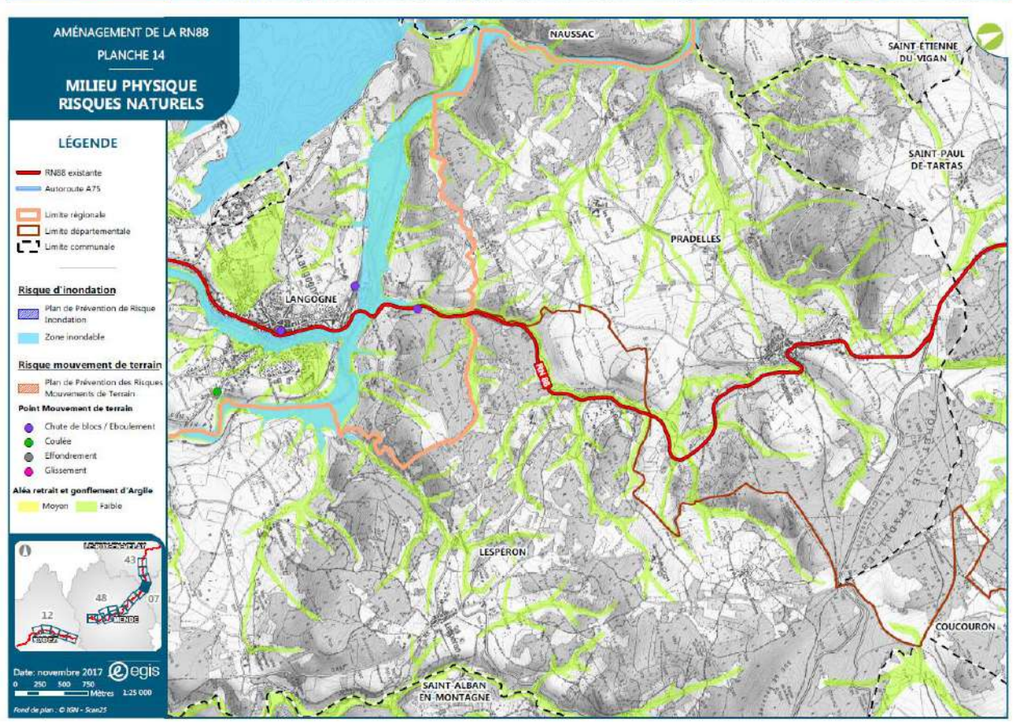
0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
PLANCHE 08
MILIEU PHYSIQUE
RISQUES NATURELS
LÉGENDE
RN88 existante
Autoroute A75
Limite régionale
Limite départementale
Limite communale
Risque d'inondation
Plan de Prévention de Risque Inondation
Zone inondable
Risque mouvement de terrain
Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain
Point Mouvement de terrain
Chute de blocs / Eboulement
Coulée
Effondrement
Glissement
Aléa retrait et gonflement d'Argile
Moyen
Faible
BARJAC
CULTURES
MENDE
ESCLANEDES
BALSIÈGES
CHANAC
Date: novembre 2017
egis
0 250 500 750 Mètres 1:25 000
Fond de plan : © IGN - Scan25


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
PLANCHE 13
MILIEU PHYSIQUE
RISQUES NATURELS
LÉGENDE
RN88 existante
Autoroute A75
Limite régionale
Limite départementale
Limite communale
Risque d'inondation
Plan de Prévention de Risque Inondation
Zone inondable
Risque mouvement de terrain
Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain
Point Mouvement de terrain
Chute de blocs / Eboulement
Coulée
Effondrement
Glissement
Aléa retrait et gonflement d'Argile
Moyen
Faible
CHASTANIER
ROCLES
NAUSSAC
LANGOGNE
CHAUDEYRAC
CHEYLARD L'ÉVÊQUE
SAINT-FLOUR DE-MERCOIRE
LESPERON
LUC
Date: novembre 2017
egis
0 250 500 750 Mètres 1:25 000
Fond de plan : © IGN - Scan25

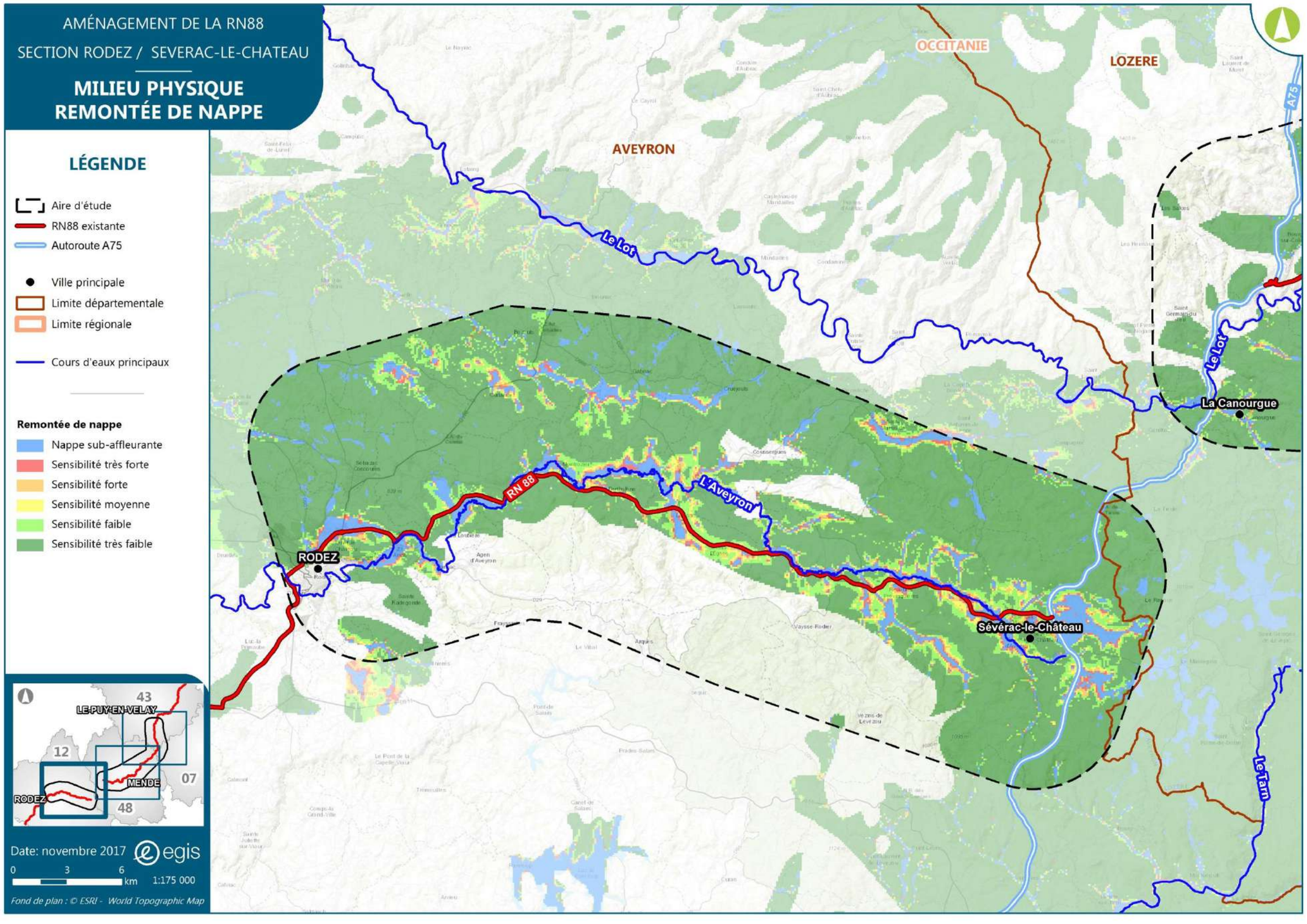

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
PLANCHE 09
MILIEU PHYSIQUE
RISQUES NATURELS
LÉGENDE
RN88 existante
Autoroute A75
Limite régionale
Limite départementale
Limite communale
Risque d'inondation
Plan de Prévention de Risque Inondation
Zone inondable
Risque mouvement de terrain
Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain
Point Mouvement de terrain
Chute de blocs / Eboulement
Coulée
Effondrement
Glissement
Aléa retrait et gonflement d'Argile
Moyen
Faible
CHASTEL NOUVEL
LE BORN
BADAROUX
MENDE
Date: novembre 2017
egis
0 250 500 750 Mètres 1:25 000
Fond de plan : © IGN - Scan25

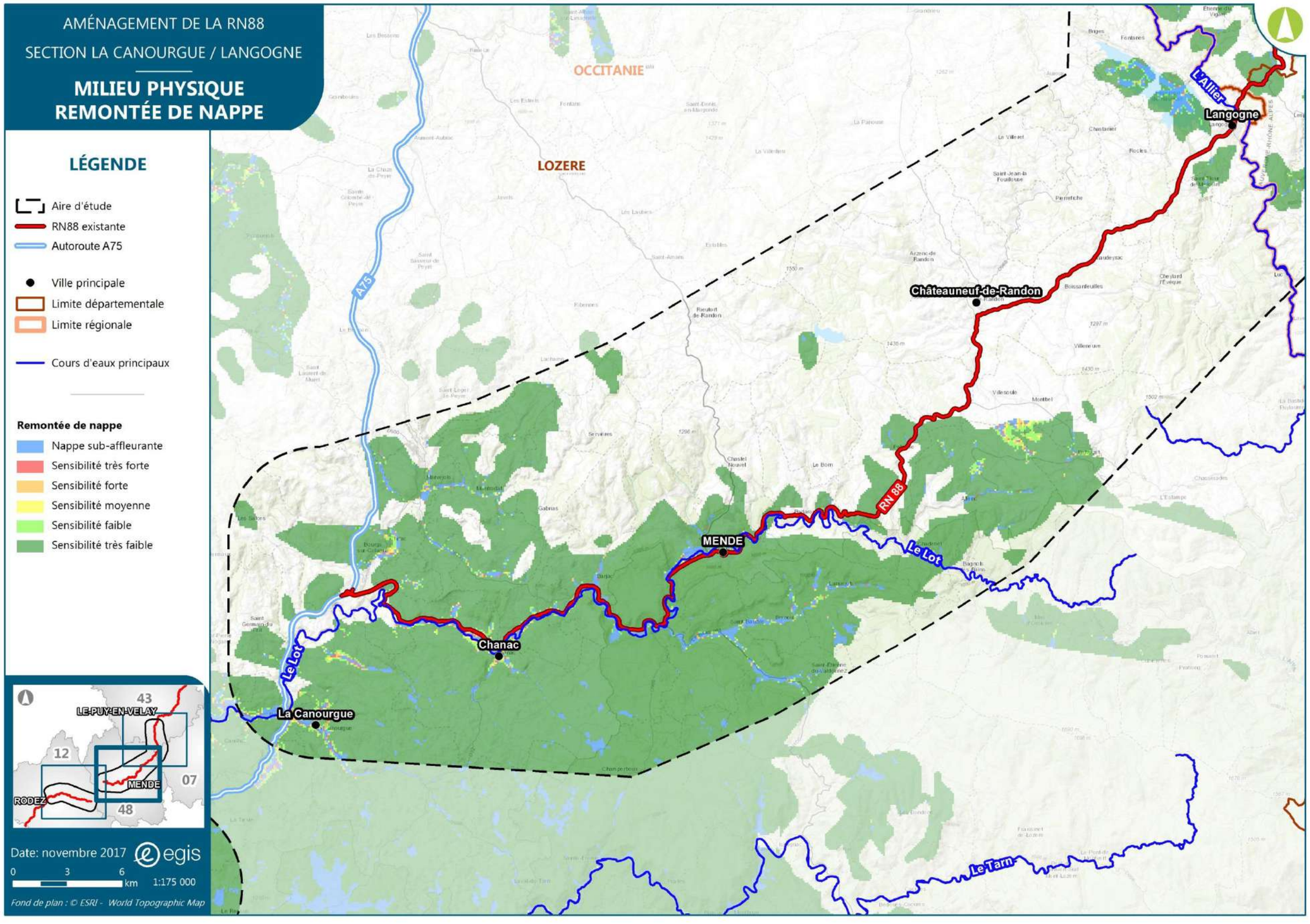

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
PLANCHE 14
MILIEU PHYSIQUE
RISQUES NATURELS
LÉGENDE
RN88 existante
Autoroute A75
Limite régionale
Limite départementale
Limite communale
Risque d'inondation
Plan de Prévention de Risque Inondation
Zone inondable
Risque mouvement de terrain
Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain
Point Mouvement de terrain
Chute de blocs / Eboulement
Coulée
Effondrement
Glissement
Aléa retrait et gonflement d'Argile
Moyen
Faible
NAUSSAC
SAINT-ÉTIENNE DU-VIGAN
SAINT-PAUL DE-TARTAS
PRADELLES
LANGOGNE
LESPERON
COUCOURON
SAINT-ALBAN EN-MONTAGNE
Date: novembre 2017
egis
0 250 500 750 Mètres 1:25 000
Fond de plan : © IGN - Scan25

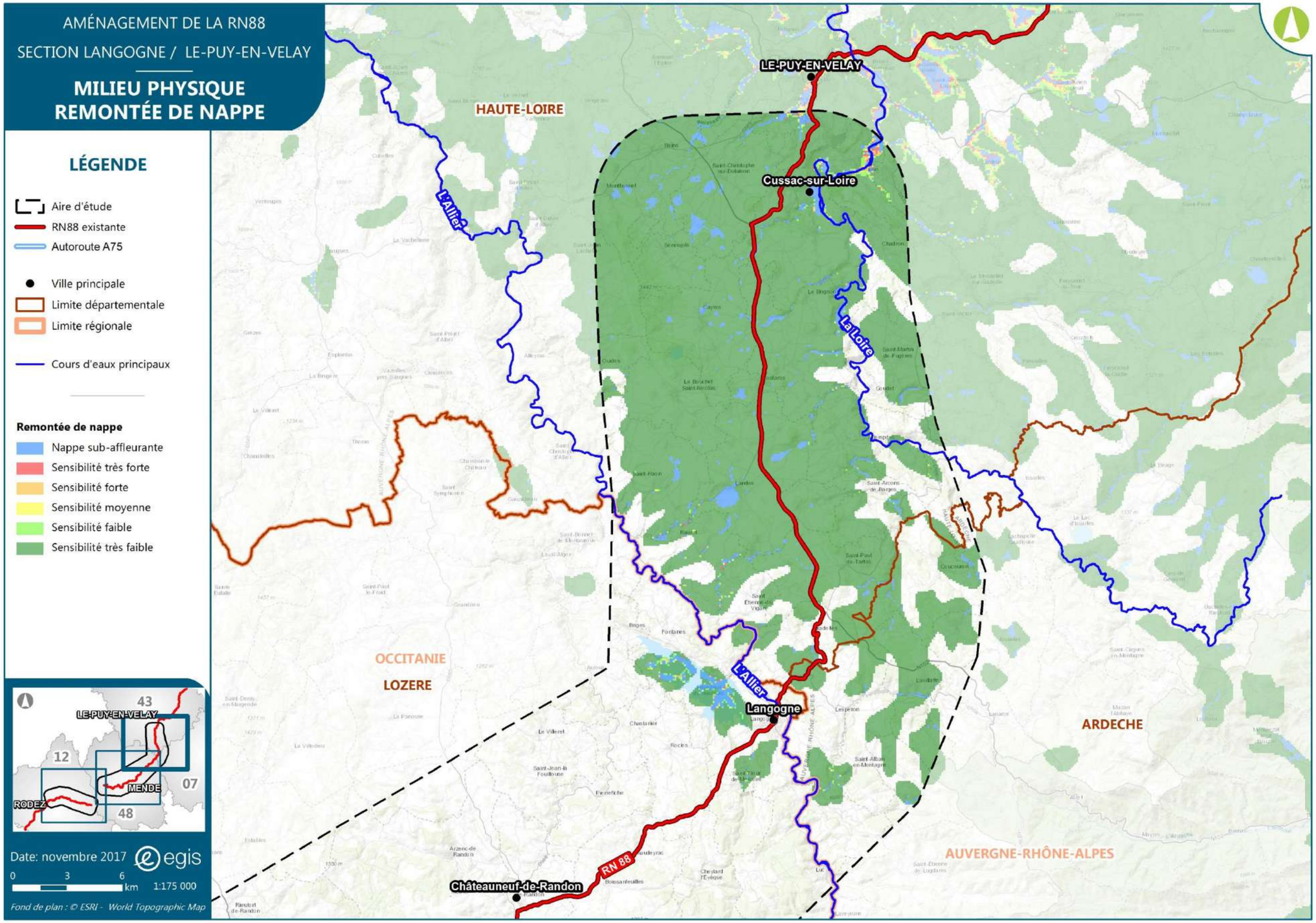
AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU PHYSIQUE
REMONTÉE DE NAPPE




AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU PHYSIQUE
REMONTÉE DE NAPPE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Remontée de nappe
Nappe sub-affleurante
Sensibilité très forte
Sensibilité forte
Sensibilité moyenne
Sensibilité faible
Sensibilité très faible
OCCITANIE
LOZERE
A75
RN 88
L'Allier
Le Lot
Le Tarn
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
MENDE
Chanac
La Canourgue
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU PHYSIQUE
REMONTÉE DE NAPPE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Remontée de nappe
Nappe sub-affleurante
Sensibilité très forte
Sensibilité forte
Sensibilité moyenne
Sensibilité faible
Sensibilité très faible
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
HAUTE-LOIRE
LE-PUY-EN-VELAY
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
RN 88

7.7 Environnement naturel

7.7.1 Zonages réglementaires

Le Réseau Natura 2000

*Le **réseau Natura 2000**, mis en place en application de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 dite « oiseaux sauvages » (qui a remplacé la directive européenne n°79-409 du 6 avril 1979) et de la directive 92/43/CE du 21 mai 1992 dite "habitats", vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent ; il représente un élément essentiel de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et participent à l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.*

La structuration de ce réseau comprend :

- *des **Zones de Protection Spéciale (ZPS)** visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;*
- *des **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".*

Selon l'article L. 414-4 du Code de l'environnement, les documents de planification, programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'installation, de manifestations ou d'interventions dans le milieu naturel ou le paysage susceptibles d'affecter de façon notable un site Natura 2000 doivent faire l'objet d'une évaluation de leur conséquences au regard des objectifs de conservation du site.

L'Arrêté de Protection de Biotope

*Un **arrêté de protection de biotope** a pour objectif la préservation des milieux naturels nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces animales ou végétales protégées. Un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, …).*

Il peut arriver que le biotope soit constitué par un milieu artificiel (combles des églises, carrières), s'il est indispensable à la survie d'une espèce protégée ; cette réglementation vise donc le milieu de vie d'une espèce et non directement les espèces elles-mêmes.

Régis par les articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement et la circulaire du 27 juillet 1990 relative à la protection des biotopes nécessaires aux espèces vivant dans les milieux aquatiques, les arrêtés de protection de biotope sont pris par le Préfet de département. Cet arrêté établit, de manière adaptée à chaque situation, les mesures d'interdiction ou de réglementation des activités pouvant porter atteinte au milieu (et non aux espèces elles-mêmes relevant déjà d'une protection spécifique au titre de leur statut de protection) : pratique de l'escalade ou du vol libre pendant une période définie, écobuage, circulation des véhicules à moteur, travail du sol, plantations, ...

L'arrêté peut interdire certaines activités, en soumettre d'autres à autorisation ou à limitation.

L'inobservation des prescriptions de l'arrêté de protection de biotope est répréhensible du seul fait que l'habitat d'une espèce protégée est altéré. Les infractions sont des délits punis des peines prévues à l'article L.415.3 du code de l'environnement.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

2 zones Natura 2000 sont présentes dans le fuseau entre Rodez et Laissac :

- **ZSC « Causse Comtal » (FR 7300868)**

Il s'agit d'un site éclaté au sein d'un vaste plateau calcaire ou dolomitique avec réseau karstique, gouffres et grottes. Les pelouses et les fourrés sont généralement en mosaïque. Le relief, les conditions climatiques et la diversité des modes de gestion en harmonie avec les rythmes naturels en font un site de qualité et important, en cohérence avec les objectifs de gestion et de conservation de la directive Habitats.

Le site FR 7300868 « Causse Comtal » comporte au moins trois habitats inscrits en annexe I de la Directive Habitats :

- Pelouse sèche semi-naturelle et faciès d'embuissonnement sur calcaire (*Festuco-Brometalia*) (site d'orchidées remarquables) ;
- Formation de *Juniperus communis* sur landes ou pelouses calcaires ;
- Formation stable à *Buxus sempervirens* des pentes rocheuses calcaires.

Le site du Causse Comtal présente également une grande diversité floristique. Nombre de ces espèces sont remarquables par leur association mais il semble à première vue que peu d'espèces soient patrimoniales (protection ou fort statut de rareté). On constate une grande richesse en orchidées avec une vingtaine d'espèces uniquement sur le petit site le plus près de Rodez (noyau Sud).

- **ZSC « Vieux arbres de la haute vallée de l'Aveyron et des abords du Causse Comtal » (FR7302001)**

Il s'agit d'un secteur à très large dominance bocagère comprenant un réseau dense de haies et de bosquets riches en vieux arbres. Le principal risque est celui d'un éventuel abattage de vieux arbres.

Les vieux arbres abritent une Coléoptérofaune d'intérêt exceptionnel, avec en particulier la présence du pique-prune (*Osmoderma eremita*) dont c'est la plus grosse population connue en Midi-Pyrénées.

Présence exceptionnelle de deux autres coléoptères : le Taupin violacé (Limoniscus violaceus) et la Rosalie des Alpes (*Rosalia alpina*).

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

4 zones Natura 2000 sont présentes dans le fuseau ou en bordure entre l'A75 et Langogne:

- **ZSC « Causse des Blanquets » (FR9101376)**

La grotte des Blanquets s'ouvre au pied du versant nord du petit causse de la Cham de Blanquets à une altitude de 920 m environ. Ce causse fait partie d'un système de buttes témoins karstiques, avec les " Trucs de Saint Bonnet de Chirac ", " du Midi ", " de Grèzes ", " de Chastel-Viels " et de " Cénaret ". Cet ensemble constitue la limite septentrionale des dernières avancées calcaires des causses sur le bastion cristallin des Massifs de l'Aubrac et de la Margeride, au nord du Lot. Cette zone de confrontation de deux grands substrats géologiques est riche d'une diversité d'écosystèmes spécifiques en mosaïque.

Les substrats calcaires offrent des qualités de terrains favorables à de nombreuses espèces de chauve souris. La grotte des Blanquets abrite des rassemblements hivernaux très importants de chauves-souris inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats, en particulier le Grand et le Petit Rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées et le Murin de Beschtein très rare dans la région.

- **ZSC « Falaises de Barjac » (FR9101375)**

Ce site fait partie d'un complexe de falaises et de cours d'eau appartenant à la Vallée du Lot particulièrement favorable aux différentes populations de chauve-souris. La présence d'une mosaïque de milieux bocagers, associant des prairies naturelles, des parcelles cultivées, des vergers, des pâturages, des ripisylves, des haies, des boisements et des cavités dans les falaises, constitue un biotope favorable pour de nombreuses espèces de chauve-souris de la Directive Habitats.

Le territoire abrite un des principaux sites d'hivernage du grand Rhinolophe (*Rhinolophum ferrum equinum*) avec 20-30 individus. Seulement 4 sites sont connus en Languedoc pour l'hivernage de cette espèce. Il abrite également le Petit Rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées, le Murin de Bechstein et le Grand Murin.

- **ZSC « Valdonnez » (FR9102008)**

Le Valdonnez est situé au centre du département de la Lozère, au Sud de la ville de Mende, dans la zone de contact entre les terrains granitiques et métamorphiques des Cévennes à l'Est, et les causses calcaires à l'ouest. Les cours d'eau, le Bramont et son affluent la Nize ont profondément entaillé les socles rocheux et dégagé d'imposantes masses calcaires comme le Truc de Balduc.

L'étagement des altitudes et la diversité des expositions ont multiplié les microclimats au sein de la vallée. La variété des conditions écologiques permet la présence d'une grande diversité d'habitats naturels propices à la richesse de la faune et de la flore.

- **ZSC « Plateau de Charpal » (FR9101357)**

Le Plateau de Charpal est en grande partie boisé, mais il a conservé une concentration exceptionnelle de tourbières (complexe d'habitats prioritaires), dont les plus étendues de la Lozère, puisqu'elles peuvent couvrir jusqu'à 25 ha.

Le plateau de Charpal est l'un des sites les plus intéressants du Languedoc-Roussillon pour la conservation des complexes de tourbières ; on y trouve en effet plusieurs stades de développement et des faciès de transition vers des prairies humides. Ces tourbières acides typiques sont associées à des landes et pelouses à nard.

C'est l'un des 2 sites du Languedoc-Roussillon où se trouve l'orchidée *Hammarbya paludosa*, à côté du Lycopode *Lycopodium inundatum* très rare dans région.

La qualité des eaux permet la présence de la Loutre (*Lutra lutra*).

Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

4 zones Natura 2000 sont présentes dans le fuseau entre Langogne et Le-Puy-en-Velay:

- **ZSC « Gorges de l'Allier et affluents » (FR8301075)**

Ce site présente un grand intérêt paysager, avec de nombreuses falaises et plusieurs dizaines de kilomètres de gorges. Il s'agit d'un site exceptionnel pour l'Auvergne et pour le Massif central.

Ce site est soumis aux influences thermophiles dans sa partie "gorges de l'Allier" et montagnardes sur sa partie "Margeride".

De nombreuses espèces végétales à statut sont présentes sur les vastes zones de substrat rocheux présentes au sein des gorges de l'Allier. La très grande diversité de milieux accueille 24 espèces animales ou végétales de l'annexe II dont certaines très rares comme la moule perlière d'eau douce (*Margaritifera margaritifera*) ou *Mannia triandra* (bryophyte).

21 habitats naturels sont identifiés. L'avifaune y est remarquable.

- **ZSC « Gorges de la Loire et affluents partie sud » (FR8301081)**

Il s'agit de l'ensemble de méandres formés par la Loire à l'intérieur de gorges encaissées et rocheuses dans un substrat granitique surmonté de coulées basaltiques. Les versants abrupts sont boisés. Plusieurs vallées affluentes ont les mêmes caractéristiques, notamment en rive gauche sur l'aire d'étude de la RN88. L'enjeu est de préserver au maximum les milieux dont la particularité est liée à une dynamique naturelle. Il s'agit également de maintenir les milieux ouverts écologiquement riches et directement liés à une pratique pastorale qui tend à diminuer.

Les milieux les plus représentatifs de la qualité des gorges et de leur diversité sont les pelouses pionnières et la végétation chasmophytique des parois rocheuses. C'est une zone refuge pour plusieurs habitats et espèces de l'annexe II.

- **ZSC « Rivières à écrevisses à pattes blanches » (FR8301096)**

Ce sont les cours d'eaux où vivent des populations d'écrevisses à pied blancs parmi les plus représentatives des départements de la région. Certains ruisseaux de montagne, comme les ruisseaux du Rayol, de la Mouteyre et des Empèzes (affluents rive droite de l'Allier) dans l'aire d'étude, ont conservé leurs populations en bon état.

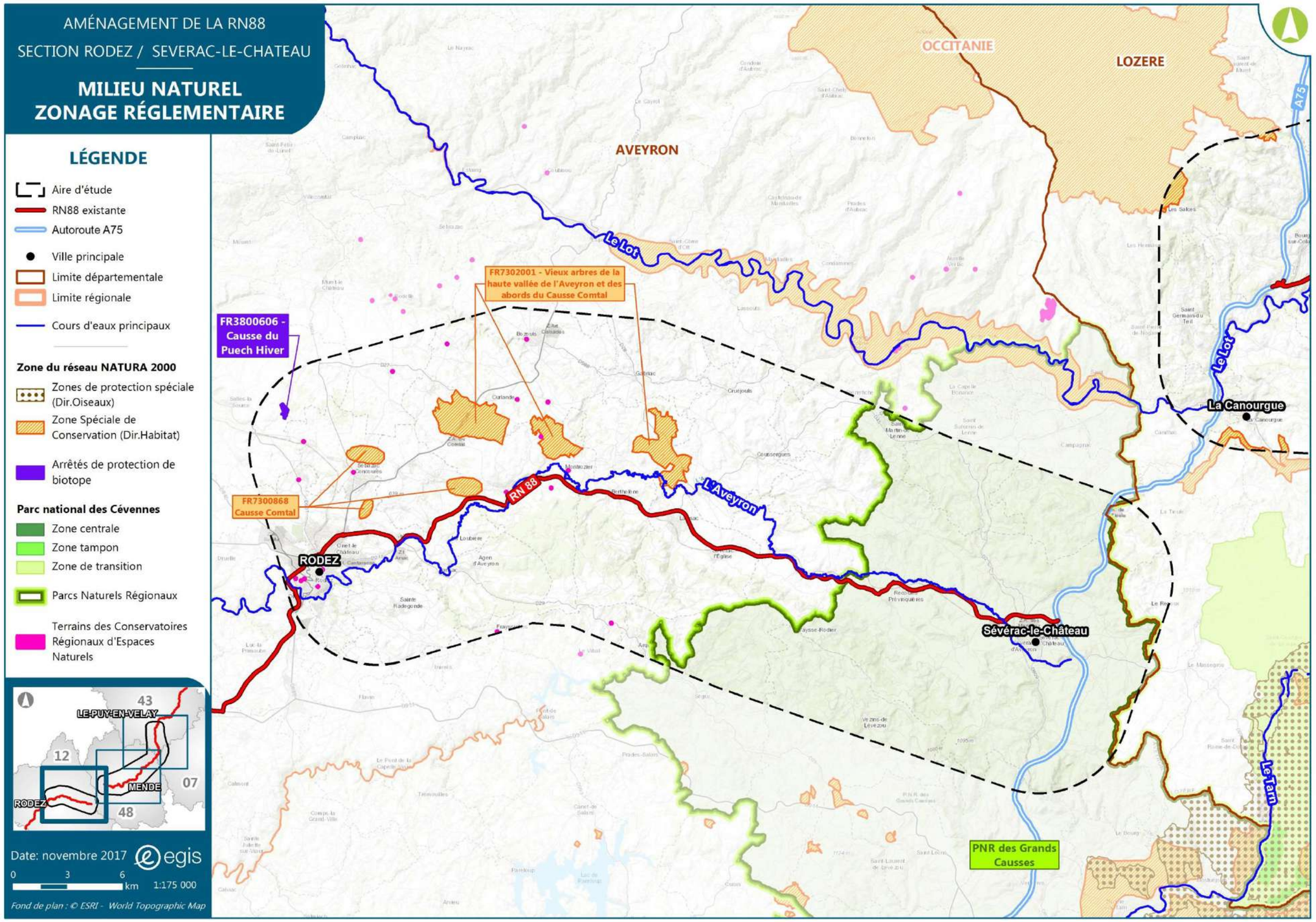
- **ZPS « Gorges de la Loire » (FR8312009)**

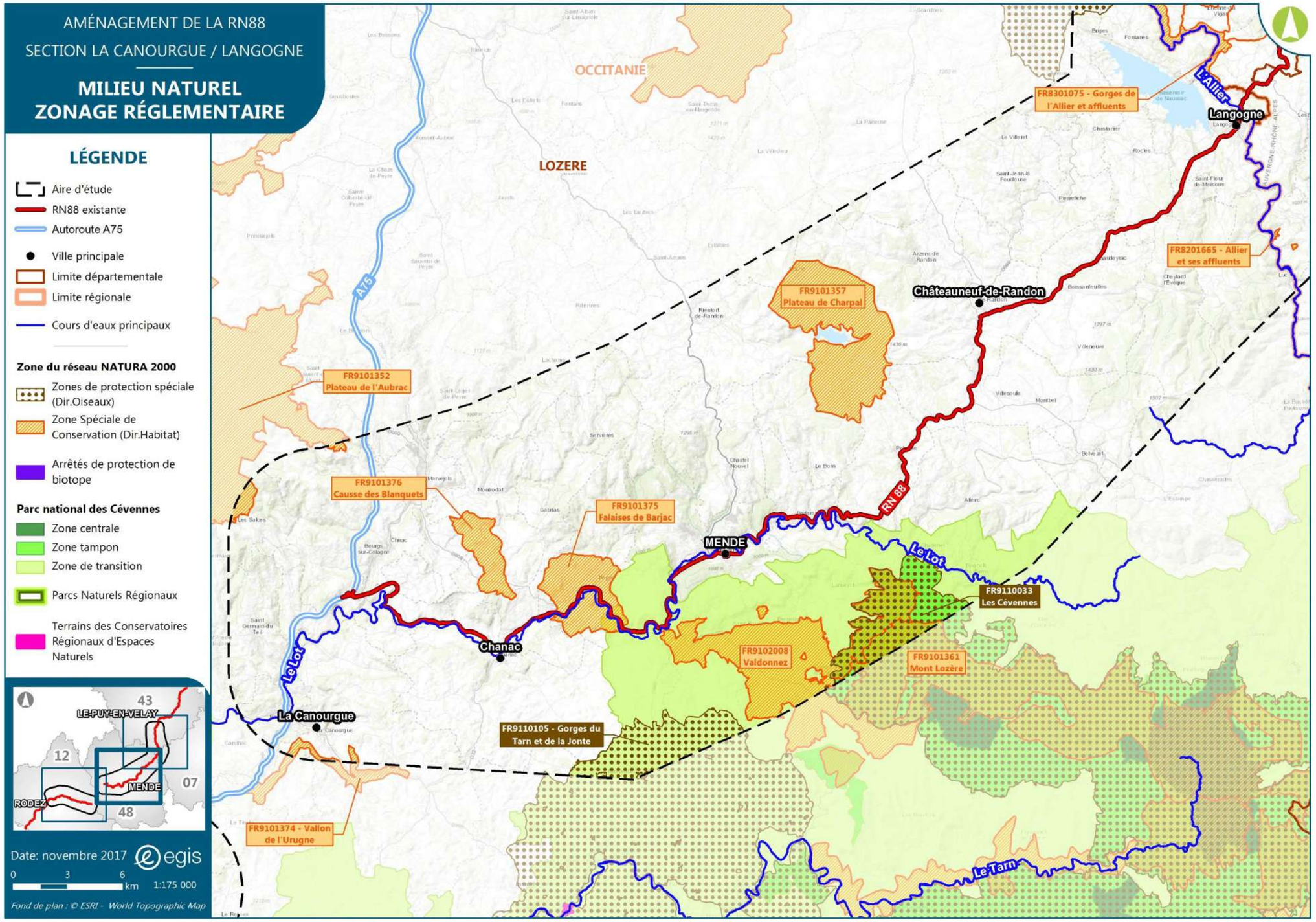
Il s'agit de gorges profondes aux versants abrupts avec des milieux rocheux abondants sous forme de corniches, falaises et éboulis. On trouve des pelouses, des landes, des formations arbustives thermophiles.

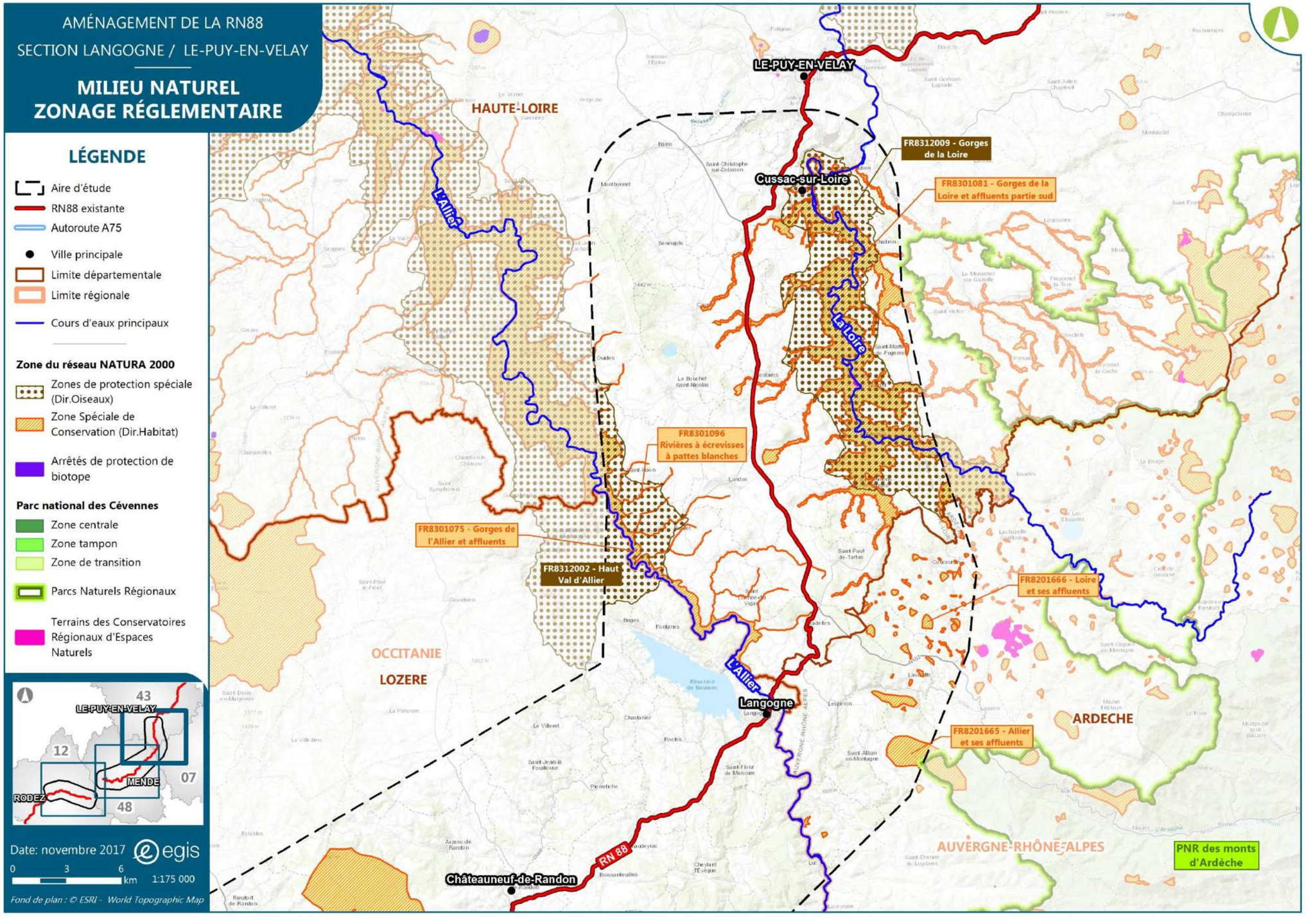
Sur les plateaux des zones cultivées (bocage), alternent avec des vallées plus ou moins encaissées affluentes de la Loire.

Il s'agit d'un site où l'avifaune est très diversifiée, et les rapaces notamment y atteignent des densités très élevées.

Des espèces occasionnelles appartenant à l'annexe 1 de la Directive Oiseaux 2009/147/CE ont été observées : *Aythia nyroca (Fuligule nyroca)*, *Himantopus himantopus (Echasse blanche)*, *Recurvirosa avosetta (Avocette élégante)*, *Gavia stellata (Plongeon catmarin)*, *Crex crex (Râle des genêts)*, de même que des espèces migratrices non présentes à l'annexe 1 mais présentes à l'annexe 2 de la directive comme *Netta rufina(Nette rousse)*.


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU
MILIEU NATUREL
ZONAGE RÉGLEMENTAIRE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Zone du réseau NATURA 2000
Zones de protection spéciale (Dir.Oiseaux)
Zone Spéciale de Conservation (Dir.Habitat)
Arrêtés de protection de biotope
Parc national des Cévennes
Zone centrale
Zone tampon
Zone de transition
Parcs Naturels Régionaux
Terrains des Conservatoires Régionaux d'Espaces Naturels
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
AVEYRON
A75
Le Lot
FR7302001 - Vieux arbres de la haute vallée de l'Aveyron et des abords du Causse Comtal
FR3800606 - Causse du Puech Hiver
FR7300868 Causse Comtal
RN 88
L'Aveyron
RODEZ
La Canourgue
Sévérac-le-Château
Le Tarn
PNR des Grands Causses


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU NATUREL
ZONAGE RÉGLEMENTAIRE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Zone du réseau NATURA 2000
Zones de protection spéciale (Dir.Oiseaux)
Zone Spéciale de Conservation (Dir.Habitat)
Arrêtés de protection de biotope
Parc national des Cévennes
Zone centrale
Zone tampon
Zone de transition
Parcs Naturels Régionaux
Terrains des Conservatoires Régionaux d'Espaces Naturels
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
A75
FR9101352
Plateau de l'Aubrac
FR9101376
Causse des Blanquets
FR9101375
Falaises de Barjac
FR9101357
Plateau de Charpal
FR8301075 - Gorges de l'Allier et affluents
FR8201665 - Allier et ses affluents
FR9110033
Les Cévennes
FR9102008
Valdonnez
FR9101361
Mont Lozère
FR9110105 - Gorges du Tarn et de la Jonte
FR9101374 - Vallon de l'Urugne
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
MENDE
Chanac
La Canourgue
L'Allier
Le Lot
Le Lot
Le Tarn
RN 88


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU NATUREL
ZONAGE RÉGLEMENTAIRE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Zone du réseau NATURA 2000
Zones de protection spéciale (Dir.Oiseaux)
Zone Spéciale de Conservation (Dir.Habitat)
Arrêtés de protection de biotope
Parc national des Cévennes
Zone centrale
Zone tampon
Zone de transition
Parcs Naturels Régionaux
Terrains des Conservatoires Régionaux d'Espaces Naturels
43
12
07
48
LE-PUY-EN-VELAY
MENDE
RODEZ
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
LE-PUY-EN-VELAY
HAUTE-LOIRE
Cussac-sur-Loire
FR8312009 - Gorges de la Loire
FR8301081 - Gorges de la Loire et affluents partie sud
L'Allier
La Loire
FR8301096 Rivières à écrevisses à pattes blanches
FR8301075 - Gorges de l'Allier et affluents
FR8312002 - Haut Val d'Allier
FR8201666 - Loire et ses affluents
OCCITANIE
LOZERE
Langogne
ARDECHE
FR8201665 - Allier et ses affluents
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
PNR des monts d'Ardèche
Châteauneuf-de-Randon
RN 88

7.7.2 Zonages d'inventaires

Les ZNIEFF

*Lancé en 1982, l'inventaire des **Zones naturelles d'Intérêts Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF :*

- *les ZNIEFF de type 1 : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;*
- *les ZNIEFF de type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.*

Une modernisation nationale (mise à jour et harmonisation de la méthode de réalisation de cet inventaire) a été lancée en 1996 afin d'améliorer l'état des connaissances, d'homogénéiser les critères d'identification des ZNIEFF et de faciliter la diffusion de leur contenu.

Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de protection de la nature. Il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (document d'urbanisme, création d'espaces protégés, élaboration de schémas départementaux de carrière….).

Les ZICO

*Les **Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)** sont des sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire ou européenne.*

La directive européenne 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (qui a remplacé la directive européenne n°79-409 du 6 avril 1979 relative à la conservation des oiseaux sauvages) s'applique à tous les états membres de l'union européenne. Elle préconise de prendre « toutes les mesures nécessaires pour préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie suffisante d'habitats pour toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen ». C'est dans ce contexte que la France a décidé de mettre en place les ZICO.

Cet inventaire, basé sur la présence d'espèces d'intérêt communautaire répondant à des critères numériques précis, a été réalisé pour le compte du ministère chargé de l'Environnement et a été publié en 1994.

Tout comme les autres états membres, la France s'est engagée à désigner en Zone de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la directive Oiseaux les sites nécessitant des mesures particulières de gestion et de protection pour conserver les populations d'oiseaux sauvages remarquables en particulier ceux inscrits à l'annexe I de la directive. Ces désignations qui correspondent à un engagement de l'État, lesquels ont une valeur juridique, sont pour la plupart effectuées sur la base de l'inventaire des ZICO, ce qui ne signifie pas pour autant que toutes les ZICO devront être systématiquement ou dans leur intégralité désignées en ZPS.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Le périmètre englobe une multitude de ZNIEFF de types 1 et 2.

- **ZNIEFF 2 « Causse Comtal » (730011229)**

Le causse Comtal est l'un des grands causses du sud du Massif central, et il présente des milieux très caractéristiques, qu'ils soient ouverts (prairies steppiques, arènes dolomitiques ou dalles rocheuses) ou semi-ouverts (matorrals arborescents à genévriers ou landes épineuses). Ces habitats déterminants présentent une flore très riche et typique. Il en est de même pour la faune, caractéristique des zones ouvertes ou steppiques.

- **ZNIEFF 2 « Vallée de l'Aveyron » (730011383)**

La biodiversité animale et végétale rencontrée dans cette vallée représente un intérêt majeur en matière de conservation du patrimoine naturel de la région Midi-Pyrénées.

- **ZNIEFF 2 « Causse de Séverac » (730011224)**

Cette ZNIEF se caractérise par la présence de hêtraies calcicoles remarquables et très riches sur le plan mycologique au nord de la zone au-dessus de la petite vallée de la Serre.

L'intérêt floristique est également important avec une flore caractéristique des causses qui comporte trois espèces protégées en France : l'Alysson à gros fruits (*Hormatophylla macrocarpa*), l'Ophrys d'Aymonin (*Ophrys aymonii*) et le Genêt horrible (*Echinospartum horridum*), très rare en France en dehors des Pyrénées centrales.

L'intérêt avifaunistique est également assez important.

- **ZNIEFF 1 « Rivière Aveyron » (730003026)**

Cette ZNIEFF prend essentiellement en compte le lit mineur de la rivière Aveyron en tant que continuité écologique.

La flore patrimoniale est très riche dans la ripisylve : notamment en espèces montagnardes : Aconit tue-loup (*Aconitum lycoctonum*), Moscatelline (*Adoxa moschatellina*), Gagée jaune (*Gagea lutea subsp. lutea*) espèce protégée en France, Julienne des dames (*Hesperis matronalis*), Nerprun purgatif (*Rhamnus cathartica*) et Scille lis-jacinthe (*Scilla lilio-hyacinthus*).

L'hydrosystème fluviatile rassemble des conditions écologiques (qualité des eaux et habitats) favorables à une dizaine d'espèces déterminantes de poissons. La qualité des eaux permet également d'héberger 2 mollusques d'intérêt patrimonial reconnu.

- **ZNIEFF 1 « Causse Comtal bois de Vaysettes et de la Cayrousse » (730011227)**

Le site des « causse Comtal, bois de Vaysettes et de la Cayrousse » est essentiellement constitué de milieux ouverts de type pelouses sèches qui s'enfrichent peu à peu par la colonisation des genévriers et les chênes pubescents.

L'ensemble des milieux observés sur le site sont favorables à une grande diversité faunistique et floristique. Les milieux ouverts (pelouses, prairies, bocages) permettent la présence d'un cortège d'oiseaux d'agrosystèmes et d'une flore caractéristique des causses. Les milieux boisés sont propices aux espèces de coléoptères saproxyliques ainsi qu'aux champignons.

- **ZNIEFF 1 « Agrosystème de Grioudas » (730030095)**

Le site est constitué d'un réseau de devèzes et de prairies pâturées liées les unes aux autres par des haies de vieux arbres. Les devèzes sont un système pastoral arboré extensif localisé sur des plateaux, en crête de vallon.

La présence de vieux arbres à cavités constitue l'intérêt principal du site, notamment avec la présence du Pique-prune (*Osmoderma eremita*).

- **ZNIEFF 1 « Agrosystème de Bertholène » (730030158)**

Le site de l'« agrosystème de Bertholène » est constitué d'un réseau de devèzes et de prairies pâturées liées les unes aux autres par des haies de vieux arbres. Les devèzes sont un système pastoral arboré extensif localisé sur des plateaux, en crête de vallon. Les arbres (chênes et/ou hêtres) y sont traditionnellement taillés (en têtard ou en émonde) mais non abattus. On retrouve ces mêmes arbres dans le réseau de haies et dans les prairies pâturées.

La présence traditionnelle de vieux arbres à cavités a permis la conservation d'un cortège d'espèces remarquable. Le site est caractérisé par une entomofaune exceptionnellement riche. 5 espèces de coléoptères saproxyliques inscrits en annexe II de la directive « Habitats » (dont deux prioritaires) habitent les vieux arbres du secteur : Pique-prune (*Osmoderma eremita*), Taupin violacé (*Limoniscus violaceus*), Rosalie des Alpes (*Rosalia alpina*), Grand Capricorne (*Cerambyx cerdo*) et Lucane cerf-volant (*Lucanus cervus*).

- **ZNIEFF 1 « Bois de l'Ombrette » (730030165)**

Les milieux déterminants de cette ZNIEFF sont de deux ordres : d'une part, les pelouses calcicoles, parfois envahies par les buis, installées sur des terrains calcaires et, d'autre part, les bois de feuillus (chênes et, accessoirement, hêtres et châtaigniers).

On peut noter la présence de deux espèces d'orchidées protégées au niveau national : Ophrys de l'Aveyron (*Ophrys aveyronensis*) et Ophrys d'Aymonin (*Ophrys aymoninii*).

- **ZNIEFF 1 « Bois de Lissirou » (730030179)**

Le bois de Lissirou est un bois de forme allongée qui s'insère dans un paysage agropastoral composé de prairies, de haies et de bosquets. Plus particulièrement, il est composé de vieilles châtaigneraies matures qui présentent un habitat remarquable au titre de la directive européenne « Habitats » : les cavités d'arbres hébergeant le Pique-prune (*Osmoderma eremita*).

- **ZNIEFF 1 « Prairies de Cornuejouls » (730030094)**

Le site des « prairies de Cornuéjouls et Pla d'Aveyron » est essentiellement constitué de milieux ouverts agricoles de type prairies entrecoupés de haies arbustives. Au sud du site, la ZNIEFF est traversée par la rivière Aveyron en bordure de laquelle se situent quelques prairies humides.

Les principaux milieux intéressants de la zone sont les prairies humides et les pelouses qui possèdent une richesse floristique intéressante inféodée à ces types de milieux et la rivière qui constitue un milieu aquatique favorable à la présence de la Loutre d'Europe et d'espèces de poissons. Les forêts de feuillus accueillent de nombreuses espèces d'insectes forestiers, et permettent la nidification du Milan royal.

- **ZNIEFF 1 « Zones humides du Puech Mousquet » (730030173)**

Il s'agit d'une petite zone humide constituée de suintements sur une butte témoin (puech Mousquet) constituée de calcaires du jurassique en interface avec des zones argilo-marneuses de l'ère secondaire plus ou moins imperméables sur le causse de Sévérac.

Cette zone est essentiellement marquée par la présence d'unea végétation des bas-marais alcalins : Épipactis des marais (*Epipactis palustris*), qui bénéficie d'une protection régionale, Orchis maculé (*Dactylorhiza maculata*), Orchis des Charentes (*Dactylorhiza elata*), Cirse tubéreux (*Cirsium tuberosum*), Molinie bleue (*Molinia caerulea*), Fétuque en spadice (*Festuca spadicea*), Succise des marais, Choin noirâtre (*Schoenus nigricans*), Linaigrettes à feuilles étroites (*Eriophorum polystachion*) et à larges feuilles (*Eriophorum latifolium*, protégée), Parnassie des marais (*Parnassia palustris*), Menthe aquatique (*Mentha aquatica*), Millepertuis à quatre angles (*Hypericum quadrangulum*), Pissenlit des marais (*Taraxacum palustre*), Gymnadénie odorante (*Gymnadenia odoratissima*)...

- **ZNIEFF 1 « Pelouses de Malpertus » (730030178)**

Cette ZNIEFF est principalement composée de pelouses sèches, de prairies améliorées, de cultures et de landes. Elle héberge entre autres la Pie grièche grise (*Lanius excubitor*) et la Fauvette orphée (*Sylvia hortensis*).

<u>Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)</u>

Le périmètre englobe une multitude de ZNIEFF de types 1 et 2.

- **ZNIEFF 2 « Causses de Marvejols et de Mende » (910007420)**

Cette ZNIEF se caractérise par une grande diversité des paysages et des milieux rencontrés : escarpements rocheux calcaires, pelouses dénudées des causses, tertres, vallées étroites et encaissées, prairies bocagères en bordure de ruisseaux, boisements de pins et de hêtres, landes. La faune présente est riche et variée aussi bien pour les reptiles (Cistude d'Europe) que pour les oiseaux (Faucon pèlerin…) ou les mammifères (Loutre, Chauve-souris).

- **ZNIEFF 2 « Causse de Sauveterre » (910015711)**

Le causse de Sauveterre s'étend de La Canourgue à Balsièges, et d'Ispagnac au Massegros. Cet espace de plus de 19500 hectares alterne entre paysage boisé de conifères, et grandes étendues de pelouses entretenues par le pastoralisme.

Ce territoire abrite bon nombre d'espèces : l'aigle royal, le circaète Jean-le-Blanc, l'adonis de printemps, ...

- **ZNIEFF 2 « Montagne de la Margeride et massif du plateau du palais du roi » (910007369)**

La Margeride est une très longue échine granitique au climat très rude. Ces conditions ont permis le maintien de tourbières remarquables par leur composition floristique. On trouve des tourbières à Bouleau nain (espèce arctique) qui atteint sa limite maximale d'extension vers le sud -ouest de l'Europe, en aire disjointe par rapport à son aire de répartition générale. De nombreuses espèces rares et protégées (Saule des Lappons, Drosera) ajoutent à l'intérêt biologique des tourbières.

Les tourbières alimentent des cours d'eau permanents importants pour le maintien, à la fois sur la Margeride et la Truyère, de populations animales d'intérêt communautaire : Loutre (Lutra lutra).

Le massif reste peu peuplé et à l'écart des grands pôles touristiques.

- **ZNIEFF 2 « Vallée du Chapeauroux » (910030637)**

La haute vallée du Châpeauroux représente, avec les autres affluents du haut Allier, un réservoir naturel pour la loutre.

Le substrat granitique à l'origine de nombreuses sources et le climat montagnard froid et humide sont à l'origine de nombreuses tourbières qui, outre leur rôle dans la préservation et la régulation de la ressource en eau, constituent des réservoirs génétiques et des refuges uniques pour de nombreuses espèces.

- **ZNIEFF 2 « Forêt de Mercoire » (910007376)**

Ce massif forestier, situé à l'est du département de la Lozère, constitue la bordure méridionale du massif de la Margeride. Il forme un ensemble boisé homogène, compris entre les parties amont des vallées du Chassezac (bassin de l'Ardèche), de l'Allier et du Clamouse (bassin de l'Allier). C'est un relief de moyenne montagne présentant l'aspect d'un vaste bombement à sous-sol granitique.

Les formations boisées sont prépondérantes dans le paysage, couvrant plus de 80 % de la surface. Elles se composent de futaies de Hêtre (Fagus sylvatica) et surtout de plantations de conifères dont les étendues témoignent de l'importance de la sylviculture. Les crêtes épargnées par les reboisements accueillent des pelouses et des landes utilisées pour le pâturage.

- **ZNIEFF 1« Vallée du Lot à Chanac » (910030224)**

Cette ZNIEFF se situe dans la vallée du Lot en aval de Chanac. Elle est constituée d'une portion de près de deux kilomètres de la rivière du Lot, d'un petit affluent en contrebas du hameau de Malavieille, d'une zone de bocage située dans la plaine alluviale et du versant sud de la vallée au-dessus du hameau des Ressouches. Elle occupe une superficie d'environ 71 hectares.

- **ZNIEFF 1 « Vallée du Bramont en amont de Balsièges » (910030203)**

Cette ZNIEFF est située dans la zone périphérique du Parc National des Cévennes, au sud de Mende. Elle est constituée de deux tronçons de cours d'eau, le Bramont en amont de Balsièges jusqu'à hauteur de Lentondre, et son affluent la Nize, de sa confluence avec le Bramont jusqu'à Langlade. La longueur cumulée du linéaire est d'environ 10 kilomètres une superficie de la ZNIEFF approchant les 195 hectares. L'altitude varie entre 680 et 750 mètres. Le périmètre englobe les zones humides riveraines (ripisylves et prairies) de part et d'autre des cours d'eau.

- **ZNIEFF 1 « Ubac du Causse de Mende » (910015719)**

Cette ZNIEFF est située en périphérie du Parc National des Cévennes. Elle englobe près de 80 hectares du versant nord du Causse de Mende qui surplombe la ville. L'altitude est comprise entre 750 et 1050 mètres.

- **ZNIEFF 1 « Rivière du Châpeauroux » (910030241)**

Cette ZNIEFF d'une longueur de presque 50 kilomètres est constituée par la portion de la rivière entre Arzenc-de-Randon et Chapeauroux où elle rejoint l'Allier. Elle traverse les territoires de huit communes. Sa superficie s'élève à 353 hectares et son altitude varie 740 à de 1170 mètres. Le périmètre englobe le cours d'eau et les zones humides riveraines comme les ripisylves et les prairies humides.

- **ZNIEFF 1 « Rivière de la Clamouse » (910030242)**

Cette ZNIEFF se situe au sud du lac réservoir de Naussac. C'est une portion de près de trois kilomètres de la rivière de la Clamouse traversant un paysage de collines. Elle couvre une surface de 15 hectares environ, répartis sur trois communes (Chaudeyrac, Rocles et Pierrefiche). L'altitude varie entre 1100 et 1130 mètres. Le périmètre englobe les zones humides riveraines (ripisylves et prairies) de part et d'autres du cours d'eau.

- **ZNIEFF 1 « Ruisseau du Donozau » (910030243)**

Cette ZNIEFF se situe au sud du lac réservoir de Naussac. C'est une portion d'environ 3 kilomètres du ruisseau du Donozau qui traverse un paysage au relief peu marqué. Elle couvre une surface d'environ 16 hectares à l'ouest de Saint-Flour-de-Mercoire. L'altitude varie de 995 à 1115 mètres. Le périmètre englobe les zones humides riveraines (ripisylves et prairies) de part et d'autres du cours d'eau.

<u>Entre Langogne et Le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)</u>

Le périmètre englobe une multitude de ZNIEFF de types 1 et 2.

- **ZNIEFF 2 « Hauts bassins de l'Allier et de l'Ardèche » (820030065)**

Cet ensemble naturel se situe à cheval sur les bassins versants de la Loire et du Rhône. Il conserve globalement un degré de « naturalité » élevé, et concerne des secteurs forestiers remarquables mais surtout de nombreuses zones humides.

En tête des bassins de l'Allier et de l'Ardèche, il est riche de cours d'eau présentant une faune remarquable. Il joue par exemple un rôle stratégique dans la circulation d'espèces aussi emblématiques que la Loutre, qui amorce depuis peu une reconquête du versant méditerranéen à partir de ses populations occidentales.

Le zonage de type II traduit le bon état de conservation général de cet ensemble, au sein duquel la richesse du patrimoine biologique est retranscrite par de vastes zones de type I, délimitant les espaces abritant les habitats ou les espèces les plus remarquables (sources et cours d'eau, landes, zones humides), dont le fonctionnement est souvent fortement interdépendant.

- **ZNIEFF 2 « Devès » (830007466)**

Le massif du Devès correspond au sommet d'un plateau basaltique constitué de brèches volcaniques et de cônes de scories recouvert d'un massif forestier pratiquement continu d'environ 1000 ha entre 1100 m et 1420 m d'altitude. L'intérêt de ce site relativement artificialisé par l'activité forestière tient de son altitude élevée dans un contextes de plateaux agricoles ouverts. Les cours d'eau constituent des zones d'alimentation ou de reproduction. Il comprend également de nombreuses zones humides.

- **ZNIEFF 2 « Haut bassin de la Loire et plateau Ardéchois » (820002685)**

Le Velay oriental est fortement marqué par les traces d'un volcanisme caractérisé par la nature particulière de ses laves, essentiellement alcalines.

De nombreuses tourbières (abritant des plantes aussi remarquables que la Ligulaire de Sibérie) parsèment les hauts bassins versants de cours d'eau de grande qualité, parmi lesquels la Loire. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse (SDAGE) souligne tout particulièrement l'intérêt de ce secteur en tant que biotope de la Loutre.

- **ZNIEFF 2 « Haute Vallée de la Loire » (830007470)**

- **ZNIEFF 1 « Haut-bassin de l'allier » (820030069)**

Ce secteur est composé des milieux humides de la partie ardéchoise du haut-bassin de l'Allier. Il s'articule autour du cours de l'Allier et de ses principaux affluents. Ce vaste ensemble est remarquable, en particulier pour les espèces aquatiques. La Loutre fréquente de manière plus ou moins régulière la majeure partie du linéaire des cours d'eau ainsi que les principaux milieux annexes (prairies humides...). Plusieurs couples de Chevalier guignette et de Martin-pêcheur d'Europe nichent sur les parties calmes des rivières. L'Allier, l'Espezonnette et le Masméjean abritent un peuplement de libellules intéressant, avec des populations importantes de Gomphus à pinces et des espèces rares à cette altitude, comme le Caloptéryx méditerranéen ou le Gomphus très commun.

Les zones humides sont essentiellement représentées par des prairies humides, avec localement des tourbières hautes ou "haut-marais". Leur flore est particulièrement riche avec plusieurs espèces protégées ou remarquables : la Laîche des bourbiers, le Rossolis à feuilles rondes, l'Orpin velu ou encore la Pédiculaire des marais... Ces milieux humides abritent d'importantes populations de Pipit farlouse et de Tarier des prés. Ils sont quelquefois occupés par le Busard cendré, la Caille des blés et la Pie-grièche grise. Chez les papillons diurnes, l'abondance du Moiré ottoman, espèce à répartition très limitée en France, mérite d'être signalée, ainsi que la présence de deux espèces protégées : l'Azuré des mouillères et l'Azuré du serpolet. Les cours d'eau coulent le plus souvent dans des vallées encaissées dont les versants sont favorables à la nidification de la Bondrée apivore, du Circaète Jean-le-Blanc ou du Grand corbeau.

- **ZNIEFF 1 « Plateau de Concoulès » (820030073)**

Cette zone comprend les milieux ouverts (prairies de fauche, pâtures et zones humides) de la "plaine de Concoules", petit plateau surplombant la vallée de l'Allier. Les prairies humides couvrent des surfaces très limitées mais elles contribuent fortement à la diversité des milieux. Leur flore est particulièrement riche avec plusieurs espèces remarquables comme la Potentille des marais. Les milieux ouverts sont entrecoupés de nombreuses haies, très favorables à la nidification de nombreuses espèces d'oiseaux : Huppe fasciée, Pie-grièche grise... D'une manière générale, le secteur est très utilisé comme territoire de chasse par les rapaces diurnes : Milan noir, Milan royal, Circaète Jean-le-Blanc, Busard cendré. Enfin, la présence dans une ruine de plusieurs espèces de chauves-souris, dont l'Oreillard roux, renforce l'intérêt écologique du secteur.

- **ZNIEFF 1 « Marais des Narses » (820030928)**

Situé sur un plateau agricole très ouvert, en limite départementale, ce marais tourbeux présente un grand intérêt ornithologique malgré sa surface très limitée. Près de 130 espèces d'oiseaux ont en effet été observées ici et aux alentours immédiats.

Des nicheurs très rares en Ardèche se reproduisent ici : Marouette ponctuée, Vanneau huppé... Le Râle d'eau, la Caille des blés et le Tarier des prés nichent régulièrement ; les marouettes ponctuée poussin et de Baillon y effectuent des haltes migratoires.

Des hivernants réguliers stationnent sur le marais : la Bécassine des marais et le Pipit farlouse. Le marais est également utilisé comme dortoir par les busards et les pipits, terrain de gagnage par certains anatidés et échassiers, et comme zone de chasse par les rapaces diurnes (Busards cendré, Saint-Martin et des roseaux, Faucon crécerelle) et nocturnes (Chouette hulotte).

- **ZNIEFF 1 « Gorges du Haut-allier - Alleyras à Saint-Etienne-du-Vigan » (830008016)**

Entre Chapeauroux et Alleyrat, les gorges de l'Allier présentent un tronçon particulièrement sauvage, où les versant abrupts accueillent forêts de ravin et zones rocheuses.

- **ZNIEFF 1 « Zones humides au sud de Saint-Paul-de-Tartas » (830020271)**

Il s'agit d'un ensemble de zones humides sur 757 ha sur les communes de Pradelles et Saint-Paul-de-Tartas.

- **ZNIEFF 1 « Gage et la Loire en aval des barrages » (830020538)**

Ce site très étendu couvre les gorges de la Loire. Il se caractérise par la dominance des boisements acidiphiles avec alternance de hêtraies sapinières montagnardes dans les endroits abrités et de chênaies-pinèdes sur les versants plus exposés. Localement (Nord-Est) des plantations de résineux occupent une grande partie des versants jusqu'aux berges du cours d'eau. Quelques mosaïques de pelouses et de landes ajoutent à l'intérêt du site.

- **ZNIEFF 1 « Les Narces » (830000194)**

Cette zone humide occupe le fond d'un cratère de maar, et présente des prairies humides et marais tourbeux eutrophes. L'aspect naturel de la tourbière a disparu depuis longtemps du fait des pratiques agricoles. Ainsi, les groupements végétaux d'origine sont relictuels; ils témoignent cependant d'un potentiel biologique élevé avec la présence de la Grande Dauve (deux stations en Auvergne).

En dépit de sa dégradation, la zone présente un intérêt élevé pour l'avifaune de passage et nicheuse.

- **ZNIEFF 1 « Narces de la Sauvetat » (830020017)**

Il s'agit d'une vaste dépression tourbeuse rajeunie par une ancienne exploitation de tourbe.

- **ZNIEFF 1 « La garde de Charbonnier » (830020586)**

Cette ZNIEFF comporte deux ensembles contrastés. Le premier est un ensemble de pelouses et rochers sommitaux (La Garde proprement dit) qui héberge une population de Pédiculaire chevelue (*Pedicularis comosa*), seule station de Haute-Loire, mais également d'autres espèces patrimonialement intéressantes : Botryche lunaire (*Botrychium lunaria*), Laiche des brutères (*Carex ericetorum*). Le deuxième est un ensemble de zones humides et de pelouses fraiches à sèches sur le Pâtural de Lachamp où est réapparu récemment, suite à des travaux de restauration, Alisma nageante (*Luronium natans*).

- **ZNIEFF 1 « Le Péchay de Costaros » (830020027)**

Le Péchay de Costaros est un lac de cratère fréquenté par les pêcheurs. La partie sud du lac présente une vaste zone humide dominé principalement par la prairie à Canche cespiteuse de peu d'intérêt botanique. La végétation évolue en se rapprochant de la bordure du lac, laissant place à une diversité d'habitats tels que la cariçaie ou des groupements à Prêle des eaux. A l'est et l'ouest du lac, la végétation amphibie est par contre limitée à une fine bordure piétinée par les pêcheurs et le bétail. La zone humide du lac du Péchay est entourée de culture et de prairies de fauche.

- **ZNIEFF 1 « Vallée de la Beaume » (830020294)**

Cette ZNIEFF couvre une vallée volcanique, affluent direct de la Loire. Elle héberge des stations de Cardamine pentaphyllos, Carlina acanthifolia, Gagea bohemica, Lilium martagon, Lathyrus vernus….

- **ZNIEFF 1 « Gorges de la Loire de Chadron a Cussac-sur-Loire et basse vallée de la Gagne » (830020269)**

Il s'agir d'un système de gorges boisées favorables à la présence de nombreuses espèces de rapaces, dont le Circaète Jean-le-Blanc et les deux milans. Les boisements hébergent également le Pic noir, l'Engoulevent d'Europe, et on y trouve le Grand-duc d'Europe.

L'ensemble représente un système fonctionnel pour ces groupes, avec des densités de rapaces importantes et relativement tranquilles.

Parmi les espèces végétales présentes, on peut notamment citer : Asarum d'Europe (*Asarum europaeum*), Centaurée pectinée (*Centaurea pectinata*), Lis Martagon (*Lilium martagon*), Gesse printanière (*Lathyrus vernus*), Potentille des rochers (*Potentilla rupestris*), Moehringie mousse (*Moehringia muscosa*), Cardabelle (*Carlina acanthifolia*).

On peut aussi noter la présence de 5 espèces de chauve-souris inscrites à l'annexe II de la Directive Habitat, en particulier une population de Grand Rhinolophe importante au niveau départemental.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU NATUREL
ZONAGE D'INVENTAIRE

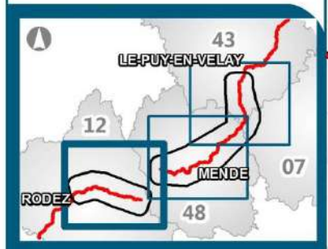
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2

- Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE
LOZERE
AVEYRON
A75
Le Lot
Le Lot
La Canourgue
Vallée du Dourdou à Bozouls
Cadayrac et causse de Lanhac
Vallée du dourdou
Causse Comtal
Agrosystème de Bertholène
Causse d'Orbis et bois de la Favarède
Bois de la Gamasse
Causse de Sévérac
Bois de Croses
Pech hiver, bois de la Cayrousse et Pech de Triou
Causse Comtal, bois de Vaysettes et de la Cayrousse
Agrosystème de Grioudas
Falaises et causse à Salles-la-Source
Rivière Aveyron
Pelouse sèche des Clots à Buzeins
Devèze de Floyrac et prairie de Fontanges
Vallée de l' aveyron
RN 88
L'Aveyron
Prairies de Cornuéjouls
Bois de l'Ombrette
Pelouses de Malpertus
RODEZ
Zones humides de la forêt des Palanges
Pelouses de la Combe
Zone humides du Gardies
Bois de Lissirou
Zones humides du Puech Mousquet
Sévérac-le-Château
Puech du Fau et de Montcayrou
Tourbière des sources du ruisseau d'Altou
Zones humides des sources du ruisseau des Poulentines
Agrosystème d'Huguiés
Pelouses du Mont Cabrié et de la Baume de Bro
Zones humides de Vacquiérettes
Milieux agricoles au nord du Col d'Engayresque
Prairies et pelouses de Novis
Le Tarn
Pelouses du Puech de la Croix
Ruisseau de Mialet et prairies humides périphériques

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

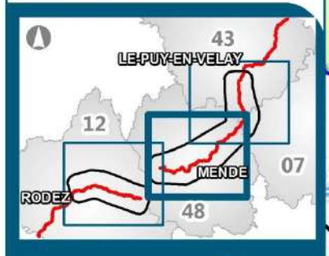
MILIEU NATUREL
ZONAGE D'INVENTAIRE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2
- Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

Montagne de la Margeride et massif du plateau du Palais du Roi

Gorges du haut-Allier- Alleyras à St-Étienne-du-Vigan

Marais des Narses

Langogne

Vallée du Chapeauroux

Tourbière de la Mourade

Ruisseau du Donozau

Rivière du Chapeauroux

Plateau de Concoules

Rivière de la Clamouse

Tourbières des Valats de Pouchiou et de Lachaumette

Tourbières du Puech David

Haut-bassin de l'Allier

Tourbière du Valat de Malaval

Hauts bassins de l'Allier et de l'Ardeche

Châteauneuf-de-Randon

Rivière de la Colagne à Boussefol

Ruisseau de Chabridet à Servières

Lac de Charpal

Forêt de Mercoire

Vallée de la Biourière

Ruisseau de Limouse

Ruisseau du Coulagnet entre Berlière et Baldasse

Causses de Marvejols et de Mende

Ginestoux

Contrefort sud de l'Aubrac

MENDE

Ubac du causse de Mende

Ruisseau de Roumardiès

Falaises du truc de Balduc

Ruisseau de la Felgeyre

Vallée du Llot à Chanac

Chanac

Vallée du Bramont en amont de Balsièges

Causse de Sauveterre

La Canourgue

Massif du Mont Lozère

Tufière du vallon de Valoubière

Pelouses de la Plone

Vallon de l'Urugne et corniches de St-Saturnin

Allier

Le Lot

Le Tarn

RN 88

A75

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

MILIEU NATUREL
ZONAGE D'INVENTAIRE

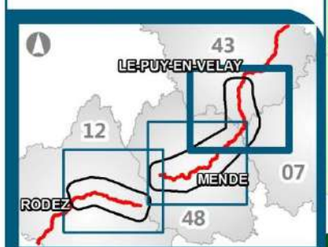
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2

- Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

7.7.3 Parc Naturel Régional des Grands Causses et Parc National des Cévennes

Le Parc Naturel Régional

*Un **Parc Naturel Régional (PNR)** est un territoire rural reconnu au niveau national et/ou international pour sa valeur patrimoniale et paysagère. Les parcs naturels régionaux sont créés afin de mettre en place un projet de développement durable fondé sur la protection et la valorisation du patrimoine naturel et culturel d'un territoire. Les PNR ont 5 missions définies par décret :*

- *la protection et la gestion du patrimoine naturel et culturel,*
- *l'aménagement du territoire,*
- *le développement économique et social,*
- *l'accueil, l'éducation et l'information du public,*
- *l'expérimentation et la recherche (les Parcs participent à des programmes de recherche).*

La première étape de création d'un parc est la signature ou l'adhésion libre des communes à une charte. Après la signature de la charte, la demande de classement en Parc naturel régional s'effectue par la région auprès du Ministère de l'Environnement. La création d'un parc nécessite une labellisation par l'État : chaque territoire est classé par décret du Premier Ministre pour une durée de dix ans renouvelable. Les territoires classés obtiennent la marque "Parc naturel régional", un label appartenant à l'État et déposé à l'INPI.

Le Parc National

*Un **Parc National** est un territoire sur lequel la conservation de la faune, de la flore, du sol, du sous-sol, de l'atmosphère, des eaux et en général d'un milieu naturel présente un intérêt spécial. Il importe de le préserver contre toute dégradation et de le soustraire à toute intervention artificielle susceptible d'en altérer l'aspect, la composition et l'évolution.*

La loi d'avril 2006 :

- *introduit les notions de « cœur » et d'« aire d'adhésion », nouvelles appellations respectivement pour la zone centrale et la zone périphérique ;*
- *prévoit pour chaque parc la mise en place d'une charte, plan de préservation et d'aménagement conçu comme un projet de territoire (description des mesures de protection stricte dans le cœur et des aménagements autorisés dans l'aire d'adhésion).*

Une réglementation spécifique stricte s'applique dans le cœur. Elle est définie dans ses grands principes par le Code de l'environnement. Elle a pour objectif de protéger les milieux (faune, flore, paysage).

Dans l'aire d'adhésion, la règlementation spécifique stricte du cœur ne s'applique pas. L'Établissement Public ne dispose pas de pouvoir particulier mais la loi lui impose d'aider aux actions de développement social et économique.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Toute la partie de l'itinéraire située entre Gaillac d'Aveyron et Séverac-le-Château se situe dans le périmètre du **Parc Naturel Régional des Grands Causses**.

Créé le 6 mai 1995, le PNR des Grands Causses couvre une superficie totale de 327 070 ha sur 97 communes (68 000 habitants).

Les Parcs Régionaux ont été créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Ils gèrent leur territoire au travers de la réalisation d'une charte qui concrétise un projet de protection et de développement durable pour une durée de 12 ans. Le Parc Naturel Régional des Grands Causses a été le premier de France à élaborer sa charte actuelle (2007-2019) dans une démarche de type Agenda 21. Ce document engage les collectivités du territoire, les Chambres Consulaires, le département de l'Aveyron, la Région Occitanie, les Syndicats Mixtes et l'État qui l'approuve par décret.

Le Parc Naturel Régional des Grands Causses, où les activités en lien avec l'agropastoralisme sont importantes, a bien entendu des enjeux majeurs rejoignant les préoccupations de gestion du Bien Causses et Cévennes inscrit au Patrimoine Mondial.

Ainsi, la charte se décline en quatre enjeux majeurs pour son territoire :

- Enjeu 1 : La pérennité du patrimoine naturel, culturel et paysager
- Enjeu 2 : L'évolution démographique positive par la mobilisation des acteurs économiques
- Enjeu 3 : L'harmonie territoriale et les équilibres géographiques et humains
- Enjeu 4 : L'implication de la population locale et les acteurs locaux dans le projet de territoire.

Pour mettre en œuvre ces enjeux, quatre axes stratégiques ont été énoncés, chacun d'eux étant déclinés en objectifs opérationnels, notamment pour définir leurs champs d'intervention et le programme d'actions.

- Axe stratégique 1 : Développer une gestion concertée du patrimoine naturel, culturel et paysager, dans le souci du respect des générations à venir
- Axe stratégique 2 : Mettre en œuvre sur l'ensemble du territoire une stratégie de développement d'activités centrées sur les initiatives locales et l'accueil d'actifs
- Axe stratégique 3 : Renforcer l'attractivité et l'équilibre du territoire
- Axe stratégique 4 : Renforcer la dynamique partenariale et la performance de la gestion du territoire.



Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

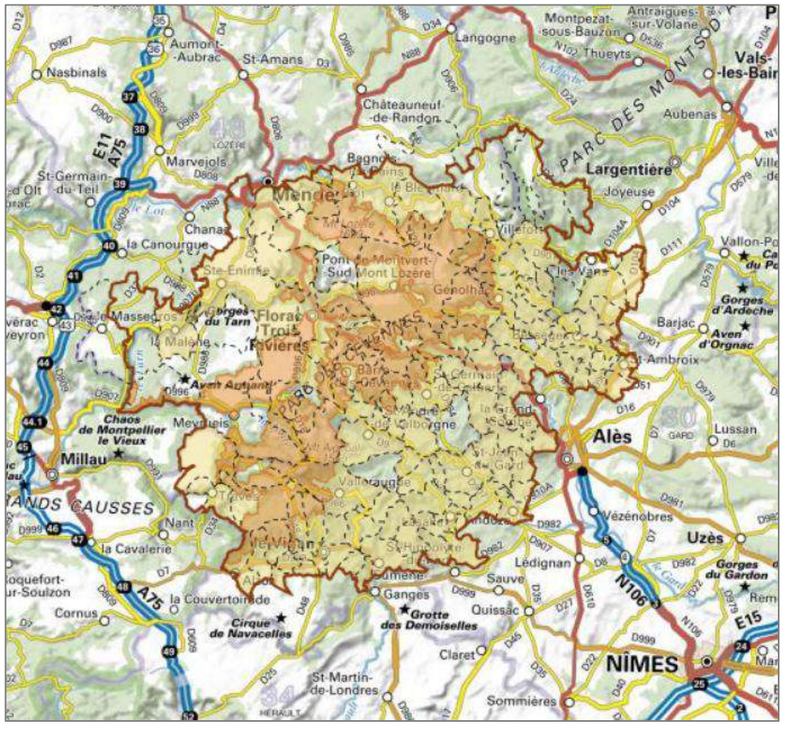
La RN88 ne traverse que très localement la zone de transition du **Parc National des Cévennes** au niveau de la commune de Balsièges.

Créé en 1970, le Parc National des Cévennes s'étend sur trois départements, la Lozère, le Gard et l'Ardèche. Il se compose d'un coeur et d'une aire d'adhésion. Il est constitué de quatre entités géographiques bien distinctes : le massif de l'Aigoual, les causses Méjean et de Sauveterre, avec les gorges du Tarn et de la Jonte, le mont Lozère et les vallées cévenoles. Il est en métropole le seul parc national habité par une population permanente significative (67 000 habitants) y compris dans le coeur, espace protégé et réglementé. Il regroupe 120 communes.

Le coeur concentre les patrimoines naturel, culturel et paysager les plus rares. Sa superficie est de 938 km^2. Quarante-huit communes sont concernées. Pour protéger ce joyau du territoire, une réglementation spécifique s'applique. Elle est définie dans ses grands principes par le Code de l'environnement. Ces règles encadrent les activités humaines, visent à limiter les pressions sur le milieu naturel, à encourager les comportements respectueux de l'environnement et à préserver la beauté et le caractère du Parc national.

L'aire d'adhésion recouvre des territoires ayant une grande proximité à la fois biogéographique et culturelle avec le cœur. Sa superficie est de 2 035 km^2. Elle est constituée des 111 communes qui ont adhéré à la charte du Parc national. Dans l'aire d'adhésion, l'établissement public accompagne des projets de développement durable, compatibles avec les objectifs de protection et dans une logique de solidarité avec le cœur. La réglementation spéciale du cœur ne s'applique pas dans l'aire d'adhésion.

Le Parc national des Cévennes a été distingué par l'Unesco à deux reprises : il a été désigné réserve de biosphère en 1985, et les paysages culturels agropastoraux des Causses et des Cévennes ont été inscrits sur la Liste du patrimoine mondial en 2011.



7.7.4 Trame verte et bleue

Les **Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE)** Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon ont respectivement été adoptés le 27 mars 2015 et le 20 novembre 2015. Celui de l'Auvergne a été adopté le 7 juillet 2015.

Les SRCE traduisent à l'échelle régionale les enjeux et objectifs de la Trame verte et bleue. Ils ont pour objectif de lutter contre la dégradation et la fragmentation des milieux naturels, de protéger la biodiversité, de participer à l'adaptation au changement climatique et à l'aménagement durable du territoire. Ils définissent les enjeux et objectifs en termes de continuités écologiques que devront prendre en compte les différents documents d'urbanisme tels que les schémas de cohérence territoriaux (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU et PLUi) dans les 3 ans à compter de leur approbation.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ	
Réservoirs de biodiversité boisés	Bois de la Cayrouse (Montrozier – La Loubière), Ripisylve de l'Aveyron, Bois de Lissirou (Séverac l'Eglise et Gaillac d'Aveyron), Bois de l'Ombrette (Gaillac d'Aveyron)
Réservoirs de biodiversité ouverts	Causse Comtal, Agrosystème de Grioudas (La Loubière), Agrosystème de Bertholène, Prairies de Cornuejouls (Recoules – Lapanouse)

CORRIDORS ÉCOLOGIQUES	
Corridors boisés	Entre le bois de Cayrouse et l'Aveyron à Montrozier, entre le bois de Cayrouse et le bois de Lissirou, entre le bois de l'Ombrette et le bois de Favarède (Saint-Martin de Lenne)
Corridors de milieux ouverts	Entre les deux agrosystèmes de Grioudas et Bertholène, Vallée de l'Aveyron entre Palmas et Gaillac d'Aveyron, Plusieurs corridors de milieux ouverts entre la vallée e l'Aveyron et le Lévezou.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ	
Réservoirs de biodiversité boisés	Vallée du Lot à Chanac, Cham de Blanquet, Forêt domaniale de Mende, Ripisylve du Lot à Badaroux, Ripisylves des ruisseaux de la Boutaresse, de la Clamouse et du Châpeauroux
Réservoirs de biodiversité ouverts	Vallée du Lot à Chanac, Causse de Mende,

CORRIDORS ÉCOLOGIQUES	
Corridors boisés	Multitudes de corridors de milieux boisés entre le Causse de Mende et la Forêt domaniale de Mende, Vallée du Lot à Badaroux, Vallée de l'Esclancide entre Badaroux et Pelouse
Corridors de milieux ouverts	Entre la vallée du Lot à la Canourgue et les causses de Marvejols et de Mende, Multitudes de corridors de milieux ouverts entre le Causse de Mende et la Forêt domaniale de Mende, Vallées du Lot à l'aval de Balsièges et du Bramont, Vallée du Lot à Badaroux,

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ	
Réservoirs de biodiversité à protéger	Zones humides au Sud de Saint-Paul-de-Tartas, Narces de Landos, Narces de la Sauvetat, La Garde de Charbonnier, Pechay de Costaros, Forêt domaniale du lac du Bouchet (Massif du Devès)
Plans d'eau et cours d'eau à préserver	Lac du Bouchet (Cayres) et tous les affluents rive droite de l'Allier et rive gauche de la Loire

CORRIDORS ÉCOLOGIQUES	
Corridors diffus à préserver	Tous les espaces autour et entre les réservoirs de biodiversité
Corridors linéaires à remettre en état	Aucun

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU NATUREL TRAME VERTE ET BLEUE

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Réservoir de Biodiversité

Sous-trame :

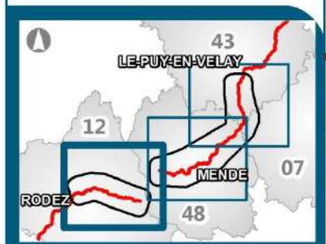
- Milieu boisé
- Milieu humide
- Milieu ouvert
- Non définie

Corridor écologique

Sous-trame :

- Milieu boisé
- Milieu ouvert

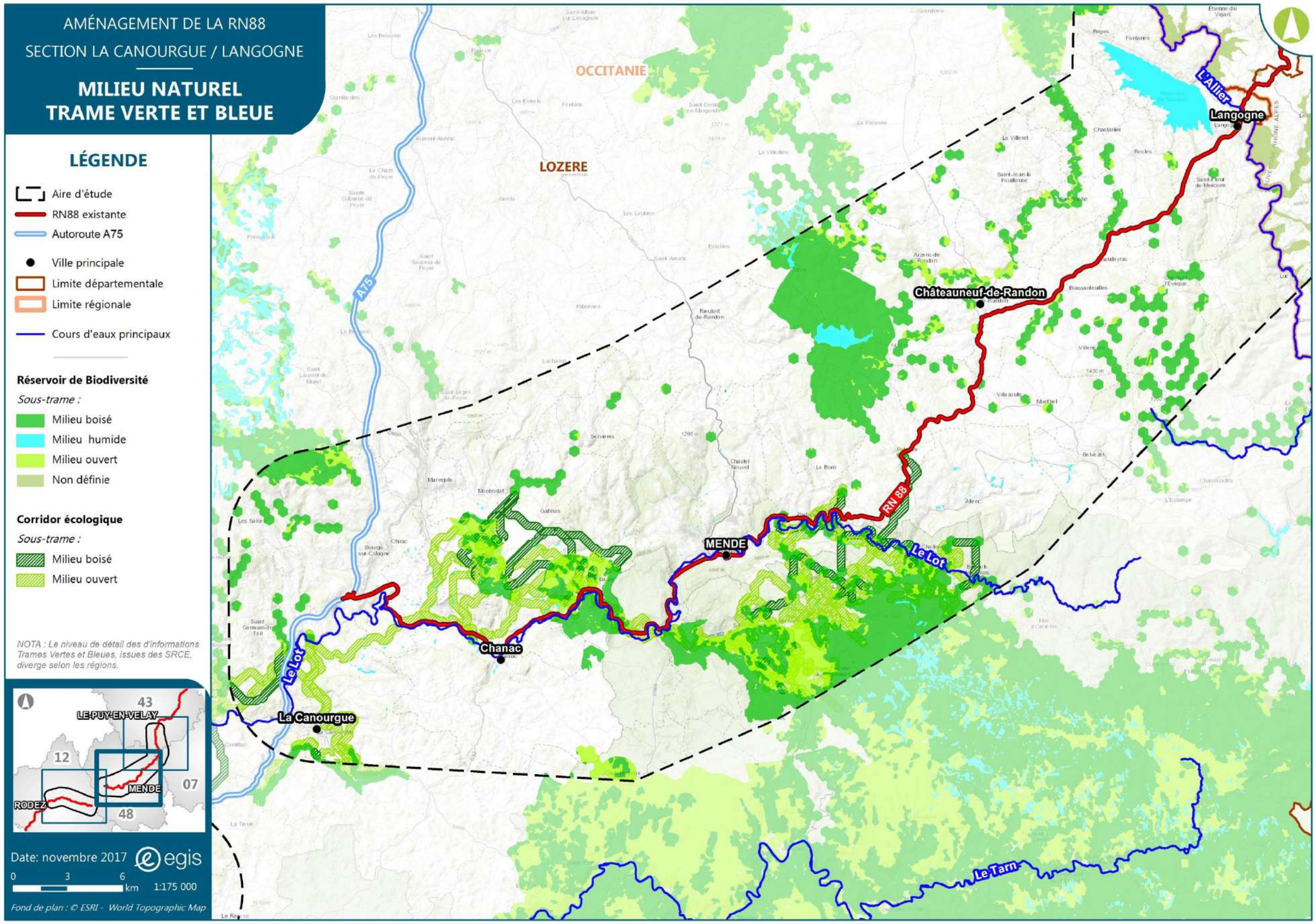
NOTA : Le niveau de détail des d'informations Trames Vertes et Bleues, issues des SRCE, diverge selon les régions.

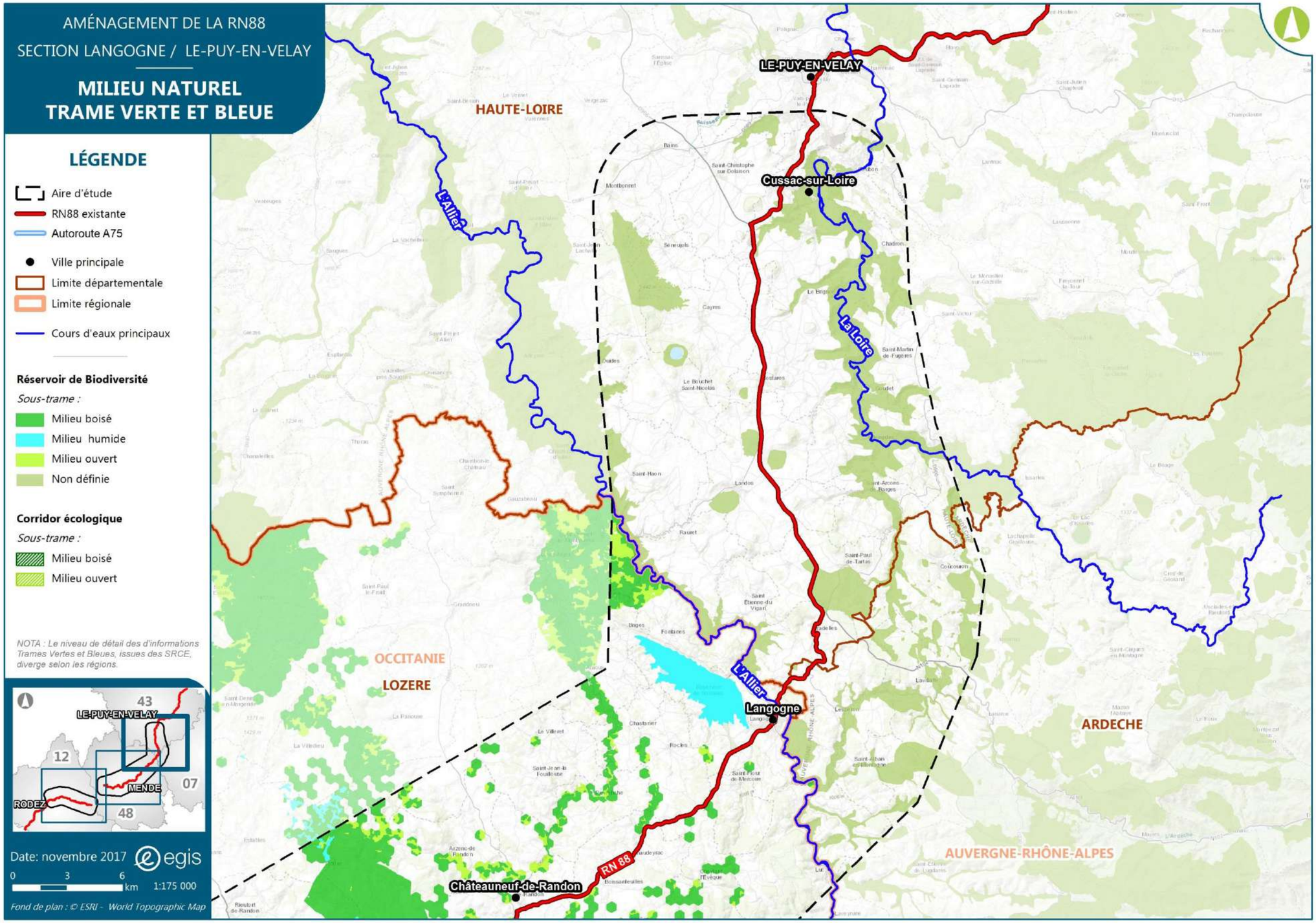


Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU NATUREL
TRAME VERTE ET BLEUE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Réservoir de Biodiversité
Sous-trame :
Milieu boisé
Milieu humide
Milieu ouvert
Non définie
Corridor écologique
Sous-trame :
Milieu boisé
Milieu ouvert
NOTA : Le niveau de détail des d'informations Trames Vertes et Bleues, issues des SRCE, diverge selon les régions.
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6
km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
A75
L'Allier
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
MENDE
RN 88
Le Lot
Chanac
La Canourgue
Le Tarn


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU NATUREL
TRAME VERTE ET BLEUE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Réservoir de Biodiversité
Sous-trame :
Milieu boisé
Milieu humide
Milieu ouvert
Non définie
Corridor écologique
Sous-trame :
Milieu boisé
Milieu ouvert
NOTA : Le niveau de détail des d'informations Trames Vertes et Bleues, issues des SRCE, diverge selon les régions.
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
LE-PUY-EN-VELAY
HAUTE-LOIRE
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
L'Allier
Langogne
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
RN 88
Châteauneuf-de-Randon

7.7.5 Zones humides

Les informations concernant les zones humides potentiellement présentes sont issues de la base de données du Réseau Partenarial des Données sur les Zones Humides.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Les principales zones humides potentielles se situent dans les vallées de l'Aveyron et de ses principaux affluents (ruisseau de Serre, de Cuge, de Mayroux, Olip).

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Les principales zones humides potentielles se situent dans les vallées du Lot et du Bramont, en tête de bassin des ruisseaux de Veyrines et de Bourdaric (Croix de Vérines), Causse de Montbel (bassins amont de la Clamouse et de la Boutaresse), vallée du Châpeauroux au Nord de Châteauneuf-de-Randon, la retenue de Naussac, et de façon plus limitée l'ensemble des petits cours d'eau affluent de la rive gauche de l'Allier.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Les principales zones humides sont les zones humides au Sud de Saint-Paul-de-Tartas et les Narces de Landos et de la Sauvetat (tourbières).

7.7.6 Enjeux liés aux milieux naturels

Synthèse des enjeux liés aux milieux naturels

Le territoire traversé par la RN88 est globalement très riche sur le plan écologique. La synthèse présentée ci-dessous résume les grands zonages naturels présents dans le fuseau d'étude de la RN88.

Il n'est pas possible, à ce stade des études, d'indiquer les espèces protégées et/ou rares susceptibles d'être concernées par le projet. On ne peut que se référer aux listes d'espèces présentées dans les fiches ZNIEFF et les formulaires standard de données des sites Natura 2000. Les espèces protégées susceptibles d'être rencontrées sont très nombreuses et leur présence au droit du projet ne peut être confirmée que par des inventaires de terrain. Les tableaux présentés à la page suivante indiquent les espèces protégées susceptibles d'être rencontrées dans le fuseau d'étude pour chaque section.

Entre Rodez et Séverac :

- *Zones Natura 2000 « Causse Comtal » et « Vieux arbres de la Haute Vallée de l'Aveyron et des abords du Causse Comtal » ;*
- *ZNIEFF « Rivière Aveyron », « Vallée de l'Aveyron », « Causse Comtal, Bois de Vaysette et de la Cayrouse », « Agrosystème de Bertholène », « Prairies de Cornuejouls » ;*
- *PNR des Grands Causses entre Gaillac d'Aveyron et Séverac*

Entre l'A75 et Langogne :

- *Zones Natura 2000 « Causse des Blanquets », « Falaises de Barjac », « Valdonnez », Plateau de Charpal », Allier et ses affluents », « Gorges de l'Allier et affluents » « Rivières à écrevisses à pattes blanches » ;*
- *ZNIEFF « Causse de Marvejols et de Mende », « Causse de Sauveterre », « Vallée du Lot à Chanac », « Vallée du Bramont en amont de Balsièges », Ubac du Causse de Mende », « Montagne de la Margeride et massif du plateau du palais du roi », « Vallée du Chapeauroux » « Rivière du Chapeauroux », « Rivière de la Clamouze », « Ruisseau du Donozau », « Haut bassin de l'Allier » ;*
- *Zone de transition du Parc National des Cévennes au Sud de Balsièges et de Mende.*

Entre Langogne et le Puy-en-Velay :

- *Zones Natura 2000 « Rivières à écrevisses à pattes blanches », « Gorges de la Loire et affluents partie Sud » ;*
- *ZNIEFF « Marais des Narses », « Zones humides au sud de Saint-Paul-de-Tartas », « Narces de la Sauvetat », « La Garde de Charbonnier », « Le Pechay de Costaros », « Gorges de la Loire et basse vallée de la Gagne » ;*

Espèces protégées susceptibles d'être rencontrées dans le fuseau d'étude entre Rodez et Séverac-le-Château

Milieu	Faune										Plantes			
	Nombre espèces protégées	Mammifères terrestres	Chiroptères	Amphibiens	Reptiles	Oiseaux	Insectes	Poissons	Mollusques	Crustacés	Nombre espèces protégées	Angiospermes	Fougères	Mousses
Causse Comtal	19	1	1	1		15	1				2	2		
Vieux arbres haute vallée Aveyron	3						3				0			
Bois de Vayssettes et de la Cayrousse	12					11	1				2	2		
Bois de l'Ombrette	0										1	1		
Agrosystème de Bertholène	4			3			1				0			
Agrosystème de Grioudas	1						1				0			
Prairies de Cornuejouls	1					1					2	2		
Vallée de l'Aveyron	55	1	6	6	1	31	5	4	1		6	6		
Rivière Aveyron	32	1	6	4	1	10	5	4	1		3	3		

Espèces protégées susceptibles d'être rencontrées dans le fuseau d'étude entre A75 et Langogne

Milieu	Faune										Plantes			
	Nombre espèces protégées	Mammifères terrestres	Chiroptères	Amphibiens	Reptiles	Oiseaux	Insectes	Poissons	Mollusques	Crustacés	Nombre espèces protégées	Angiospermes	Fougères	Mousses
Causse de Marvejols et de Mende	25	3	10		2	7		2		1	2	2		
Causse de Sauveterre	4					2	1			1	5	5		
Montagne Margeride et plateau Palais du Roi	6	2			2	2					8	6	1	1
Vallée du Lot à Chanac	1									1	0			
Vallée du Chapeauroux	6	1					1	2	1	1	1	1		
Rivière du Chapeauroux	5	1					1	2	1		0			
Rivière de la Clamouse	1									1	0			
Ruisseau du Donezau	1									1	0			

Espèces protégées susceptibles d'être rencontrées dans le fuseau d'étude entre Langogne et Le Puy-en-Velay

Milieu	Faune										Plantes			
	Nombre espèces protégées	Mammifères terrestres	Chiroptères	Amphibiens	Reptiles	Oiseaux	Insectes	Poissons	Mollusques	Crustacés	Nombre espèces protégées	Angiospermes	Fougères	Mousses
Gorges de l'Allier et affluents	35	2	4	2	1	16	4	4	1	1	12	8	1	3
Haute vallée de l'Allier	44	2	8	1		26	3	2	1	1	7	6		1
Hauts bassins Allier et Ardèche	42	3	1	2	3	29	2	2			6	5		1
Haut bassin Allier	25	2	1	1	2	16	1	2			3	3		
Plateau de Concoulès	13	2	1			10					0			
Montagne Margeride et plateau Palais du Roi	6	2			2	2					8	6	1	1
Devès	19	1		1	1	14	1			1	10	8	2	
Zones humides au Sud St Paul de Tartas	8	1				6				1	1	1		
Les Narces	4					4					1	1		
Narces de la Sauvetat	5	1				4					2	2		
La Garde de Charbonnier	0										0			
Gorges de la Loire et affluents partie Sud	33	1	16	4	4	4	2	1		1	5	4		1

7.8 Patrimoine et paysage

7.8.1 Patrimoine historique

Les monuments historiques inscrits ou classés

*Longtemps soumis aux dispositions de la **loi du 31 décembre 1913**, les **monuments historiques inscrits ou classés** sont désormais régis par le titre II du livre VI du Code du Patrimoine et par le décret 2007-487 du 30 mars 2007. Tout projet d'infrastructure réalisé à moins de 500 m d'un monument historique classé ou inscrit doit être soumis à autorisation préalable délivrée par le Préfet après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.*

Les monuments recensés dans l'aire d'étude globale de la RN88 (définie au début du diagnostic environnemental) sont indiqués dans les tableaux ci-après.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

On recense 7 monuments historiques classés et 16 monuments historiques inscrits dans la haute vallée de l'Aveyron en amont de Rodez.

Monument	Statut	Date arrêté
Commune de la Loubière		
Dolmen de Cayssac	Classé	20/07/1989
Fontaine Romane de cayssac	Inscrit	09/09/1933
Commune de la Montrozier		
Pont sur l'Aveyron	Inscrit	19/04/1944
Château de Montrozier	Inscrit	30/12/1976
Commune de Bertholène		
Église d'Anglars	Inscrit	26/05/1944
Église d'Ayrinhac	Inscrit	07/11/2007
Site archéologique du dolmen 1 des Bourines	Inscrit	17/07/1995
Château des Bourines et ses dépendances	Inscrit	12/11/1963
Commune de Palmas d'Aveyron		
Site archéologique du dolmen de Luc I	Inscrit	27/04/1994
Église de Palmas	Inscrit	26/12/1927
Commune de Laissac Séverac l'Église		
Dolmen des Cayroules 1	Inscrit	17/07/1995
Commune de Gaillac d'Aveyron		
Château de Lugans	Inscrit	18/06/1986
Dolmen de Lespinasse	Classé	12/07/1989
Dolmen de la Vernhiette	Classé	12/07/1989
Site archéologique du dolmen de Saplous II	Inscrit	17/07/1995
Commune de Recoules-Prévinquières		
Château de Recoules	Inscrit	14/09/2001
Château du Méjanel	Inscrit	17/06/1991
Commune de Buzeins		
Dolmen	Classé	18/07/1933
Dolmen	Classé	1989
Commune de Lapanouse		
Château de Loupiac	Inscrit	13/02/1928
Église de Lapanouse	Inscrit	08/12/1927
Commune de Lavernhe		
Église Saint-Grégoire	Classé	25/04/1929
Commune de Séverac-le-Château		
Château de Séverac	Classé	16/04/1932

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

On recense 10 monuments historiques classés et une trentaine de monuments historiques inscrits (en comptant Mende) entre l'A75 et Langogne.

Monument	Statut	Date arrêté
Commune de Le Monastier Pin Moriès		
Église du Monastier	Classé	10/04/1931
Commune de Chirac		
Église de Chirac	Classé	23/06/1922

Commune de Saint-Bonnet de Chirac		
Ancienne église de Saint Bonnet	Inscrit	05/02/1999
Commune de Chanac		
Ensemble fortifié du Villard	Inscrit	10/02/1988
Château de Ressouches	Inscrit	12/03/1992
Château de Chanac	Inscrit	16/08/1993
Commune de Grèzes		
Église de Grèzes	Inscrit	09/04/2001
Commune de Balsièges		
Dolmen de Changefège	Classé	1887
Commune de Mende		
Pont Notre Dame	Classé	1889
Cathédrale Saint Privat	Classé	1840 et 09/08/1906
Tour des Pénitents	Classé	19/03/1943
Et plus d'une vingtaine de monuments inscrits	Inscrits	
Croix de Sirvens	Inscrit	13/07/1926
Commune de Le Born		
Croix 1773, sur la place publique	Inscrit	13/07/1926
Croix en pierre 1739, Nord du village	Inscrit	13/07/1926
Commune de Pelouse		
Église de la Rouvière	Classé	19/12/1973
Dolmen de la Rouvière	Inscrit	13/07/1926
Commune d'Allenc		
Église d'Allenc	Classé	03/11/1931
Commune de Châteauneuf-de-Randon		
Monument Du Guesclin	Classé	25/10/1911
Commune de Naussac		
Ancien château Abbatial	Inscrit	27/09/1979
Commune de Langogne		
Église de Langogne	Classé	1840
Halle	Inscrit	12/10/1929
Ancienne filature des Calquieres	Inscrit	30/09/1994

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

On recense 3 monuments historiques classés et une vingtaine de monuments historiques inscrits entre Langogne et le Puy-en-Velay.

Monument	Statut	Date arrêté
Commune de Lespéron		
Tour et église de Concoules	Inscrit	04/11/1982
Église Saint-Hilaire-de-Lesperon	Classé	09/08/1941
Commune de Pradelles		
Château du Mazonric	Inscrit	27/10/1986
Église Saint-Clément	Inscrit	21/03/1988
Château du Mazigon	Inscrit	23/12/2009
Hôpital Saint-Jacques	Inscrit	06/01/1971
Porte du Besset	Inscrit	22/11/1972
Maison	Inscrit	23/03/1972
Porte de la Verdette	Inscrit	22/10/1971
Chapelle des Pénitents	Inscrit	26/01/1998
Maison Frévol	Inscrit	21/06/1999
Maison aux arcades	Inscrit	21/06/1999
Maison Templar	Inscrit	07/10/1935
Commune de Tartas		
Église Saint-Paul	Classé	16/09/1907

Commune de Landos		
Église Saint-Félix	Classé	10/02/1913
Commune de Cayres		
Chapelle de Chacornac	Inscrit	31/12/1985
Maison Cazes	Inscrit	10/09/1990
Ferme Chanial	Inscrit	10/09/1990
Ferme Villard	Inscrit	10/09/1990
Ferme Arnaud	Inscrit	10/09/1990
Ferme Boudoul	Inscrit	10/09/1990
Église Saint-Pierre	Inscrit	07/10/1935
Commune de Le Brignon		
Église Saint-Martin	Inscrit	30/10/1987
Commune de Solignac sur Loire		
Croix de Coucouron	Inscrit	11/06/1930

7.8.2 Sites classés ou inscrits

Les sites inscrits ou classés

*La **loi du 2 mai 1930** permet de protéger les sites présentant un intérêt «esthétique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque ». Dans le cas d'un **site classé**, qui correspond à la reconnaissance du caractère d'intérêt national de la protection d'un paysage remarquable, toute modification de l'état des lieux est soumise à l'autorisation préalable du Ministère concerné. Dans le cas d'un **site inscrit**, qui correspond à la reconnaissance de la qualité d'un territoire, toute modification de l'état des lieux est soumise à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. L'emplacement des sites est reporté au P.L.U en qualité de servitude d'utilité publique opposable aux tiers.*

Les sites recensés dans l'aire d'étude globale de la RN88 (définie au début du diagnostic environnemental) sont indiqués dans les tableaux ci-après.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

On recense 1 site inscrit dans la haute vallée de l'Aveyron en amont de Rodez.

Commune de Montrozier		
Ensemble formé par le village de Montrozier et ses prés avoisinants	Inscrit	1973

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

On recense 1 site classé et 3 sites inscrits entre l'A75 et Langogne.

Commune de Chanac		
Ruines du château de Chanac, village et intérieur des remparts	Inscrit	
Commune de Balsièges		
Rocher dit « Lion de Balsièges »	Classé	15/06/1936
Commune de Mende		
Allée Piencourt	Inscrit	
Commune de Châteauneuf de Randon		
Village de Châteauneuf-de-Randon et ses abords	Inscrit	

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

On recense 1 site inscrit entre Langogne et le Puy-en-Velay.

Commune de Pradelles		
Pradelles bourg et abords	Inscrit	

Pour mémoire on citera également la relative proximité des sites classés du « Lac du Bouchet » (Cayres et Le Bouchet-Saint-Nicolas) et des « Gorges du Dolaison et de la vallée de Chibottes » (Saint-Christophe-de-Dolaison) ainsi que du site inscrit de « Puy-Polignac » (Cuxac-sur-Loire).

7.8.3 Site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO

Le site **« Les Causses et les Cévennes, paysage culturel de l'agro-pastoralisme méditerranéen »** est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2011.

La zone d'étude de la RN88 se situe, entre l'A75 et Badaroux, dans la zone tampon de ce site qui s'étend sur 302 319 ha au sud du Massif central.

7.8.4 Autres mesures de protection des sites

Les sites inscrits ou classés

*Une **aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP ou AMVAP)** est, en droit de l'urbanisme français, une servitude d'utilité publique ayant pour objet de « promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces ». Les AVAP ont été instituées par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 en remplacement des **zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)**.*

On recense sur Mende deux ZPPAUP relativement étendues « Mende Chabrits » et « Mende » et 4 plus petites « Mende Chabannes », « Mende Chanteruejols », « Mende Le Mas » et « Mende Sirvens ».

Une AVAP couvre le « Site patrimonial remarquable du Puy-en-Velay »

7.8.5 Patrimoine archéologique

Les zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA)

Les zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sont des zones dans lesquelles les travaux d'aménagement soumis à autorisation d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir) et les zones d'aménagement concertées (ZAC) de moins de trois hectares peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive. Les ZPPA ne sont pas une servitude d'urbanisme mais elles figurent dans le porter à connaissance réalisé par les services de l'État pour la conception des documents de planification du territoire (PLU, SCOT). Les zones de présomption de prescription archéologique ont une portée réglementaire. Elles sont définies par un arrêté du préfet de région pour chaque commune concernée (Code du patrimoine, art. L. 522-5).

Le patrimoine archéologique

*La **procédure d'archéologie préventive** pourra être mise en oeuvre conformément à la législation en vigueur (articles R.523-1 à R.523-61 du Code du Patrimoine (Livre V)).*

La nature et l'importance des éléments du patrimoine archéologique éventuellement reconnus à la suite d'une procédure d'évaluation spécifique pourront appeler de la part de l'Etat une prescription de conservation susceptible de constituer une remise en cause de la faisabilité du projet.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

On recense 1 ZPPA dans la haute vallée de l'Aveyron en amont de Rodez.

Commune de Onet-le-Château
Occupation protohistorique, antique et médiévale

D'autres sites archéologiques existent : Église de Saint-Grégoire (Lavernhe), ainsi que de nombreux mégalithes sur les causses (dolmen des Bourines à Bertholène, dolmen de Luc à Palmas, dolmen des Cayroules à Laissac, dolmen des Saplous à Gaillac d'Aveyron).

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

On recense 2 ZPPA multi-sites entre l'A75 et Langogne.

Commune de Grèzes
Zonage archéologique de Grèzes
Commune de Mende
Zonage archéologique de Mende

D'autres sites archéologiques existent : site gallo-romain des Cayres (Barjac), nombreux mégalithes.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

On signalera pour mémoire la présence en dehors de la zone d'étude de la ZPPA qui couvre le centre ancien intra-muros du Puy-en-Velay.

Synthèse des enjeux liés au patrimoine

Entre Rodez et Séverac :

- *7 monuments classés (dont 5 dolmens) et 16 monuments inscrits ;*
- *Site inscrit du « Village de Montrozier » ;*
- *Zone de présomption de prescriptions archéologiques d'Onet-le-Château et nombreux mégalithes ;*
- *Le projet à 2x2 voies intersecte les périmètres de protection du château des Bourines, du dolmen de Cayroules, du dolmen de Saplous et du dolmen de la Vernhiette, mais aucun site classé ou inscrit.*

Entre l'A75 et Langogne :

- *10 monuments classés et une trentaine de monuments inscrits ;*
- *1 site classé « Lion de Balsiège » et 3 sites inscrits « Château et village de Chanac », « allée Piencourt à Mende » et « Village de Châteauneuf-de-Randon » ;*
- *Zones de présomption de prescriptions archéologiques de Grèzes et de Mende et nombreux mégalithes ;*
- *Plusieurs ZPPAUP sur la commune de Mende ;*
- *Zone tampon du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO « Les Causses et les Cévennes, paysage culturel de l'agro-pastoralisme méditerranéen » ;*
- *Le projet à 2x2 voies n'intersecte aucun périmètre de protection de monuments historiques ni aucun site, mais il traverse la ZPPAUP de Mende Chabrits.*

Entre Langogne et le Puy-en-Velay :

- *3 monuments classés et une vingtaine de monuments inscrits ;*
- *Site inscrit de « Pradelles bourg et ses abords » ;*
- *Le projet à 2x2 voies n'intersecte aucun périmètre de protection de monuments historiques excepté très ponctuellement celui de la Tour et de l'Eglise de Concourès. Il ne traverse aucun site classé ou inscrit.*

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

PATRIMOINE CULTUREL

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Monument historique et Périmètre de protection associés

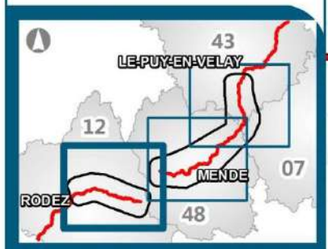
- Classé ou partiellement classé
- Inscrit ou partiellement Inscrit
- Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

UNESCO

- Zone classé patrimoine mondial de L'UNESCO
- Zone tampon du site classé patrimoine mondial de L'UNESCO

Site Classé et Inscrit

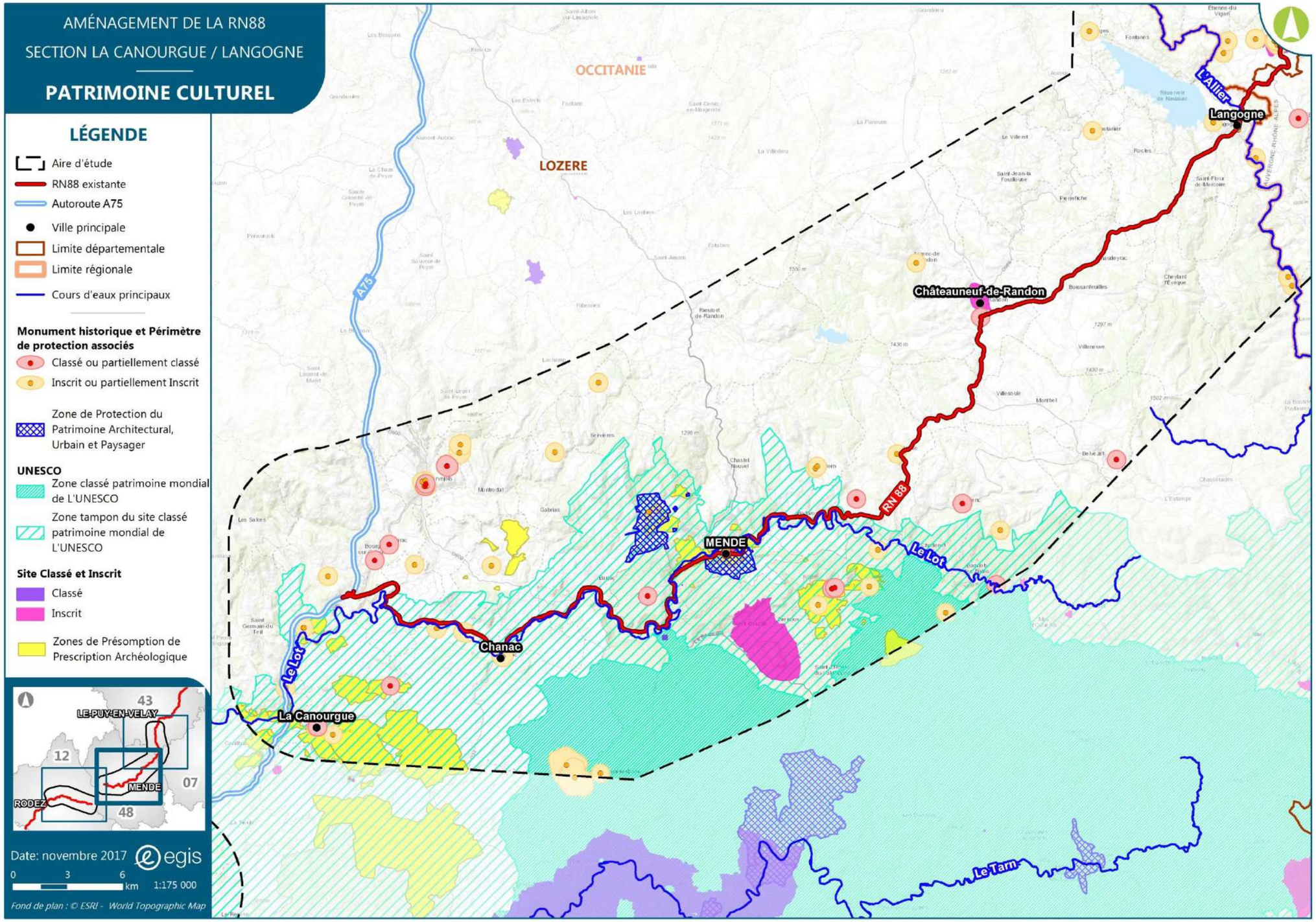
- Classé
- Inscrit
- Zones de Présomption de Prescription Archéologique



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
PATRIMOINE CULTUREL
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Monument historique et Périmètre de protection associés
Classé ou partiellement classé
Inscrit ou partiellement Inscrit
Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
UNESCO
Zone classé patrimoine mondial de L'UNESCO
Zone tampon du site classé patrimoine mondial de L'UNESCO
Site Classé et Inscrit
Classé
Inscrit
Zones de Présomption de Prescription Archéologique
43
LE PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
A75
L'Allier
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
MENDE
RN 88
Le Lot
Chanac
La Canourgue
Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

PATRIMOINE CULTUREL

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Monument historique et Périmètre de protection associés

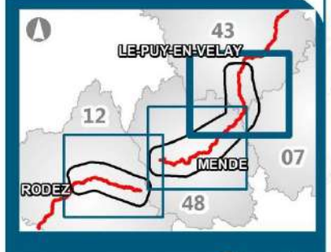
- Classé ou partiellement classé
- Inscrit ou partiellement Inscrit
- Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

UNESCO

- Zone classé patrimoine mondial de L'UNESCO
- Zone tampon du site classé patrimoine mondial de L'UNESCO

Site Classé et Inscrit

- Classé
- Inscrit
- Zones de Présomption de Prescription Archéologique



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

LE-PUY-EN-VELAY

Cussac-sur-Loire

HAUTE-LOIRE

L'Allier

La Loire

OCCITANIE

LOZERE

Langogne

ARDECHE

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

RN 88

Châteauneuf-de-Randon

7.8.6 Paysage

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

- **De Rodez à Montrozier**

A l'Est de Rodez, le paysage offre une impression d'isolement et de nature à l'état pur sur le plateau du causse. Le causse, au socle aride et à la végétation nivelée par le vent, offre un effet belvédère sur toute la partie Sud du Massif Central, dégageant par beau temps la vue jusqu'au massif de l'Aubrac et, plus loin encore, les monts du Cantal.

- **De Montrozier à Gaillac d'Aveyron**

Cette section s'inscrit dans un paysage de vallée qui se découvre sur Montrozier et offre les derniers vallonnements arides du Causse Comtal autour d'Anglars-Bertholène, pour se lover ensuite aux abords de l'Aveyron au pied du Puech des Vignobres. L'espace s'élargit ensuite, avec la découverte de Laissac, pour se laisser percevoir dans toute son ampleur depuis les marches intermédiaires des Causses de Séverac entre Palmas et Gagnac. Les points hauts au-dessus de Gaillac d'Aveyron offrent des vues panoramiques sur le massif du Lévezou.

- **De Gaillac d'Aveyron à Séverac-le-Château**

Plus à l'Est, la vallée de l'Aveyron naissante, la RN88 actuelle et la voie ferrée se côtoient depuis le bas de Recoules-Prévinquières jusqu'à l'entrée de Séverac le Château en cadrant au passage le château de Loupiac, la proximité sensible de Recoules, de Cornuéjouls, ou de Lapanouse, agréable secteur résidentiel aux portes du Séverac industrieux. Au-delà du verrou de Séverac se développe un espace d'un seul coup dilatéaux dimensions de la grande descente depuis le Massif Central.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

- **Ensemble paysager de la vallée du Lot et des Avant-Causses**

On distingue 2 séquences paysagères :

- ***« Les trucs et les vallées autour de Chanac et Marvejols ».***

Cette unité est caractérisée par deux vallées aux profils plus ou moins étroits : le Lot et la Jourdane. Lorsque les fonds sont assez larges on y retrouve un paysage agricole marqué par un maillage bocager.

Dans la vallée du Lot, la ripisylve est fortement présente, rendant les vues axiales préférentielles. Au Sud, les versants boisés contrastent par leurs aspects sombres avec les terres agricoles plus claires en fond de vallée. Au Nord, les vues, dans un relief moins encaissé, sont plus lointaines.

Entre Barjac et la confluence de la Colagne (vers Le Monastier), la vallée du Lot s'élargit, généreuse, et offre au Nord de l'aire d'étude, à la faveur de ses affluents, un paysage étonnant. Celui-ci est en effet marqué par des sommets étroits, isolés et plus ou moins arasés, les « trucs ».

Cet ensemble paysager constitue une sorte de bassin borné visuellement de toute part, notamment par les falaises et les pentes du Causse de Sauveterre au Sud de l'aire d'étude.

La sensibilité de l'unité paysagère « les Trucs et les vallées autour de Chanac et Marvejols » est forte au niveau des secteurs urbains et des bocages. Cette unité paysagère rend difficile la possibilité de masquer une infrastructure linéaire en fond de vallée. Les enjeux sont liés au maintien des paysages agricoles, à la scénographie, et à la préservation de la qualité paysagère des bocages et ripisylves des cours d'eau.

- ***« Les Avants Causses et les vallées autour de Mende »***

L'aire d'étude longe la partie Nord de l'unité paysagère marquée par la croisée des Grandes Causses, des Cévennes et de la Margeride.

Ici le Lot et ses affluents ont dégagé des avants causses autour de Mende dessinant un dédale de vallées parmi des reliefs boisés.

L'unité paysagère « les avants-causses et les vallées autour de Mende » présente des enjeux forts de préservation du maillage bocager, et des enjeux de préservation et de valorisation des espaces ouverts du Causse du Crouzet.

- **Ensemble paysager de la Margeride**

On distingue 5 séquences paysagères :

- ***« Les vallées des rebords Sud de la Margeride »***

L'aire d'étude concerne les reliefs boisés au Sud de la Margeride. Le plateau de la Margeride est entaillé profondément par des cours d'eau qui vont alimenter le Lot. Des paysages nouveaux se dessinent, paysages de pentes dominant le pays des trucs et des avants causses de Mende,

L'unité paysagère « les vallées du rebord Sud de la Margeride » présente globalement une faible sensibilité.

- ***« Les plateaux et les vallées de la Margeride occidentale »***

Au Sud le rebord du plateau de la Margeride est entaillé par des cours d'eau (comme le Bouisset) qui vont alimenter le Lot et dont les reliefs plus marqués délimitent un autre paysage : la vallée du Lot à Badaroux.

L'unité paysagère « les plateaux et les vallées de la Margeride occidentale » présente des enjeux forts de préservation du maillage bocager. Les enjeux concernent également la protection des espaces ouverts de pentes de vallées et des landes.

- ***« La Montagne de la Margeride »***

L'aire d'étude ne fait ici qu'effleurer le bord Sud Est du plateau de la Margeride. Ce dernier se caractérise par des reliefs fortement boisés et creusés par les rivières naissantes qui s'échappent en couloirs plus ou moins étroits, comme le vallon du Valat du Roc de Bacou, ou le vallon du ruisseau de Teroundels.

L'identité et la spécificité du site sont surtout fournies par l'existence de reliefs boisés et de puechs successifs.

Les enjeux et les sensibilités sont globalement faibles.

- ***« La plaine de Montbel »***

Au sud du plateau de la Margeride, dominée par les pentes boisées de la montagne du Goulet au Sud et le plateau au Nord et à l'Ouest, cette unité se caractérise par une petite plaine aux reliefs très aplanis. Elle s'étend d'Est en Ouest et offre des vues lointaines sur les reliefs.

Le Causse de Laubert offre un paysage agricole tout à fait étonnant et tranche avec les reliefs du plateau de Margeride. L'espace très ouvert est géré par une agriculture diversifiée où se mêlent pâtures, prairies de fauche et cultures de céréales : la plaine offre ainsi un paysage riche de couleurs et de textures, d'autant que des landes où affleurent les blocs de granit viennent à son contact côté Nord.

L'ensemble de la plaine offre un paysage intime très original dans son contexte montagneux.

Les enjeux seront liés à la préservation des espaces ouverts agricoles contre les boisements, notamment de pins, et − à l'adéquation de l'infrastructure routière avec son territoire qui devra rester très respectueuse de la topographie douce et savoir maintenir un espace visuel sans entrave (barrière, pas de système de retenue, soin particulier dans l'aménagement des rétablissements de communication).

- ***« Les plateaux et les vallées de la Margeride orientale »***

A l'est de la Montagne de la Margeride, le plateau de la Margeride s'étend jusqu'aux limites Nord et Est du département. Au Sud, il s'achève sur la plaine de Montbel et butte sur le massif de Mercoire. On le découvre principalement par la RN 88 qui relie ici Mende à Langogne.

Ce plateau élevé ne s'infléchit qu'en se rapprochant de Langogne. C'est dans cette unité paysagère que les ambiances de montagne sont les plus fortes. Lorsque les landes se prolongent, elles offrent des vues dominantes.

Les enjeux sont liés à la protection des espaces ouverts des pentes des vallées et les landes, à la requalification architecturale et paysagère des abords de la colline du village de Châteauneuf-de-Randon au niveau de la RN 88 et à la requalification des délaissés de la RN 88 et à la limitation des déblais rocheux le long du tracé.

La sensibilité est faible mais devient moyenne à forte à l'approche des secteurs bâtis.

- **La vallée de l'Allier**

Aux confins Nord-Est du département de la Lozère, la vallée de l'Allier borde la Margeride. Elle fait la transition avec les paysages radicalement différents de l'Auvergne en rive droite, ceux de la Limagne, marqués par un paysage de plaines, plus fertiles et plus ouvertes. Elle ne constitue donc pas véritablement un grand ensemble paysager. Cette unité paysagère a été volontairement isolée des deux grands ensembles paysagers de la Margeride et du Velay de par son identité propre qui marque la frontière entre ces deux ensembles.

Engoncé en creux dans des replats qui l'accompagnent, l'Allier dessine des méandres élégants qui restent discrets dans le grand paysage. Certains sites offrent une vue de part et d'autre de la vallée.

La sensibilité de cette unité est faible à ponctuellement fort aux abords de Langogne.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

- **Le Velay**

Cette unité paysagère est caractérisée par des prairies pâturées ponctuées de volcans érodés. Les vues sont lointaines et s'attardent parfois sur ces émergences végétales disséminées sur ce plateau très dégagé.

La spécificité du site est ici marquée par le contraste entre les reliefs volcaniques résiduels couverts de pins sylvestres et les prairies pâturées. Ce paysage se distingue aussi des séquences précédentes en direction de l'A75 par son caractère très ouvert, où les infrastructures comme la RN 88 se fondent cependant très vite dans le paysage.

La sensibilité de ce secteur est faible à localement moyenne au niveau des secteurs habités.

Synthèse des enjeux liés au paysage

Les paysages traversés par l'aménagement sont originaux et diversifiés. Ils sont largement façonnés par l'activité agricole dans un contexte topographique qui peut être très difficile (relief des causses).

L'aménagement routier devra ainsi prendre en compte les spécificités de ces paysages et notamment de leurs capacités à intégrer une nouvelle infrastructure de transport linéaire.

Pour cela, on cherchera à caler au mieux l'aménagement en plan mais aussi en long (notamment dans les zones ouvertes et aux pentes douces du Velay ou des vallées ouvertes de la Margeride).

Dans les zones de fort relief, les déblais rocheux, inévitables, devront faire l'objet d'un traitement paysager spécifique et particulièrement soigné.

On cherchera également à mettre en valeur les paysages traversés.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

LES UNITÉS PAYSAGÈRES

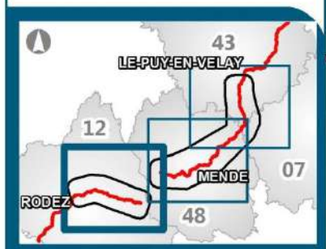
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Unités paysagères

(source : Atlas régionaux paysagers)

- Grands Causses et Avant-Causses
- L'Aubrac lozérien
- La Margeride
- La vallée du Lot
- Les Causses et leurs gorges
- Lévézou
- Nord-Aveyron
- Rougier de Marcillac
- Ségalas



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

AVEYRON

A75

Le Lot

La Canourgue

RN 88

L'Aveyron

RODEZ

Sévérac-le-Château

Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

LES UNITÉS PAYSAGÈRES

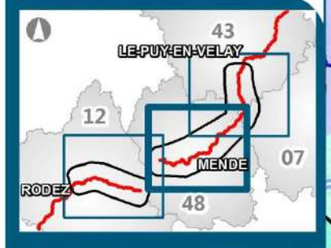
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Unités paysagères

(source : Atlas régionaux paysagers)

- Devès
- Grands Causses et Avant-Causses
- L'Aubrac lozérien
- La Margeride
- La vallée du Lot
- Les Causses et leurs gorges
- Les Cévennes
- Nord-Aveyron
- Plateau Ardéchois
- Vallée et gorges du Haut-Allier



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

L'Allier

Langogne

Châteauneuf-de-Randon

MENDE

RN 88

Le Lot

Chanac

La Canourgue

Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

LES UNITÉS PAYSAGÈRES

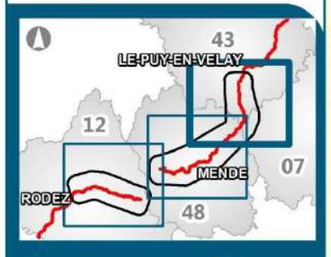
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Unités paysagères

(source : Atlas régionaux paysagers)

- Bassin du Puy-en-Velay
- Devès
- La Margeride
- Mézenc
- Plateau Ardéchois
- Vallée et gorges de la Haute-Loire
- Vallée et gorges du Haut-Allier



Date: novembre 2017

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

7.9 Occupation du sol et urbanisme

7.9.1 Caractéristiques générales de l'occupation des sols

Les trois départements traversés par l'itinéraire de la RN88 sont des départements ruraux.

Les zones urbaines sont essentiellement regroupées autour des agglomérations de Rodez, Mende et Le Puy-en-Velay qui concentrent l'essentiel de la population du territoire.

	Population 2015	
	Commune	**Intercommunalité**
Rodez	25956	55356
Mende	12568	14902
Le-Puy-en-Velay	19963	82060

Source : INSEE (insee.fr/)

Les superficies artificialisées (zones urbaines, zones d'activités, infrastructures) sont globalement faibles et représentent de 1 à 2% du territoire.

Les superficies agricoles, les forêts et milieux semi-naturels se partagent l'essentiel du territoire.

	Taux d'occupation			
	Superficies artificialisées	**Superficies agricoles**	**Superficie forêts et milieux semi naturels**	**Surfaces en eau et zones humides**
Aveyron	1,5%	59,7%	38,4%	0,4%
Lozère	0,6%	25,1%	74,0%	0,3%
Haute-Loire	2,3%	54,6%	42,5%	0,6%

Source : Corine Land Cover



AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

L'OCCUPATION DU SOL

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

La légende de l'occupation du sol est présentée sur une page à part



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

L'OCCUPATION DU SOL

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

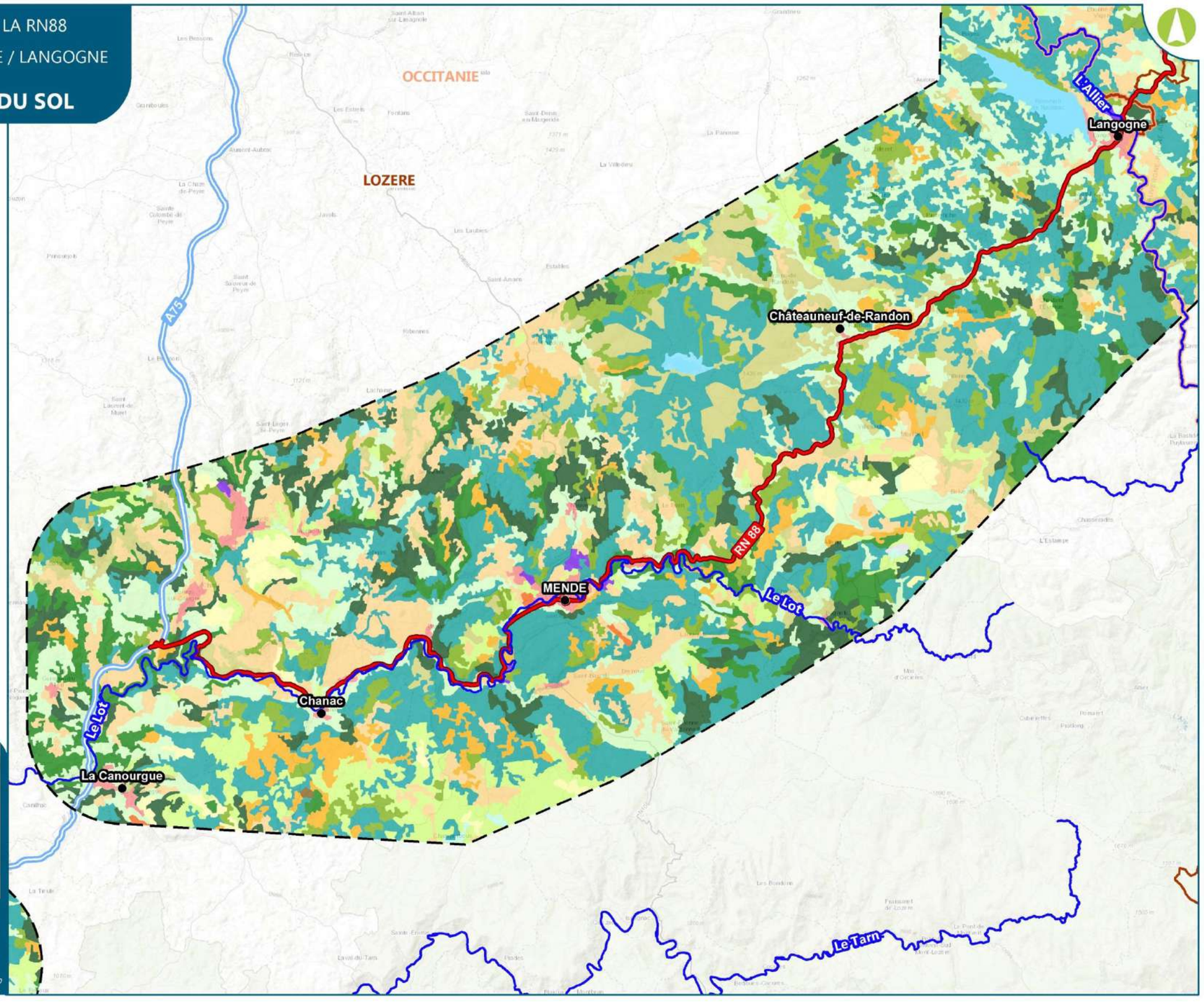
La légende de l'occupation du sol est présentée sur une page à part



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map



AMÉNAGEMENT DE LA RN88

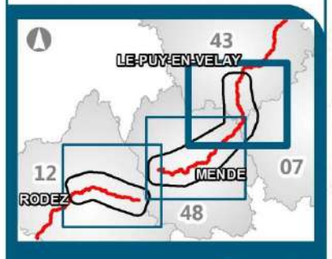
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

L'OCCUPATION DU SOL

LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

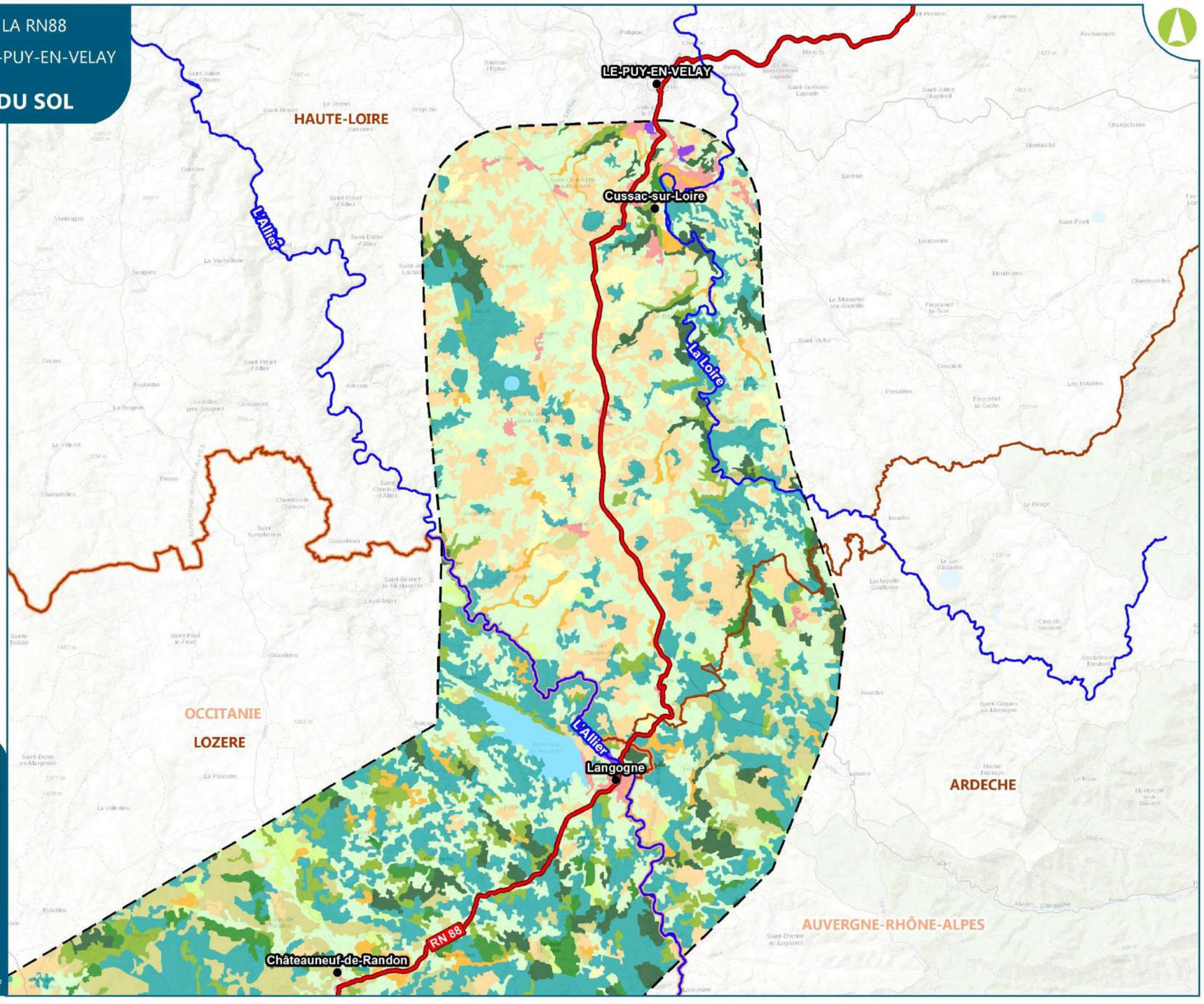
La légende de l'occupation du sol est présentée sur une page à part



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

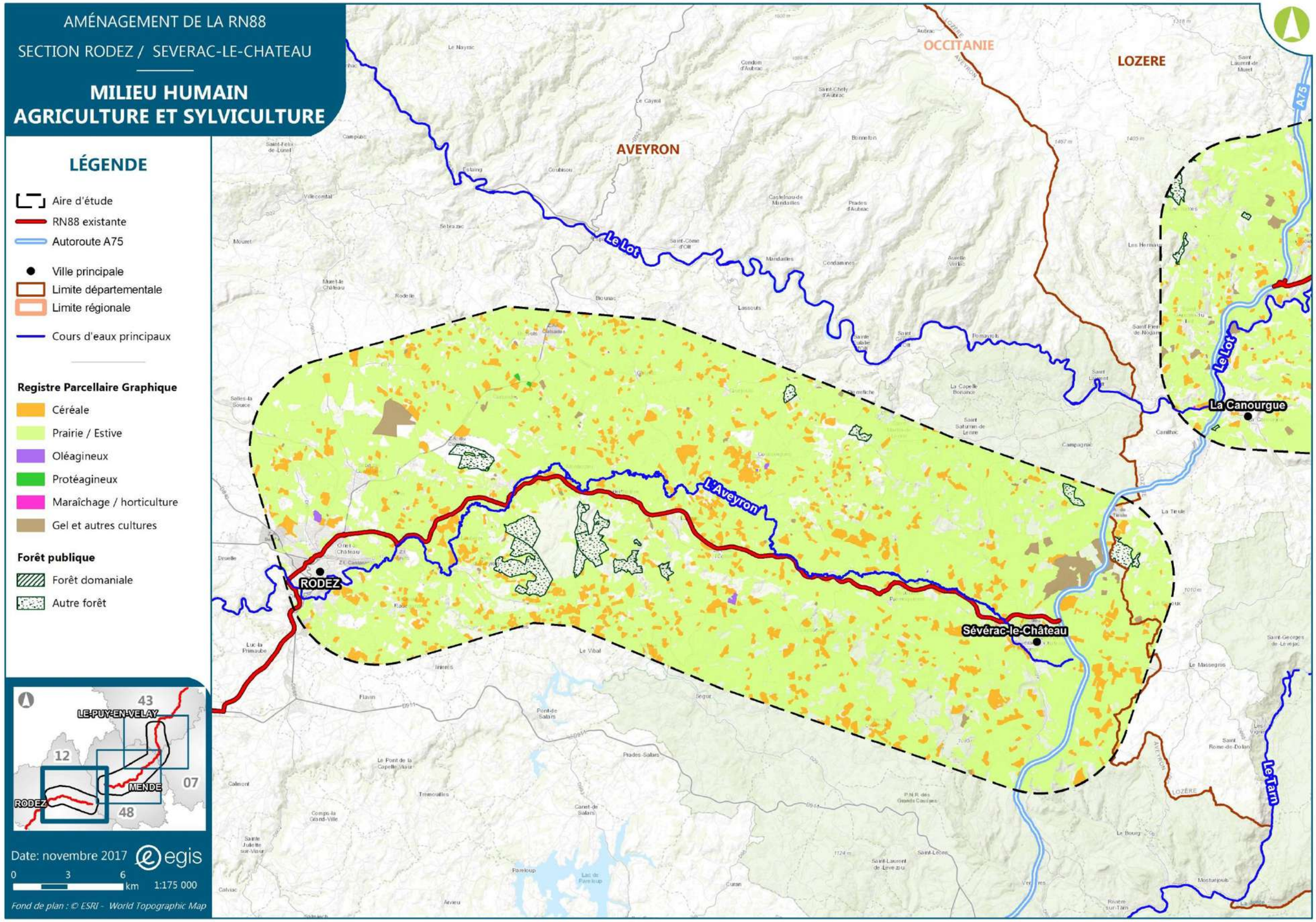
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map



AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU HUMAIN AGRICULTURE ET SYLVICULTURE



AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

MILIEU HUMAIN AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

LÉGENDE

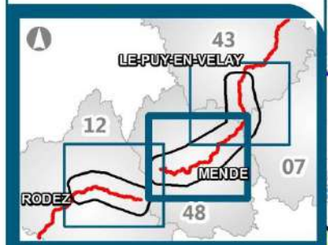
- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Registre Parcellaire Graphique

- Céréale
- Prairie / Estive
- Oléagineux
- Protéagineux
- Maraîchage / horticulture
- Gel et autres cultures

Forêt publique

- Forêt domaniale
- Autre forêt



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

MILIEU HUMAIN
AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

LÉGENDE

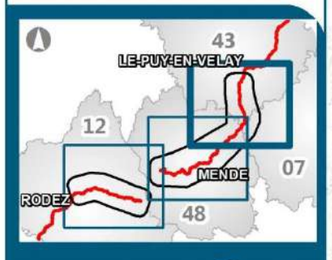
- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Registre Parcellaire Graphique

- Céréale
- Prairie / Estive
- Oléagineux
- Protéagineux
- Maraîchage / horticulture
- Gel et autres cultures

Forêt publique

- Forêt domaniale
- Autre forêt



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

7.9.2 Documents d'urbanisme

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Documents d'urbanisme en vigueur en Aveyron (source : DDT 12)

Commune	Document d'urbanisme	Date approbation
Onet-le-Château	PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I	22/03/2016
Sébazac-Concourès	PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I	22/03/2016
Sainte-Radegonde	PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I	22/03/2016
La Loubière	PLU approuvé	22/06/2015
Agen d'Aveyron	PLU approuvé	28/09/2010
Montrozier	PLU approuvé	26/03/2007
Bertholène	PLU approuvé	11/08/2009
Laissac	PLU approuvé	14/01/2010
Palmas	PLU approuvé	04/11/2009
Séverac-l'Église	PLU approuvé	16/01/2010
Gaillac d'Aveyron	RNU	-
Recoules-Prévinquières	PLU approuvé	01/09/2011
Lavernhe	RNU	-
Buzeins	CC approuvée	23/08/2011
Lapanouse	PLU approuvé	26/09/2011
Séverac-le-Château	PLU approuvé	22/10/2007

PLU-I[2]	PLU[3]	PLU en élaboration	POS[4]	Carte communale	RNU[5]

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Documents d'urbanisme en vigueur en Lozère (source : DDT 48)

Commune	Document d'urbanisme	Date approbation
Le Monestier	PLU-I sect approuvé	01/02/2007
Saint-Bonnet-de-Chirac	PLU en élaboration	-
Les Salelles	RNU	-
Palhers	PLU en élaboration	-
Grèzes	CC-I sect approuvée - élaboration PLU-I	23/12/2010
Chanac	POS approuvé - révision de PLU	01/07/1987
Esclanédes	CC approuvée	18/06/2004
Cultures	RNU	-
Gabrias	PLU en élaboration	-
Barjac	CC approuvée	27/04/2005
Balsièges	PLU approuvé	24/06/2013
Mende	PLU approuvé - révision de PLU	28/03/2012
Chastel-Nouvel	PLU approuvé	28/01/2010
Badaroux	PLU approuvé	05/06/2013
Le Born	RNU	-
Pelouse	PLU en élaboration	-
Laubert	RNU	-
Allenc	RNU	-
Montbel	RNU	-
Châteauneuf-de-Randon	CC approuvée	24/12/2004
Chaudeyrac	RNU	-
Pierrefiche	CC approuvée	27/01/2010
Rocles	PLU approuvé	20/02/2014
Cheylard-l'Evêque	PLU approuvé	20/02/2014
Saint-Flour-de-Mercoire	PLU approuvé	20/02/2014

[2] PLU-I : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

[3] PLU : Plan Local d'Urbanisme

[4] POS : Plan d'Occupation des Sols

[5] RNU : Règlement National d'Urbanisme

Langogne	PLU approuvé	20/02/2014

PLU-I	PLU	PLU en élaboration	POS	Carte communale	RNU

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (départements de l'Ardèche et de la Haute-Loire)

Documents d'urbanisme en vigueur en Ardèche (source : DDT 07)

Commune	Document d'urbanisme	Date approbation
Lespéron	CC approuvée	-

Documents d'urbanisme en vigueur en Haute-Loire (source : DDT 43)

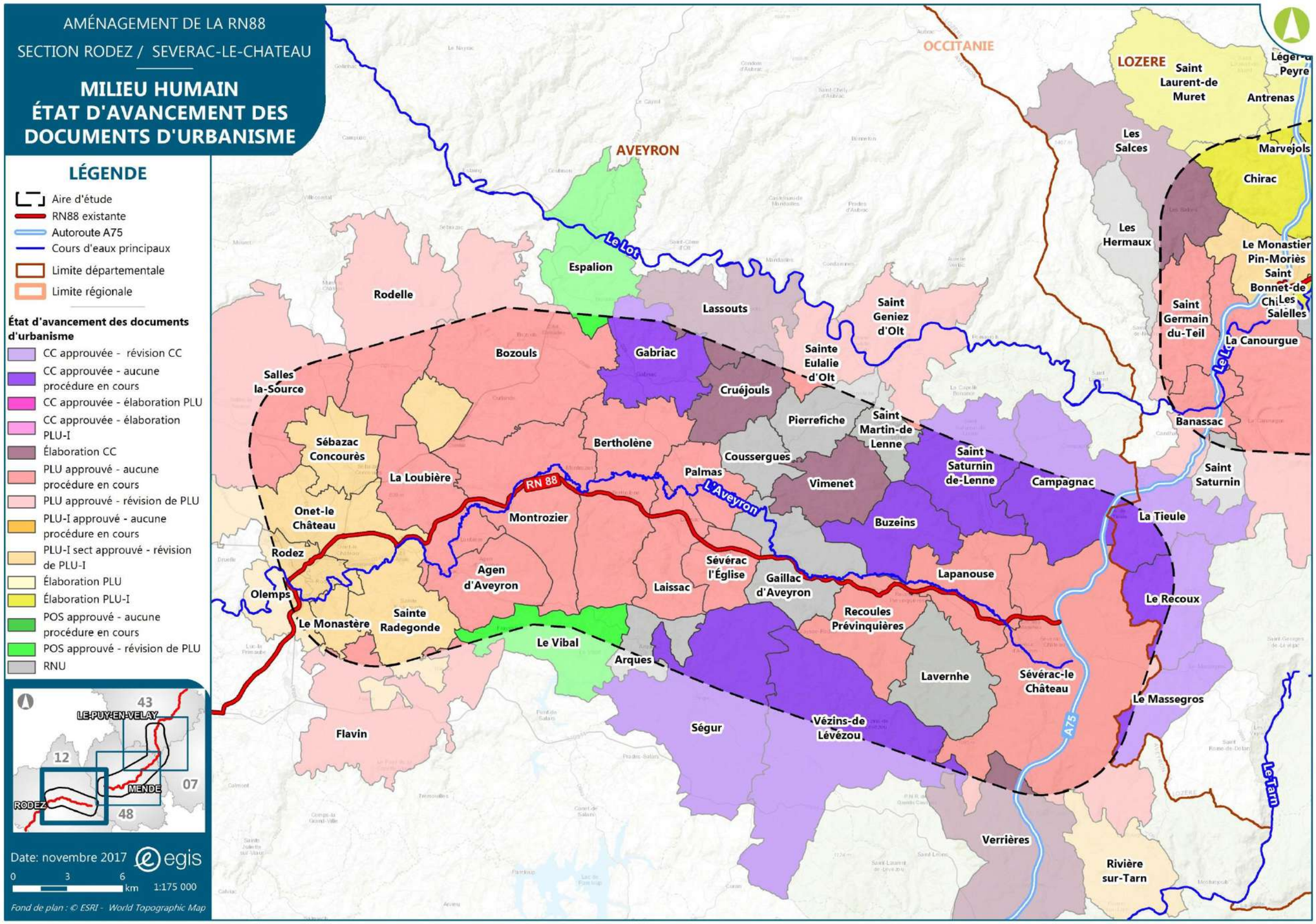
Commune	Document d'urbanisme	Date approbation
Pradelles	PLU approuvé	-
Saint-Paul-de-Tartas	RNU	-
Barges	RNU	-
Landos	CC approuvée	-
Costaros	PLU approuvé	-
Cayres	CC approuvé PLU en élaboration	-
Le Brignon	CC approuvée	-
Solignac-sur-Loire	PLU approuvé	-
Saint-Christophe-sur-Dolaison	PLU approuvé	-
Cussac-sur-Loire	PLU approuvé	-
Le Puy-en-Velay	PLU approuvé en révision	-

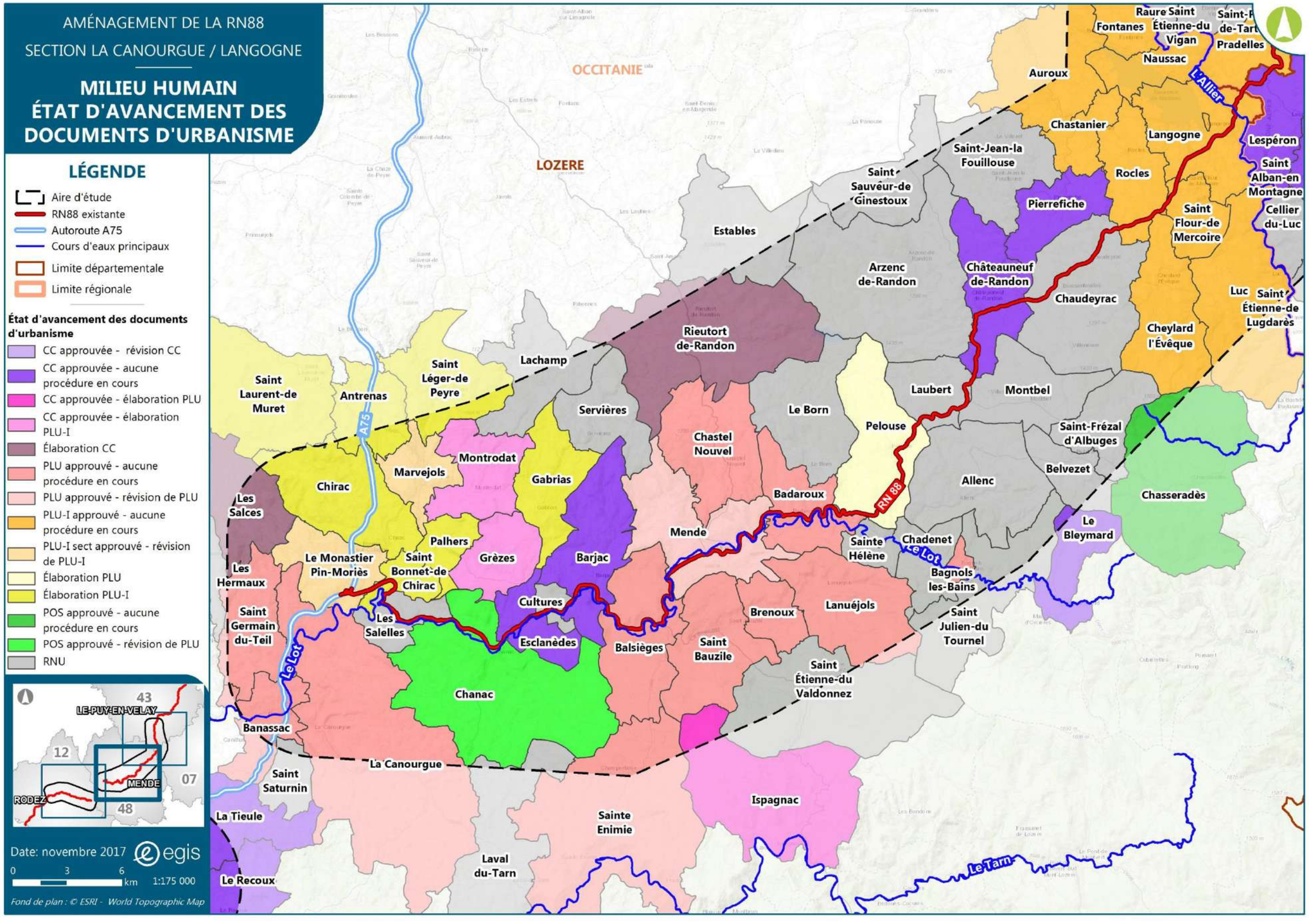
PLU-I	PLU	PLU en élaboration	POS	Carte communale	RNU

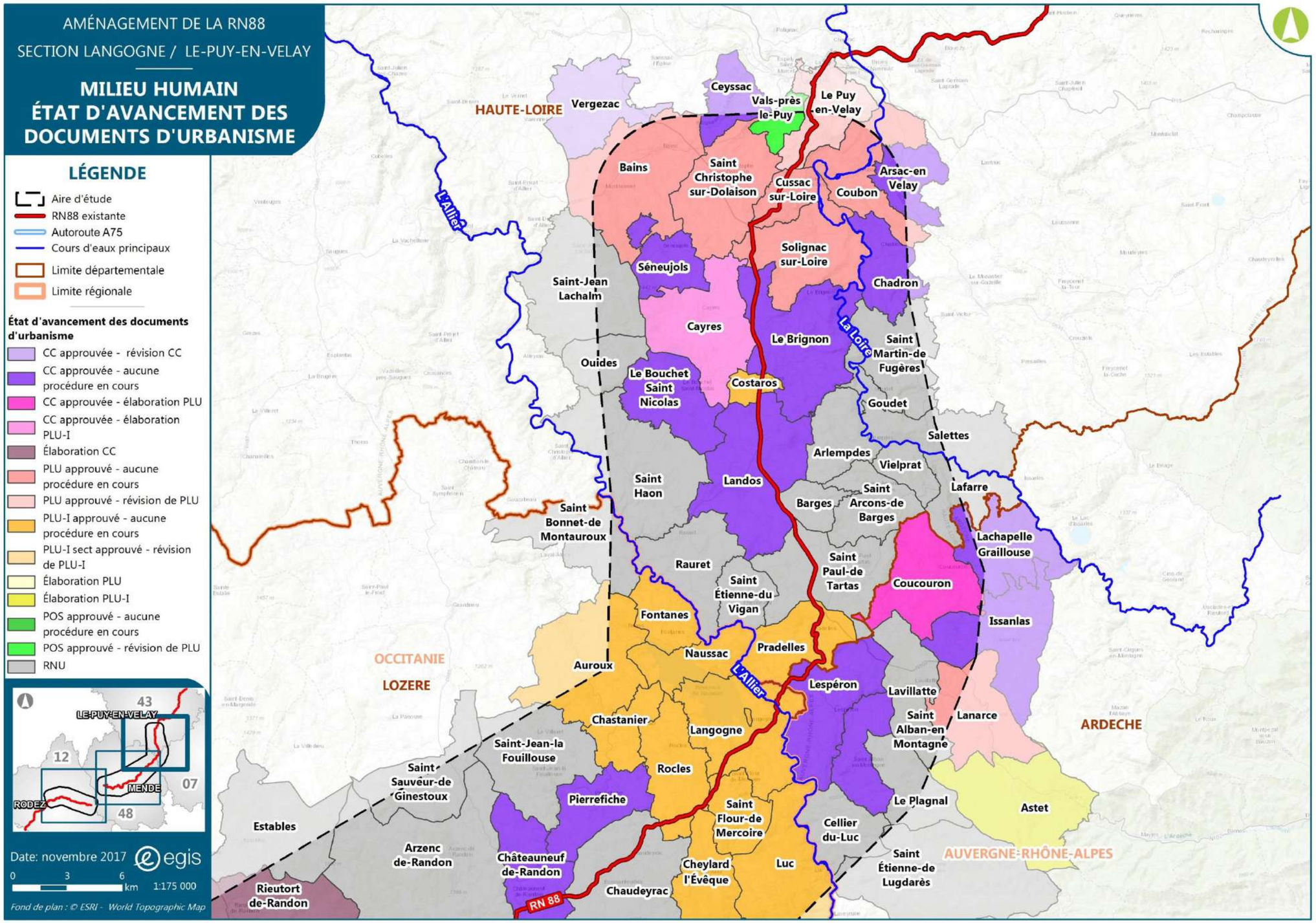
Synthèse des enjeux liés aux documents d'urbanisme

Les zonages des documents d'urbanisme communaux et intercommunaux ne sont pas déterminants pour le choix du tracé. Toutes les zones seront plus ou moins concernées quel que soit le tracé. Les règlements de chaque zone devront cependant être analysés dans le détail et le cas échéant être mis en compatibilité avec le projet. Des emplacements réservés et des espaces boisés classés (EBC) pourront également être impactés et donc devoir être modifiés ce qui nécessitera aussi une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le corridor comporte également de nombreuses servitudes d'urbanisme avec lesquelles le projet va inévitablement interférer (réseaux divers, PPRN inondations…). Les prescriptions associées à chaque servitude devront être prises en compte dans l'aménagement de la liaison routière.

Les documents d'urbanisme n'ont pas été analysés à ce stade des études.


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU
MILIEU HUMAIN
ÉTAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Cours d'eaux principaux
Limite départementale
Limite régionale
État d'avancement des documents d'urbanisme
CC approuvée - révision CC
CC approuvée - aucune procédure en cours
CC approuvée - élaboration PLU
CC approuvée - élaboration PLU-I
Élaboration CC
PLU approuvé - aucune procédure en cours
PLU approuvé - révision de PLU
PLU-I approuvé - aucune procédure en cours
PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I
Élaboration PLU
Élaboration PLU-I
POS approuvé - aucune procédure en cours
POS approuvé - révision de PLU
RNU
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
AVEYRON
LOZERE
Le Lot
RN 88
L'Aveyron
A75
Le Tarn
Saint Laurent-de Muret
Antrenas
Peyre
Les Salces
Marvejols
Chirac
Les Hermaux
Le Monastier Pin-Moriès
Saint Bonnet-de
Les Salelles
Saint Germain du-Teil
La Canourgue
Banassac
Saint Saturnin
La Tieule
Le Recoux
Le Massegros
Verrières
Rivière sur-Tarn
Espalion
Rodelle
Lassouts
Saint Geniez d'Olt
Sainte Eulalie d'Olt
Bozouls
Gabriac
Cruéjouls
Salles la-Source
Sébazac Concourès
La Loubière
Bertholène
Pierrefiche
Saint Martin-de Lenne
Coussergues
Palmas
Vimenet
Saint Saturnin de-Lenne
Campagnac
Buzeins
Montrozier
Onet-le Château
Rodez
Agen d'Aveyron
Sévérac l'Église
Gaillac d'Aveyron
Laissac
Lapanouse
Olemps
Le Monastère
Sainte Radegonde
Recoules Prévinquières
Le Vibal
Arques
Lavernhe
Sévérac-le Château
Flavin
Ségur
Vézins-de Lévézou


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU HUMAIN
ÉTAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Cours d'eaux principaux
Limite départementale
Limite régionale
État d'avancement des documents d'urbanisme
CC approuvée - révision CC
CC approuvée - aucune procédure en cours
CC approuvée - élaboration PLU
CC approuvée - élaboration PLU-I
Élaboration CC
PLU approuvé - aucune procédure en cours
PLU approuvé - révision de PLU
PLU-I approuvé - aucune procédure en cours
PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I
Élaboration PLU
Élaboration PLU-I
POS approuvé - aucune procédure en cours
POS approuvé - révision de PLU
RNU
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
A75
RN 88
Le Lot
Le Tarn
L'Allier
Raure
Saint-Étienne-du-Vigan
Fontanes
Naussac
Pradelles
Auroux
Chastanier
Langogne
Lespéron
Saint-Alban-en-Montagne
Rocles
Saint-Jean-la-Fouillouse
Saint-Sauveur-de-Ginestoux
Pierrefiche
Saint-Flour-de-Mercoire
Cellier du-Luc
Estables
Arzenc de-Randon
Châteauneuf de-Randon
Chaudeyrac
Luc
Saint-Étienne-de-Lugdarès
Cheylard l'Évêque
Rieutort de-Randon
Lachamp
Saint-Laurent-de-Muret
Antrenas
Saint-Léger-de-Peyre
Servières
Laubert
Montbel
Le Born
Pelouse
Saint-Frézal d'Albuges
Chastel Nouvel
Montrodat
Marvejols
Gabrias
Chirac
Les Salces
Allenc
Belvezet
Chasseradès
Le Bleymard
Badaroux
Mende
Sainte-Hélène
Chadenet
Bagnols-les-Bains
Palhers
Grèzes
Barjac
Le Monastier Pin-Moriès
Saint-Bonnet-de-Chirac
Les Hermaux
Cultures
Brenoux
Lanuéjols
Saint-Julien-du-Tournel
Saint-Germain du-Teil
Les Salelles
Esclanèdes
Balsièges
Saint-Bauzile
Saint-Étienne-du-Valdonnez
Chanac
Banassac
La Canourgue
Saint-Saturnin
La Tieule
Sainte-Enimie
Ispagnac
Laval du-Tarn
Le Recoux


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
MILIEU HUMAIN
ÉTAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Cours d'eaux principaux
Limite départementale
Limite régionale
État d'avancement des documents d'urbanisme
CC approuvée - révision CC
CC approuvée - aucune procédure en cours
CC approuvée - élaboration PLU
CC approuvée - élaboration PLU-I
Élaboration CC
PLU approuvé - aucune procédure en cours
PLU approuvé - révision de PLU
PLU-I approuvé - aucune procédure en cours
PLU-I sect approuvé - révision de PLU-I
Élaboration PLU
Élaboration PLU-I
POS approuvé - aucune procédure en cours
POS approuvé - révision de PLU
RNU
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
HAUTE-LOIRE
OCCITANIE
LOZERE
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
L'Allier
La Loire
RN 88
Vergezac
Ceyssac
Vals-près le-Puy
Le Puy en-Velay
Bains
Saint Christophe sur-Dolaison
Cussac sur-Loire
Coubon
Arsac-en Velay
Solignac sur-Loire
Séneujols
Saint-Jean Lachalm
Chadron
Cayres
Le Brignon
Saint Martin-de Fugères
Ouides
Le Bouchet Saint Nicolas
Costaros
Goudet
Salettes
Arlempdes
Vielprat
Lafarre
Saint Haon
Landos
Barges
Saint Arcons-de Barges
Saint Bonnet-de Montauroux
Rauret
Saint Paul-de Tartas
Lachapelle Graillouse
Saint Étienne-du Vigan
Coucouron
Issanlas
Fontanes
Naussac
Pradelles
Auroux
Lespéron
Lavillatte
Saint Alban-en Montagne
Lanarce
Chastanier
Langogne
Saint-Jean-la Fouillouse
Rocles
Saint Sauveur-de Ginestoux
Pierrefiche
Le Plagnal
Astet
Saint Flour-de Mercoire
Cellier du-Luc
Estables
Arzenc de-Randon
Châteauneuf de-Randon
Cheylard l'Évêque
Luc
Saint Étienne-de Lugdarès
Chaudeyrac
Rieutort de-Randon

7.9.3 Contraintes liées à la Loi Montagne

Tout le territoire concerné est soumis à la loi Montagne bien qu'il n'y ait pas de directive territoriale pour le secteur.

La montagne a une influence prépondérante sur les caractéristiques socioéconomiques des départements, et les enjeux d'aménagement liés à ce territoire s'inscrivent dans un cadre règlementaire qui, au fil des évolutions depuis la loi « montagne » du 9 janvier 1985, n'a cessé de poursuivre des objectifs de protection et de développement.

La règle générale, en zone de montagne, est celle du développement de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante (dispositions codifiées aux articles L.145-1 et suivants du code de l'urbanisme).

En ce qui concerne l'implantation en montagne d'activités touristiques, la loi montagne a prévu une procédure d'autorisation spécifique : la procédure relative aux Unités Touristiques Nouvelles (UTN) qui permet de déroger à l'interdiction de construire en dehors de la continuité en autorisant des opérations (projets immobiliers résidentiels ou non, remontées mécaniques, équipements sportifs, etc.) situées en site vierge ou en discontinuité de l'urbanisation existante.

Par ailleurs, certaines règles spécifiques de la loi « montagne » régissent les constructions sur les rives des plans d'eau et la construction de routes panoramiques.

- Ainsi, toutes constructions, installations et routes nouvelles sont interdites sur les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive.
- Enfin, la création de routes nouvelles de vision panoramique, de corniche ou de bouclage, est interdite dans la partie des zones de montagne située au-dessus de la limite forestière, sauf exception (notamment désenclavement d'agglomérations existantes ou liaison internationale).

La Loi Montagne

*La l**oi du 9 janvier 1985** relative au développement et à la protection de la montagne, dite « loi Montagne », constitue en France le principal cadre législatif spécifiquement destiné aux territoires de montagne.*

La loi Montagne reconnaît la spécificité d'un espace, de son aménagement et de sa protection. Elle définit la montagne comme une zone où les conditions de vie sont plus difficiles, freinant ainsi l'exercice de certaines activités économiques, entre autre lié à l'altitude, aux conditions climatiques et aux fortes pentes.

Chaque zone est délimitée par un arrêté interministériel.

La loi reconnaît 7 massifs en France : Jura, Vosges, Alpes du Nord, Alpes du Sud, Corse, Massif central et Pyrénées.

Elle est une loi d'aménagement et d'urbanisme et a pour but de permettre aux populations montagnardes de vivre et de travailler dans leurs régions en surmontant les handicaps naturels, économiques et sociaux :

- *en facilitant le développement de la pluri-activité par complémentarité*
- *en développant la diversité de l'offre touristique*
- *en protégeant et en valorisant le patrimoine naturel et culturel*

Différents dispositifs de la loi Montagne participent à la protection du patrimoine naturel et culturel :

- *en définissant une spécificité naturelle et culturelle propre à chaque massif et en la valorisant*
- *en maîtrisant l'urbanisme : construction en continuité ou en hameau nouveau intégré, non constructibilité dans certain cas*
- *en maîtrisant et en contrôlant le développement touristique grâce à la création d'UTN (Unité Touristique Nouvelle)*

Des institutions spécifiques ont été mises en place par cette loi : le Conseil national de la montagne et des comités de massif.

7.10 Qualité de l'air

7.10.1 SRCAE

Les Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) des régions Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Auvergne ont respectivement été approuvés le 28 juin, 3 août et le 20 juillet 2012.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 (Grenelle 2) portant engagement national pour l'environnement crée dans son article 68 (codifié à l'article L.222.1 du code de l'environnement) les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

Ces schémas sont des documents stratégiques qui définissent des orientations en matière :

- de réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- de maîtrise de la demande énergétique,
- de développement des filières d'énergies renouvelables,
- de lutte contre la pollution atmosphérique, de qualité de l'air et d'adaptation aux effets des changements climatiques.

7.10.2 Suivi de la qualité de l'Air

La surveillance de la qualité de l'air est assurée par Atmo Occitanie (Aveyron et Lozère) et par Atmo Auvergne (Haute-Loire), l'association agréée par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Le 25 mai 2016, une station de mesure temporaire a été mise en place à Rodez sur le site de Camonil, pour le suivi en continu du dioxyde d'azote, de l'ozone et des particules PM10.

Le secteur agricole est le plus émetteur de particules PM10 avec 53% en 2016. Après une légère baisse en 2014, les émissions de PM10 se stabilisent en 2016. La réglementation est respectée pour les particules PM10 et le dioxyde d'azote. Pour l'ozone, l'objectif de qualité n'a pas été respecté en 2016 dans l'Aveyron comme dans toute la région.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Il n'y a pas de dispositif permanent de surveillance de la qualité de l'air en Lozère.

En Lozère, les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques sont les secteurs du résidentiel et tertiaire (chauffage au bois), de l'agriculture et des transports routiers.

1391 habitants de la Lozère résident dans une zone où les concentrations d'ozone dépassent la valeur cible pour la protection de la santé humaine. Dans la vallée du Lot, les valeurs cibles pour l'ozone sont dépassées 10 à 20 j par an.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

La Haute-Loire est, comme la Lozère, un territoire relativement épargné en termes de qualité de l'air.

Le climat de tendance atlantique, est généralement propice à une bonne dispersion des polluants. En revanche, l'altitude moyenne assez élevée et le fort ensoleillement créent des conditions propices à la formation de l'Ozone, dont la valeur cible n'est d'ailleurs pas respectée sur l'extrême partie est du département.

Sur l'aire d'étude, les problématiques réglementaires de qualité de l'air sont majoritairement présentes sur l'aire urbaine du Puy-en-Velay qui concentre l'essentiel de l'activité économique. La réglementation est respectée pour le dioxyde d'azote (N02), les particules fines (PM2,5) et l'Ozone (O3).

7.11 Ambiance sonore

L'ambiance sonore des territoires traversés est principalement liée au trafic routier sur la RN88 qui est source de nuisances pour les villages traversés. Les infrastructures secondaires ne génèrent que des nuisances faibles et l'essentiel du territoire se caractérise donc par une ambiance sonore calme.

Le classement sonore des voies a été institué par la loi « bruit » (article 13 repris dans Code de l'Environnement sous l'article L.571-10). Dans chaque département, le Préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les PLU des communes.

La partie réglementaire du code de l'environnement (articles R.571-32 à R.571-43) précise les modalités d'application de ce classement des infrastructures de transport et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation des secteurs concernés. Ce classement qui va de la classe 1 (voie bruyante) à la classe 5 (voie peu bruyante) induit des règles de constructibilité pour les espaces urbanisables à proximité de ces voies.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence LAeq (22 h-6 h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

En Aveyron, seules les routes sur lesquelles circulent plus de 5 000 véhicules par jour ont vocation à être classées. Un premier classement sonore des infrastructures de transport terrestre été approuvé par un arrêté préfectoral du 5 juin 2000. Ce classement sonore a ensuite fait l'objet d'une mise à jour par l'arrêté du 21 décembre 2010 puis, une deuxième fois, par l'arrêté du 16 novembre 2016.

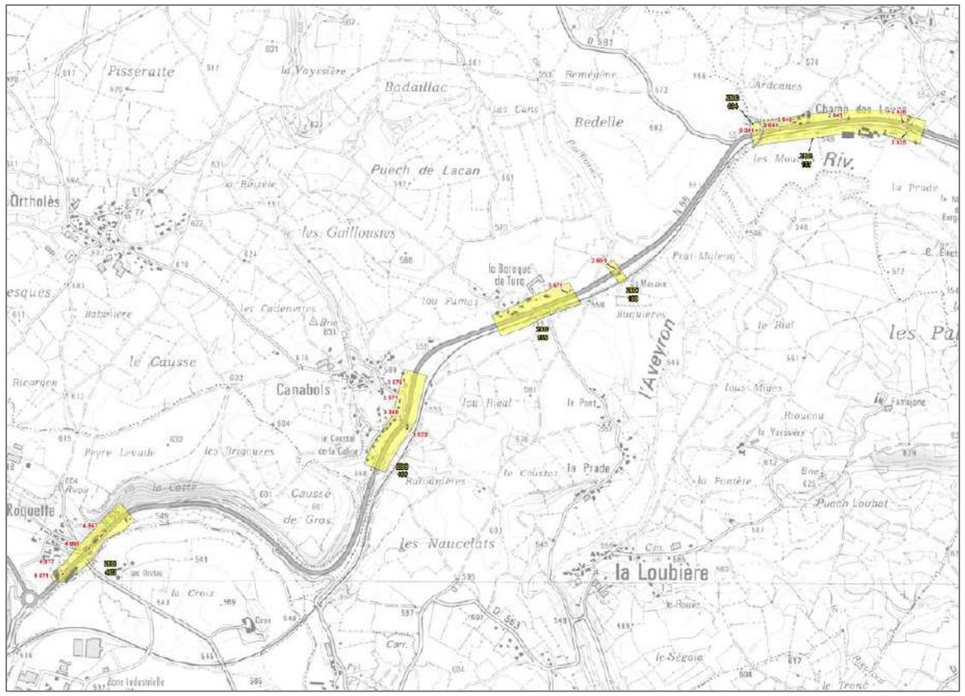
La principale voie classée bruyante est la RN88.

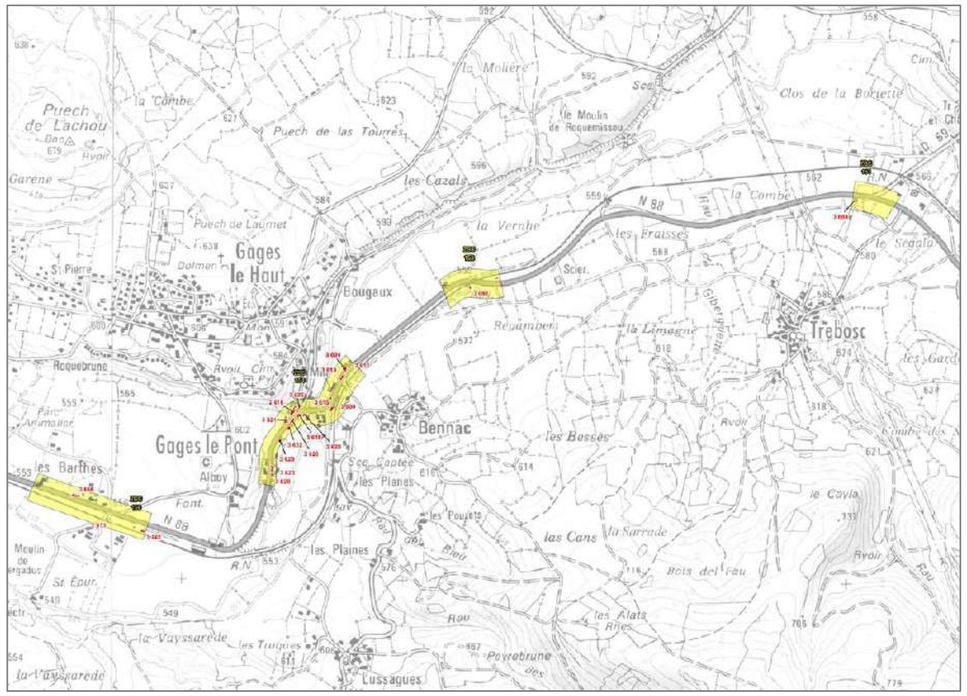
Entre Rodez et Séverac-le-Château, la RN88 est pratiquement partout classée en catégorie 3, excepté deux courts secteurs en catégorie 4 au droit de Gages-le-Pont et Bertholène.

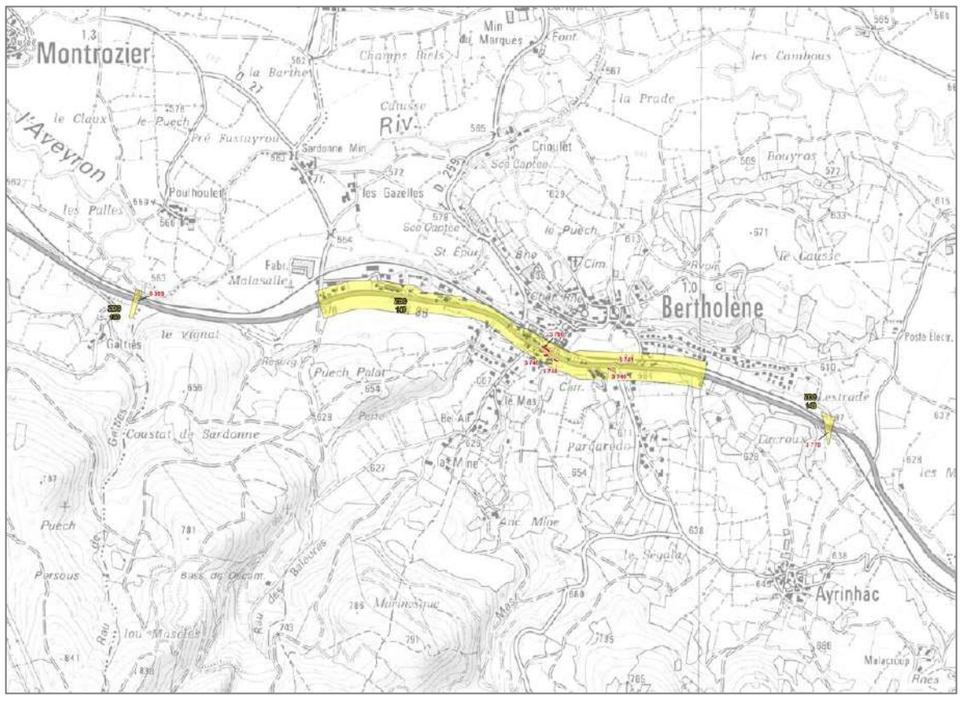
Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE 2ème échéance) du Réseau Routier National (RRN) dans le département de l'Aveyron a été établi en février 2014. Ce plan porte sur les sections de l'A75 et de la RN88 dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour. Sont concernées :

- l'autoroute A 75 sur la totalité du linéaire dans le département (70 km gérés par la DIR Massif Central et 4 km par la Compagnie Eiffage Viaduc de Millau) ;
- la RN 88 entre l'échangeur n°42 avec l'autoroute A75 et l'échangeur « des Marteliez » avec la RD 809 sur la commune de Séverac le Château (1,5 km géré par la DIR Massif Central) ;
- la RN 88 entre Laissac et la limite sud de l'agglomération de Naucelle-gare (56,5 km gérés par la DIR Sud-Ouest).

Plusieurs Points Noirs Bruit (PNB) sont identifiés sur la commune de La Loubière, à Gages-le-Pont et à Bertholène.







Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

En Lozère, seules les routes sur lesquelles circulent plus de 5 000 véhicules par jour ont vocation à être classées. Un nouveau classement sonore des infrastructures routières a été approuvé par arrêté préfectoral du 13 février 2013.

Entre l'A75 et Langogne, la RN88 est principalement en catégorie 3 excepté deux tronçons en catégorie 2 au droit de Mende et quelques courts tronçons en catégorie 4 au droit de Chanac, Esclanèdes, Cultures et Barjac.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE 2ème échéance) du Réseau Routier National (RRN) dans le département de la Lozère a été approuvé le 6 octobre 2015. Ce plan porte sur les sections de l'A75 et de la RN88 dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour. Sont concernées :

- l'autoroute A 75 sur la totalité du linéaire dans le département (70,76 km gérés par la DIR Massif Central) ;
- la RN 88 entre le carrefour de la RN106 à Balsièges et le carrefour de la ZI des Gardes à Mende (9,68 km géré par la DIR Massif Central).

Pour la RN88, 52 bâtiments d'habitations sont identifiés comme Points Noirs Bruit (PNB) principalement sur la commune de Mende (50 PNB), les autres se situant sur la commune de Balsièges au lieu-dit « le rocher de Moïse (2 PNB). Sur les 50 Points Noirs Bruit recensés sur la commune de Mende, 16 ont été résorbés à la mise en service de la rocade Ouest.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

En Haute-Loire, seules les routes sur lesquelles circulent plus de 5 000 véhicules par jour ont vocation à être classées. Le classement sonore des infrastructures routières a fait l'objet de deux arrêtés préfectoraux du 23 décembre 2009, l'un pour les autoroutes et routes nationales, l'autre pour les routes départementales et communales.

Entre Pradelles et le Puy-en-Velay, elle est classée en catégorie 3 avec un court secteur en catégorie 2 au droit de Costaros.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE 2ème échéance) du Réseau Routier National (RRN) dans le département de la Haute-Loire a été approuvé le 3 août 2015. Ce plan porte sur les sections de l'A75, de la RN88 et de la RN102 dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour. La section de la RN88 concernée par ce plan va de la limite du département de la Loire au carrefour de la RD88 à Landos.

En dehors de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, la principale commune concernée est celle de Costaros sur la RN 88 avec 39 bâtiments Point Noir Bruit pour 111 logements ainsi qu'un établissement sensible (école maternelle). Une étude détaillée doit être engagée par l'État pour déterminer le nombre exact de Point Noir Bruit dans la traversée de Costaros. Le PPE indique que le nombre de logements qui pourront bénéficier d'une diminution de l'exposition au bruit ne sera déterminé qu'au terme des résultats de l'étude détaillée de la mise en œuvre d'un programme de traitement d'isolations de façades.

Synthèse des enjeux liés à la qualité de l'aire et à l'ambiance sonore

A part sur Rodez et le Puy-en-Velay, il n'y a pas de dispositif permanent de surveillance de la qualité de l'air dans le fuseau d'étude de la RN88. Le territoire est dans l'ensemble relativement épargné en termes de qualité de l'air, avec un climat propice à la dispersion des polluants.

L'ambiance sonore des territoires traversés est principalement liée au trafic routier sur la RN88 qui est source de nuisances pour les villages traversés. C'est le long de cet axe que sont identifiés les principaux Points Noirs Bruits. Les infrastructures secondaires ne génèrent que des nuisances faibles et l'essentiel du territoire se caractérise donc par une ambiance sonore calme.

Entre Rodez et Séverac, les points noirs bruit dentifiés le long de la RN88 se situent à La Loubière, Gages-le-Pont et Bertholène

Entre l'A75 et Langogne, 50 point noirs bruit sont identifiés le long de la RN88 à Mende (dont 16 résorbés à la mise en service de la rocade Ouest) et 2 à Balsièges (lieu-dit « le rocher de Moïse »).

Entre Langogne et la RD906 au Sud du Puy, les 39 points noirs bruit dentifiés le long de la RN88 se situent dans la traversée de Costaros.

7.12 Infrastructures et équipements

7.12.1 Réseau routier

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Le réseau routier à grande circulation se compose principalement de la **RN88 Toulouse - Lyon**, de **l'autoroute A75 Clermont-Ferrand – Béziers**, et de la **RD809** (itinéraire parallèle à l'A75).

Les trafics (TMJA 2015) sur la RN88 diminuent d'ouest en Est de 13800 véh/j à la sortie Est de Rodez, à 10405 véh/j à Gages (8,5% PL) et à 6921 véh/j (19,6% PL) à Recoules-Prévinquières.

Le trafic (TMJA 2015) sur l'A75 est de 13572 véh/j (16% PL) à Séverac le Château Nord.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Le réseau routier à grande circulation se compose principalement de la **RN88 Toulouse - Lyon**, et de la **RN106 Nîmes – Mende** (Balsièges).

Les trafics (TMJA 2015) sur la RN88 sont de 4549 véh/j (14% PL) à Chanac, 9120 véh/j (9% PL) à Mende Sud et 5194 véh/j (11% PL) à Langogne.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Le réseau routier à grande circulation se compose principalement de la **RN88 Toulouse - Lyon**, et de la **RN102 Pradelles - Montélimar**.

Les trafics (TMJA 2010) sur la RN88 sont de 5665 véh/j (11% PL) à Pradelles, et 8010 véh/j (11% PL) à Landos. Sur la RN102 à Pradelles on compte 3682 véh/j (11,4% PL).

7.12.2 Réseau ferroviaire

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

La **ligne « Rodez – Séverac-le-Château »**, ligne mixte non électrifiée longue de 44,7 km exploitée en voie unique, relie Rodez à la ligne « Béziers-Neussargues » à Séverac-le-Château. Elle a été fermée au trafic voyageurs (TER Occitanie) le 9 décembre 2017. Le trafic voyageurs s'effectue depuis par autocar. L'itinéraire comporte un arrêt à Laissac.

La **ligne « Béziers – Neussargues »**, ligne mixte électrifiée exploitée en voie unique, suit approximativement le même tracé que l'autoroute A75 avec laquelle elle est en concurrence.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

La **ligne « Le Monastier - La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains »** relie la gare du Monastier sur la ligne « Béziers – Neussargues » à celle de la Bastide-Saint-Laurent-les-Bains sur la ligne « Saint-Germain-des-Fossés - Nîmes-Courbessac ». Cette ligne mixte non électrifiée longue de 61,3 km exploitée en voie unique, dessert Mende, préfecture de la Lozère. Elle suit globalement le tracé de la RN88 jusqu'à Badaroux (col de la Tourette).

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

La **ligne « Nîmes-Courbessac – Saint-Germain des fossés »,** ligne mixte non électrifiée exploitée en voie unique, suit globalement la vallée de l'Allier et dessert Langogne. Au-delà de la Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, elle est aujourd'hui fermée au trafic voyageurs. Le trafic voyageurs s'effectue par autocar.

Entre Langogne et Langeac en Haute-Loire, cette ligne est aujourd'hui exploitée sur 67 km par un train touristique (Train touristique des Gorges de l'Allier).

A signaler également l'existence d'un itinéraire vélorail (Vélorail de Pradelles) qui utilise une ancienne voie ferrée entre Langogne et Landos.

7.12.3 Aérodromes

2 aérodromes sont présents dans le fuseau d'étude de la RN88 :

- Aérodrome de Mende-Brenoux ;
- Aérodrome de Langogne Lespéron ;

Les aérodromes de Rodez-Marcillac et du Puy-en-Velay sont hors fuseau d'étude.

7.12.4 Réseau de transport de gaz naturel

Il n'y a pas d'artères de transport de gaz naturel de gros diamètre dans l'aire d'étude de la RN88.

7.12.5 Réseau de transport d'électricité

Plusieurs lignes de transport d'électricité du réseau haute tension de RTE empruntent ou traversent le fuseau d'étude :

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

- Ligne 63 kV Mistrou – Onet-le-Château,
- Ligne 225 kV Onet-le-Château – Piquage Salles-Curan,
- Ligne 400 kV La Gaudière – Rueyres.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

- Ligne 63 kV Mende – Le Monastier,,
- Lignes 63 kV Margeride– Mende et Mende – Tarnon.,

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

- Ligne 225 kV Pied-de-Born – Pratclaux,
- Ligne 225 kV Montpezat – Pratclaux
- Lignes 63 kV Langogne – Naussac et Naussac – La Palisse.

7.12.6 Zones d'activités économiques

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

- Zone industrielle d'Arsac à Sainte-Radegonde,
- Zone d'activités de Devèze Grande à Lioujas,
- Zone d'activités des Planquettes à Laissac,
- Zone d'activités du Massagal à Laissac.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

- Zone d'activités de la route de Chabrits à Mende,
- Zone d'activités économiques du Causse d'Auge à Mende,
- Zone d'activités industrielles de Gardes à Mende,

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Les principales zones d'activités se situent en dehors du fuseau d'étude sur les communes de Cussac-sur-Loire et du Puy-en-Velay.

7.12.7 Risque industriel - ICPE

Il n'y a aucune ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement) classée SEVESO[6] et aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) dans le fuseau d'étude de la RN88.

Il existe en revanche un certain nombre d'ICPE soumises à autorisation ou à enregistrement, quelques industries, des élevages et des carrières.

Entre Rodez et l'A75 (département de l'Aveyron)

Les principales ICPE sur cette section sont :

- Des industries sur la ZI d'Arsac – Sainte-Radegonde (au nombre de 5), à Montrozier (2), Bertolène (1), Lavernhe (1) et Séverac-le-Château (1) ;
- Des carrières à Onet-le-Château (1), Laissac (1) et Gaillac d'Aveyron (1) ;
- Un élevage de porcs à Buzeins.

Entre l'A75 et Langogne (département de la Lozère)

Les principales ICPE sur cette section sont :

- Des industries à Saint-Bonnet de Chirac (1), Esclanèdes (2), Barjac (1), Mende (9), Chastel-Nouvel (1), Badaroux (1) et Langogne (3) ;
- Des carrières à Saint-Bonnet de Chirac (1), Allenc (1) et Langogne (1) ;
- Un élevage de porcs à Cultures.

Entre Langogne et le Puy-en-Velay (département de la Haute-Loire)

Les principales ICPE sur cette section sont :

- Des industries à Saint-Paul-de-Tartas (1), Landos (1), Costaros (1) et Le Brignon (1) ;
- Des carrières à Lespéron (1), Landos (1), Cayres (1) et Le Brignon (2) ;
- Un élevage de bovins à Landos.

---

[6] Sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU HUMAIN URBANISATION, ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

LÉGENDE

- Aire d'étude
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

URBANISATION

- Zone urbaine
- Zones industrielles ou commerciales et installations publiques

Établissement sensibles

- Établissement scolaire
- Établissement hospitalier
- Établissement thermal

ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

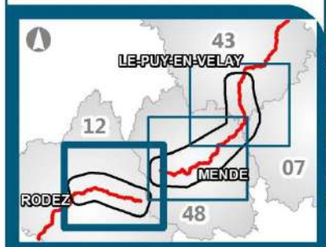
- Aérodrome
- Réseau ferroviaire
- Gare et halte ferroviaire

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Réseau électrique

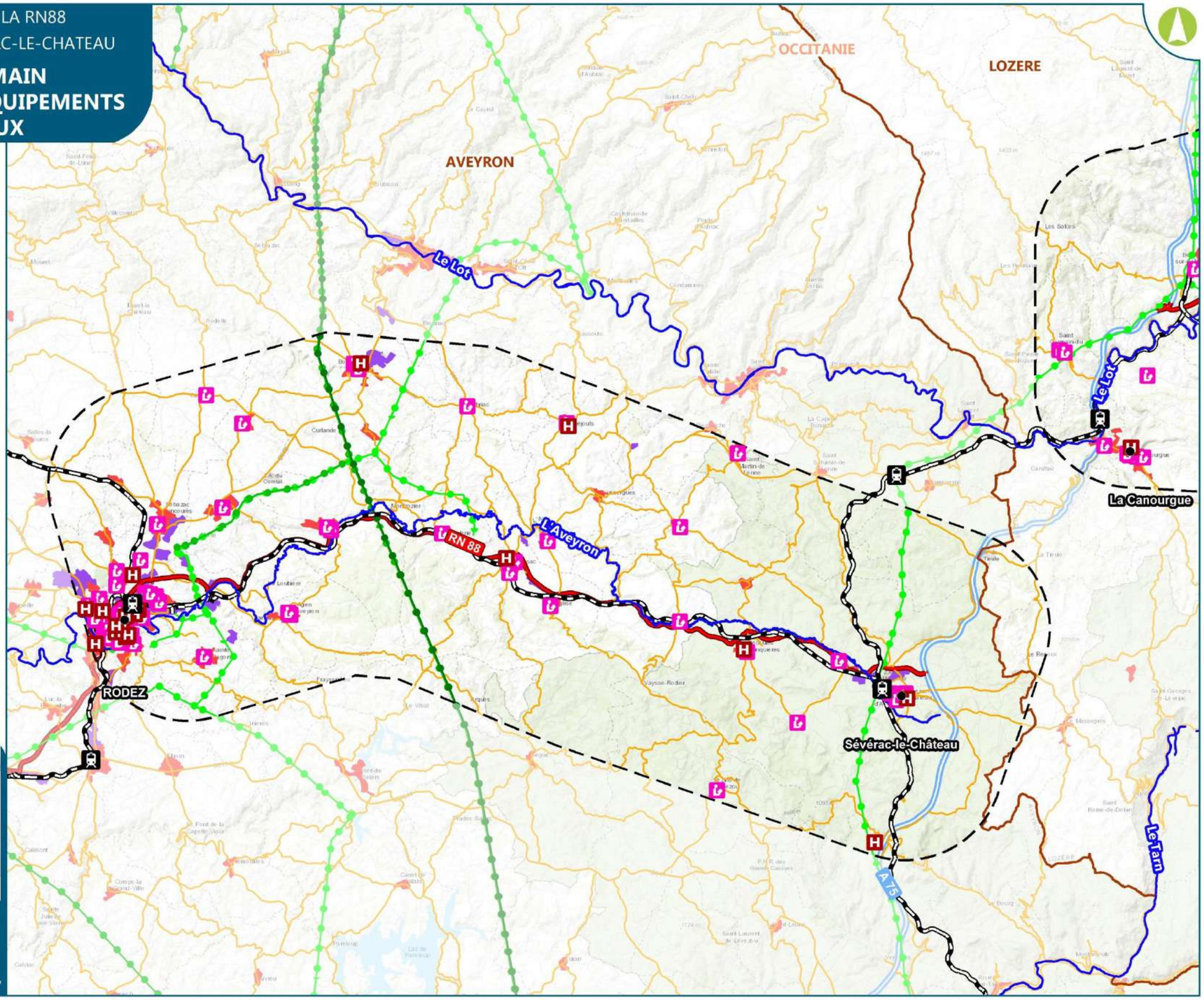
- 400 kV
- 225 kV
- 63 kV

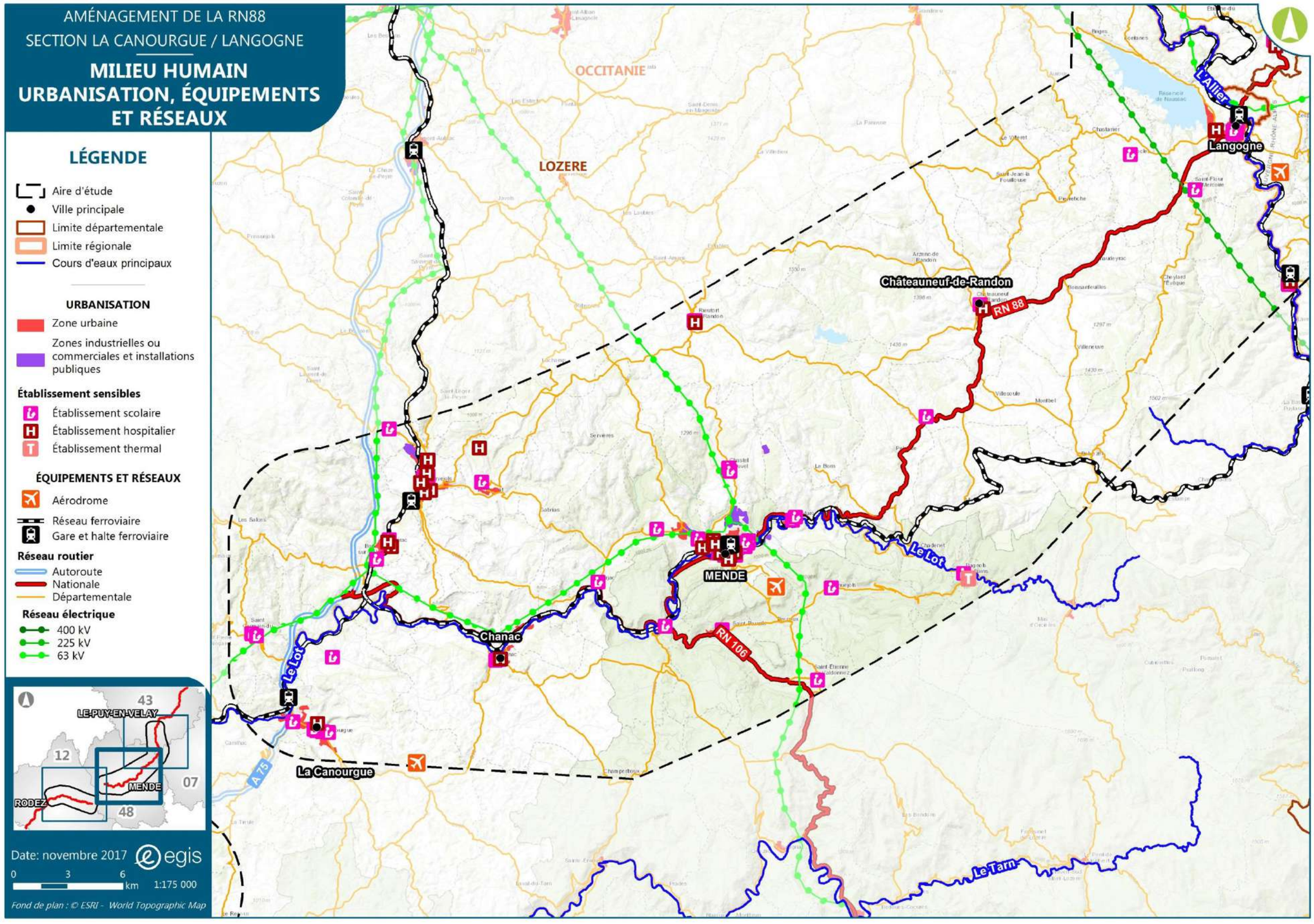


Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map




AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU HUMAIN
URBANISATION, ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX
LÉGENDE
Aire d'étude
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
URBANISATION
Zone urbaine
Zones industrielles ou commerciales et installations publiques
Établissement sensibles
Établissement scolaire
Établissement hospitalier
Établissement thermal
ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX
Aérodrome
Réseau ferroviaire
Gare et halte ferroviaire
Réseau routier
Autoroute
Nationale
Départementale
Réseau électrique
400 kV
225 kV
63 kV
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
OCCITANIE
LOZERE
Châteauneuf-de-Randon
RN 88
Langogne
L'Allier
MENDE
Chanac
RN 106
Le Lot
La Canourgue
A 75
Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

MILIEU HUMAIN URBANISATION, ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

LÉGENDE

- Aire d'étude
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

URBANISATION

- Zone urbaine
- Zones industrielles ou commerciales et installations publiques

Établissement sensibles

- Établissement scolaire
- Établissement hospitalier
- Établissement thermal

ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

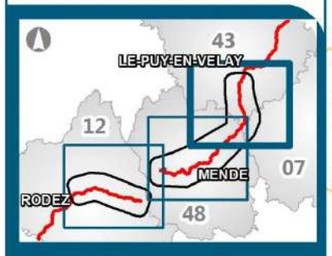
- Aérodrome
- Réseau ferroviaire
- Gare et halte ferroviaire

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Réseau électrique

- 400 kV
- 225 kV
- 63 kV



Date: novembre 2017

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

MILIEU HUMAIN
RISQUES INDUSTRIELS

LÉGENDE

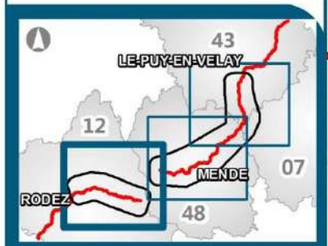
- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Installation Classée Pour l'Environnement (ICPE)

Type d'ICPE

- Industrie
- Élevage agricole
- Carrières

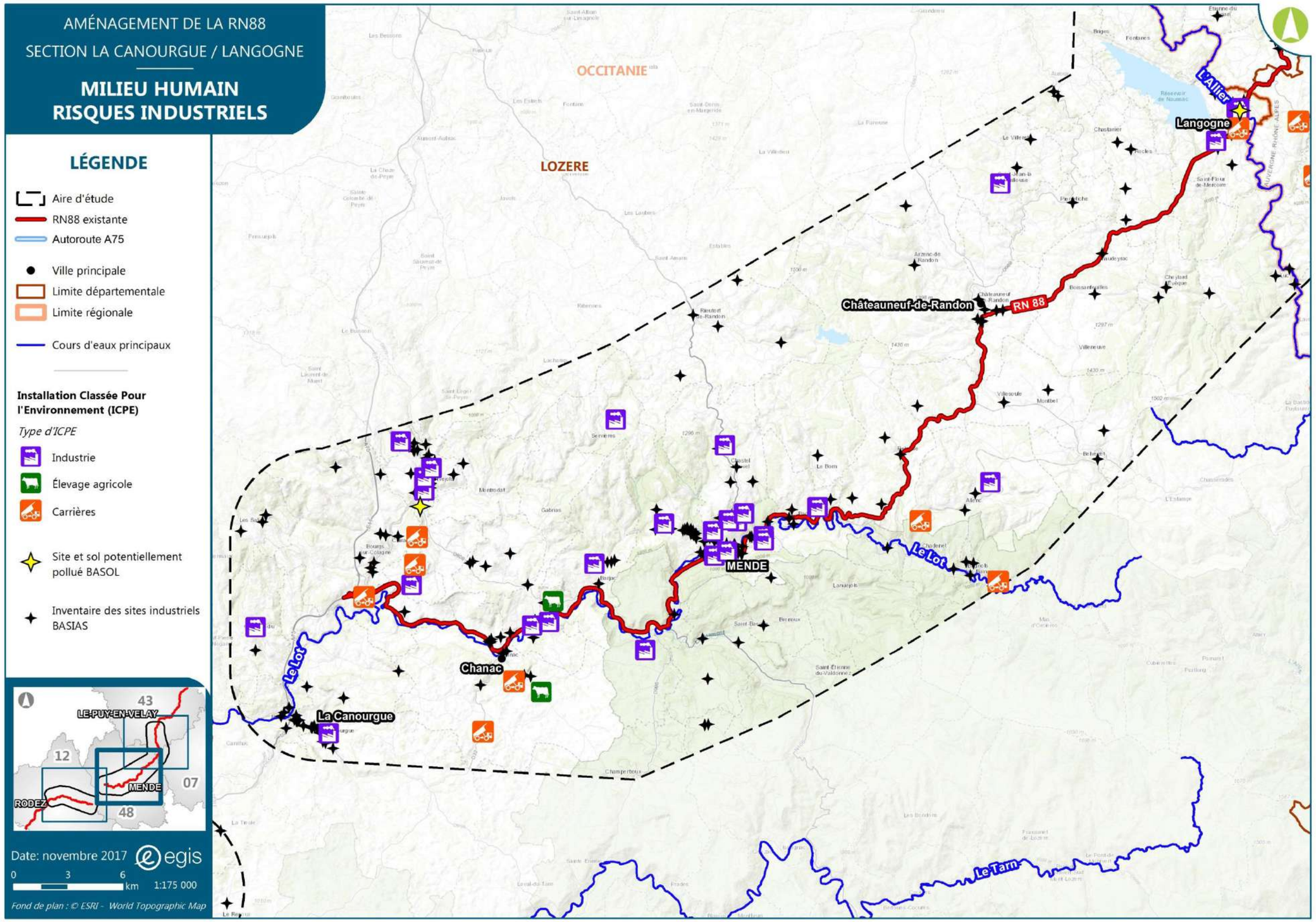
- Site et sol potentiellement pollué BASOL
- Inventaire des sites industriels BASIAS



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE
MILIEU HUMAIN
RISQUES INDUSTRIELS
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Installation Classée Pour l'Environnement (ICPE)
Type d'ICPE
Industrie
Élevage agricole
Carrières
Site et sol potentiellement pollué BASOL
Inventaire des sites industriels BASIAS
OCCITANIE
LOZERE
L'Allier
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
RN 88
MENDE
Chanac
La Canourgue
Le Lot
Le Tarn
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: novembre 2017
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

MILIEU HUMAIN
RISQUES INDUSTRIELS

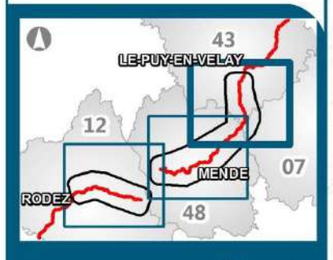
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Installation Classée Pour l'Environnement (ICPE)

Type d'ICPE

- Industrie
- Élevage agricole
- Carrières
- Site et sol potentiellement pollué BASOL
- Inventaire des sites industriels BASIAS



Date: novembre 2017 egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

7.13 Synthèse des enjeux

7.13.1 Hiérarchisation des enjeux : principe

Les données collectées au sein des différents périmètres d'études sont qualifiées et hiérarchisées sur la base de quatre niveaux d'enjeu, qui sont, par ordre croissant :

- faible ou non significatif ;
- modéré ;
- fort ;
- très fort.

Cette analyse conduit à attribuer une note (ou coefficient de pondération) à l'enjeu selon son niveau :

- Enjeu faible ou non significatif : 0
- Enjeu modéré : 10
- Enjeu fort : 100
- Enjeu très fort : 1000

Cette analyse est conduite dans un premier temps sur les 4 grandes thématiques suivantes :

- Le milieu physique, qui regroupe notamment les enjeux liés à la géologie, au relief, à la ressource en eau souterraine (et ses usages), superficielles (et ses usages), et aux risques naturels.
- Le milieu naturel, qui regroupe notamment les enjeux de préservation des zonages patrimoniaux (APPB, Natura 2000…), des zonages d'inventaire (ZNIEFF), des parcs nationaux et régionaux….
- Le patrimoine, qui regroupe notamment les enjeux relatifs aux monuments historiques, aux sites classés et inscrits, et aux zones de présomption de prescriptions archéologiques.
- Le milieu humain, qui regroupe notamment les enjeux relatifs à l'occupation du territoire (en terme d'urbanisation, de zones d'activités économiques, …), la présence de grands équipements et/ou infrastructures, d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Ces données sont ensuite retranscrites et superposées sur une carte permettant de visualiser, toujours par grandes thématiques, les contraintes et sensibilités du territoire. Cette carte servira par la suite d'outil d'aide à la décision au maître d'ouvrage pour la suite des études (choix des variantes de moindre impact).

Pour établir ces cartes de synthèse de hiérarchisation des enjeux EGIS utilise un outil qui permet d'intégrer chaque enjeu avec son coefficient de pondération précédemment estimé et d'en déduire le niveau d'enjeu global par cumul (ou addition) des couches.

Certains enjeux, faisant l'objet d'une localisation ponctuelle, sont assortis d'une zone « tampon » pour leur représentation cartographique. Les données délimitées par une aire géométrique pré-définie ne font pas l'objet de ce traitement. C'est le cas par exemple des périmètres de protection des captages AEP, des périmètres de protection des monuments historiques, des zones identifiées comme inondables aux PPRI, des espaces urbanisés...

Le résultat est ensuite présenté selon le code couleur suivant :



7.13.2 Application au projet

Les cartes qui suivent présentent les niveaux d'enjeux cumulés pour les thèmes principaux, puis tous thèmes confondus.

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU PHYSIQUE

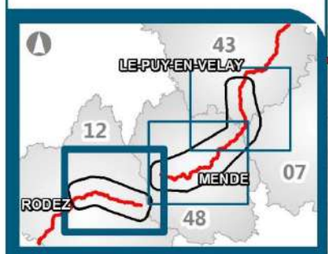
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu physique

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU PHYSIQUE

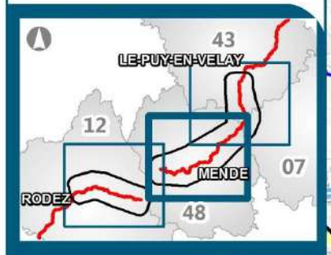
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu physique

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

Langogne

L'Allier

Châteauneuf-de-Randon

MENDE

RN 88

Le Lot

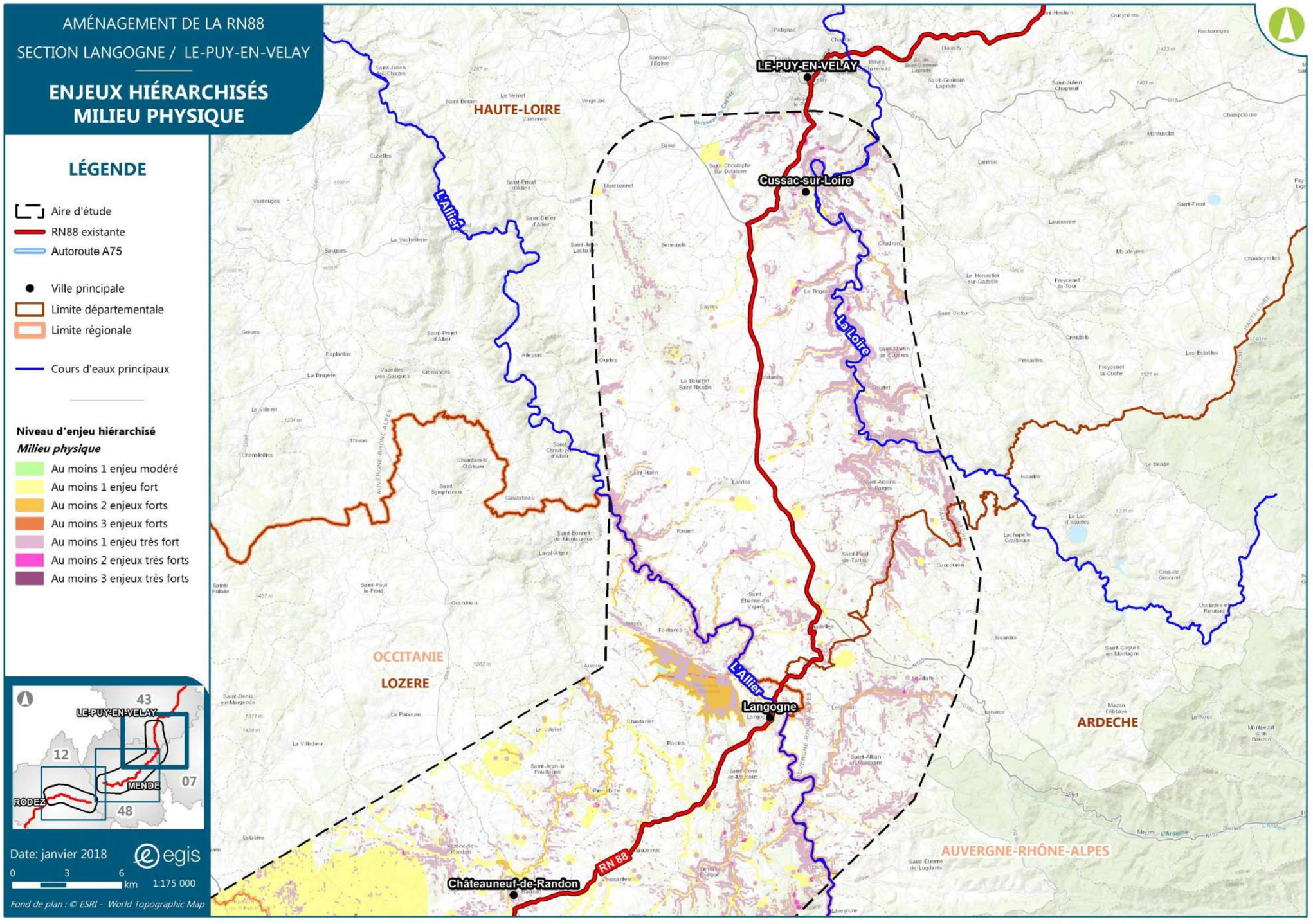
Chanac

La Canourgue

Le Lot

Le Tarn

A75


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
ENJEUX HIÉRARCHISÉS
MILIEU PHYSIQUE
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Niveau d'enjeu hiérarchisé
Milieu physique
Au moins 1 enjeu modéré
Au moins 1 enjeu fort
Au moins 2 enjeux forts
Au moins 3 enjeux forts
Au moins 1 enjeu très fort
Au moins 2 enjeux très forts
Au moins 3 enjeux très forts
LE-PUY-EN-VELAY
Cussac-sur-Loire
Langogne
Châteauneuf-de-Randon
HAUTE-LOIRE
LOZERE
OCCITANIE
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
L'Allier
La Loire
RN 88
43
12
07
48
MENDE
RODEZ
Date: janvier 2018
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU NATUREL

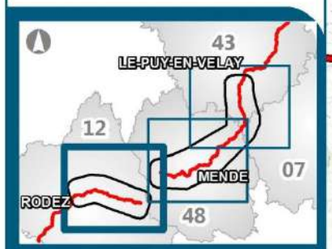
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu naturel

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU NATUREL

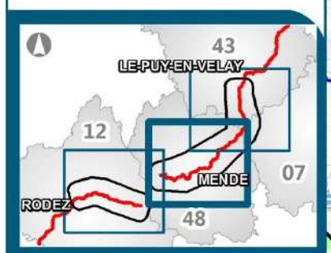
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu naturel

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

Châteauneuf-de-Randon

Langogne

L'Allier

MENDE

RN 88

Le Lot

Chanac

La Canourgue

Le Tarn

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU NATUREL

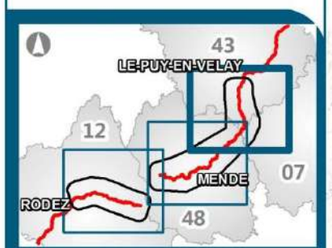
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu naturel

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ENJEUX HIÉRARCHISÉS PATRIMOINE CULTUREL

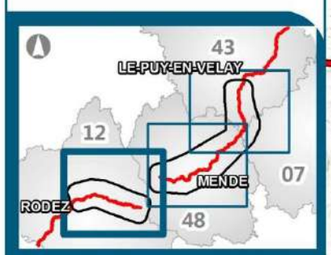
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Patrimoine culturel

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ENJEUX HIÉRARCHISÉS PATRIMOINE CULTUREL

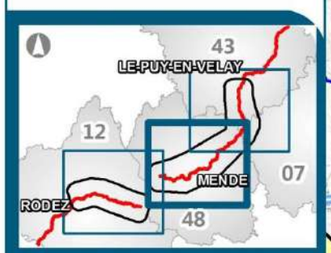
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Patrimoine culturel

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

Châteauneuf-de-Randon

Langogne

L'Allier

MENDE

RN 88

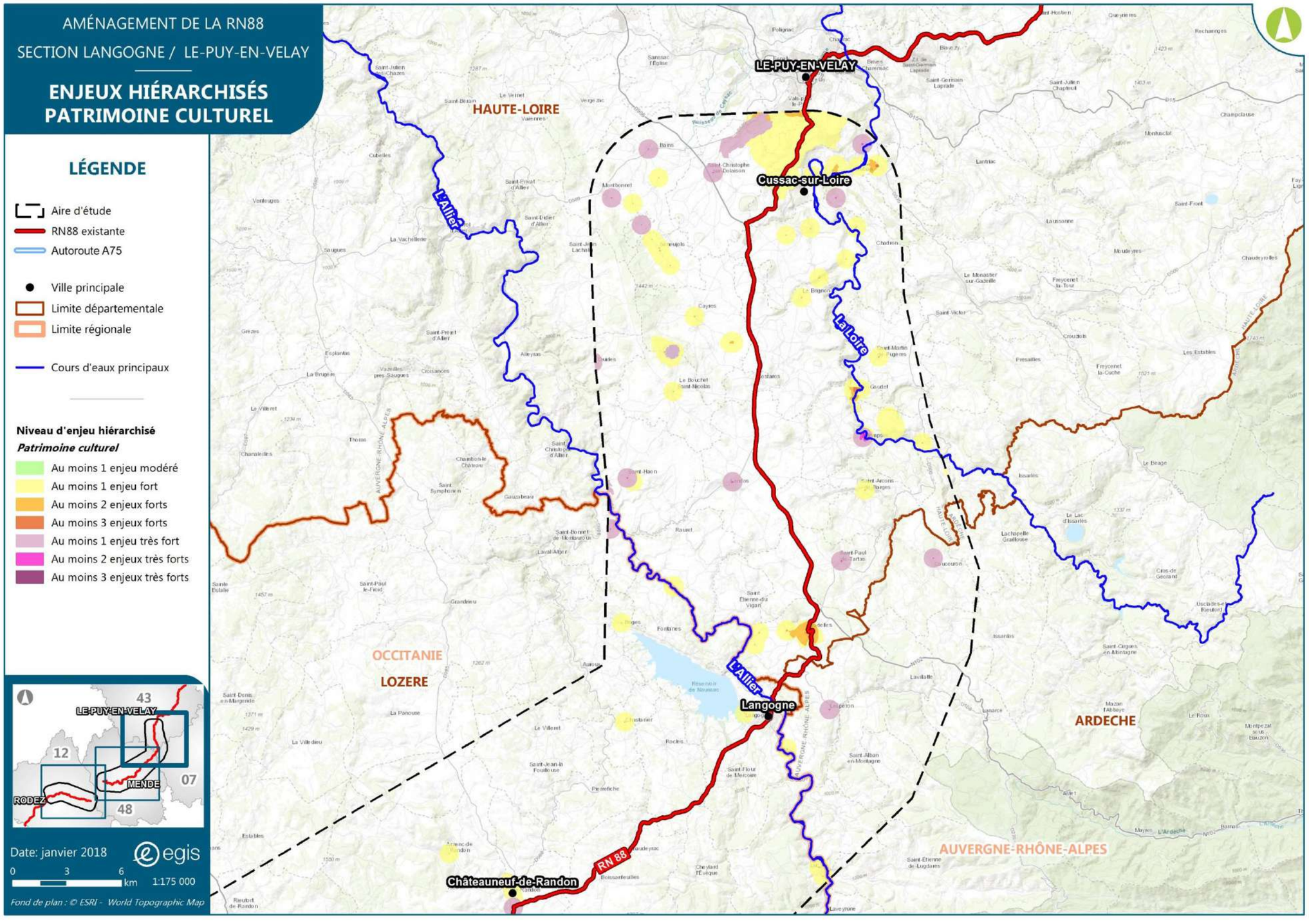
Le Lot

Chanac

La Canourgue

Le Tarn

A75


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
ENJEUX HIÉRARCHISÉS
PATRIMOINE CULTUREL
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Niveau d'enjeu hiérarchisé
Patrimoine culturel
Au moins 1 enjeu modéré
Au moins 1 enjeu fort
Au moins 2 enjeux forts
Au moins 3 enjeux forts
Au moins 1 enjeu très fort
Au moins 2 enjeux très forts
Au moins 3 enjeux très forts
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
MENDE
07
RODEZ
48
Date: janvier 2018
egis
0 3 6
km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
LE-PUY-EN-VELAY
HAUTE-LOIRE
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
Langogne
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Châteauneuf-de-Randon
RN 88

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU HUMAIN

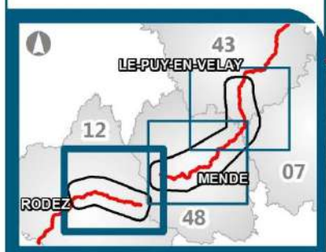
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu humain

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU HUMAIN

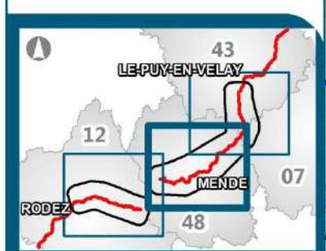
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu humain

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY

ENJEUX HIÉRARCHISÉS MILIEU HUMAIN

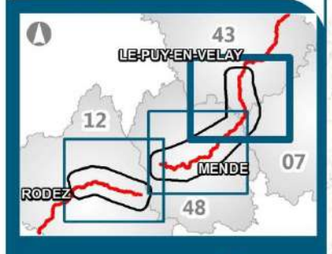
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Milieu humain

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

LE-PUY-EN-VELAY

Cussac-sur-Loire

HAUTE-LOIRE

L'Allier

La Loire

OCCITANIE

LOZERE

ARDECHE

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Langogne

Châteauneuf-de-Randon

RN 88

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION RODEZ / SEVERAC-LE-CHATEAU

ENJEUX HIÉRARCHISÉS SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

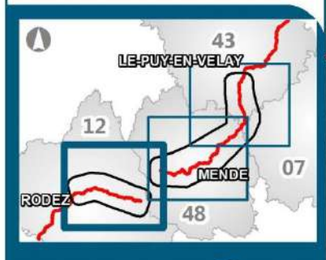
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Synthèse des enjeux environnementaux

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

AVEYRON

Le Lot

RN 88

L'Aveyron

RODEZ

Sévérac-le-Château

La Canourgue

Le Tarn

A75

AMÉNAGEMENT DE LA RN88

SECTION LA CANOURGUE / LANGOGNE

ENJEUX HIÉRARCHISÉS SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

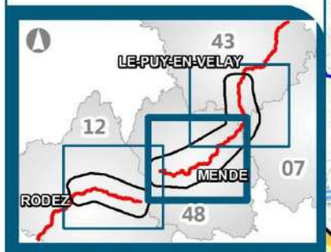
LÉGENDE

- Aire d'étude
- RN88 existante
- Autoroute A75
- Ville principale
- Limite départementale
- Limite régionale
- Cours d'eaux principaux

Niveau d'enjeu hiérarchisé

Synthèse des enjeux environnementaux

- Au moins 1 enjeu modéré
- Au moins 1 enjeu fort
- Au moins 2 enjeux forts
- Au moins 3 enjeux forts
- Au moins 1 enjeu très fort
- Au moins 2 enjeux très forts
- Au moins 3 enjeux très forts



Date: janvier 2018

egis

0 3 6 km 1:175 000

Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map

OCCITANIE

LOZERE

L'Allier

Langogne

Châteauneuf-de-Randon

MENDE

RN 88

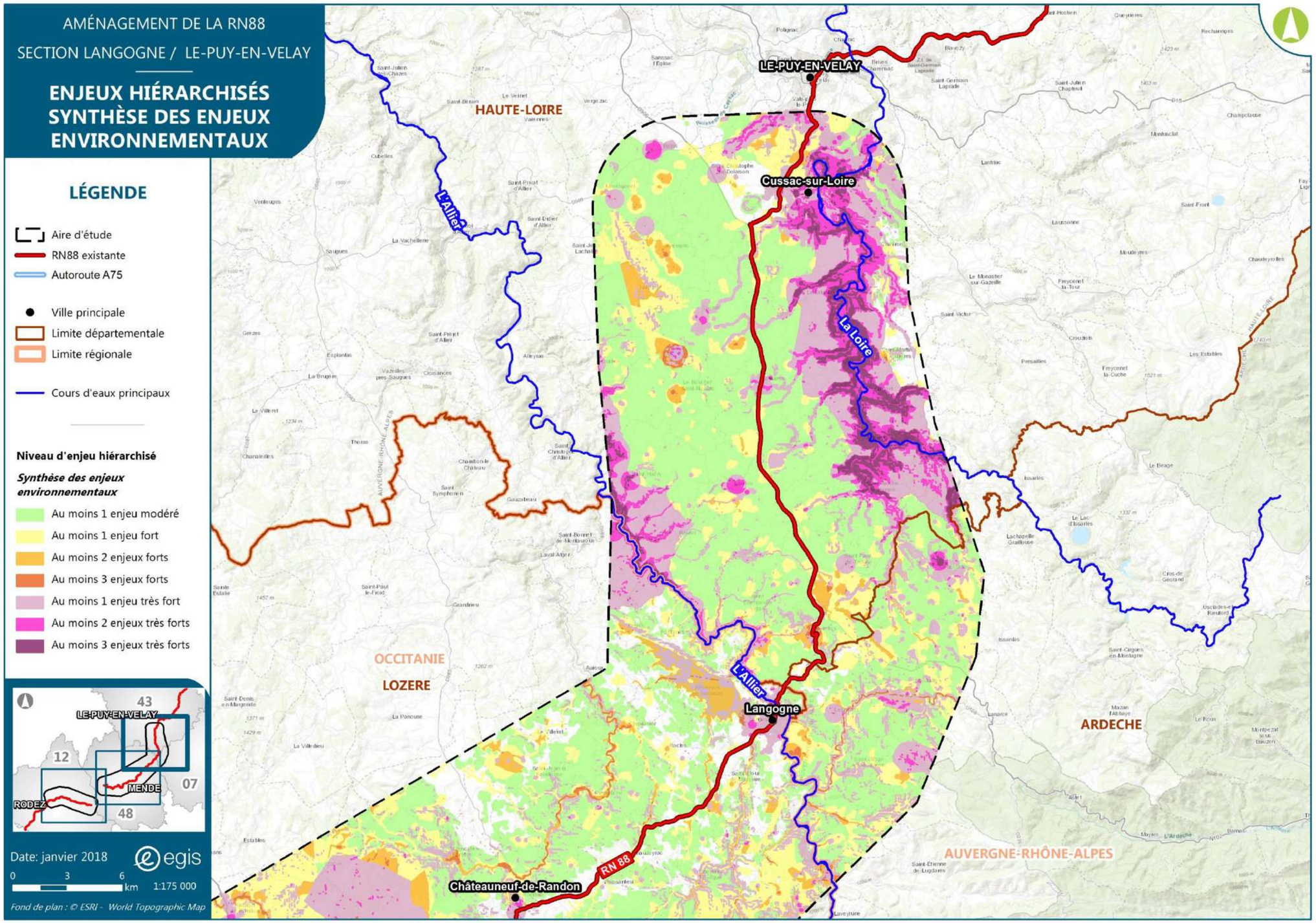
Le Lot

Chanac

La Canourgue

Le Tarn

A75


AMÉNAGEMENT DE LA RN88
SECTION LANGOGNE / LE-PUY-EN-VELAY
ENJEUX HIÉRARCHISÉS
SYNTHÈSE DES ENJEUX
ENVIRONNEMENTAUX
LÉGENDE
Aire d'étude
RN88 existante
Autoroute A75
Ville principale
Limite départementale
Limite régionale
Cours d'eaux principaux
Niveau d'enjeu hiérarchisé
Synthèse des enjeux environnementaux
Au moins 1 enjeu modéré
Au moins 1 enjeu fort
Au moins 2 enjeux forts
Au moins 3 enjeux forts
Au moins 1 enjeu très fort
Au moins 2 enjeux très forts
Au moins 3 enjeux très forts
43
LE-PUY-EN-VELAY
12
07
MENDE
RODEZ
48
Date: janvier 2018
egis
0 3 6 km
1:175 000
Fond de plan : © ESRI - World Topographic Map
LE-PUY-EN-VELAY
HAUTE-LOIRE
Cussac-sur-Loire
L'Allier
La Loire
OCCITANIE
LOZERE
L'Allier
Langogne
ARDECHE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
RN 88
Châteauneuf-de-Randon

7.14 Indications pour la réalisation de l'itinéraire 2 x 2 voies

7.14.1 Entre Rodez et Laissac

- Pas de contraintes de relief mais de nombreuses cavités naturelles et un risque karstique sur le causse Comtal ;
- 1 franchissement de l'Aveyron (Nord de Laissac) ;
- Natura 2000 « Vieux arbres de la Haute Vallée de l'Aveyron et des abords du Causse Comtal » (Montrozier et Bertolène), ZNIEFF2 « Causse Comtal » et « Vallée de l'Aveyron » et ZNIEFF1 « Rivière Aveyron » et « Agrosystème de Bertholène » ;
- Périmètre de protection « Château des Bourines » (Bertolène).

7.14.2 Entre Laissac et Séverac-le-Château

- Pas de contraintes de relief mais nombreuses cavités naturelles et risque karstique sur le causse Comtal, et risques de glissements dans les marnes grises (Séverac) ;
- 2 franchissements de l'Aveyron (Gagnac et Recoules) et 1 franchissement du Malrieu ;
- Pas de zone Natura 2000 mais ZNIEFF2 « Vallée de l'Aveyron » et ZNIEFF1 « Bois de l'Ombrette » (Gaillac), « Prairies de Cornuejouls » 'Recoules) et « Zones humides Puech Mousquet » (Lapanouse) ;
- Périmètre de protection dolmens de « Cayroules » (Séverac l'Eglise) et des « Vernhiettes » (Gaillac).

7.14.3 Entre l'A75 et Badaroux

- Relief marqué (trucs et chams). Nombreuses cavités naturelles et risque karstique sur les causses de Marvejols et de Mende. Risques glissements et éboulements ;
- Nombreux franchissement de talwegs (affluents rive droite du Lot) + Colagne ;
- Natura 2000 « Causse des Blanquets » (Nord de Chanac) et ZNIEFF2 « Causses de Marvejols et de Mende » ;
- Pas de périmètres de protection ou de sites concernés.

7.14.4 Entre Badaroux et Langogne

- Pas de contraintes de relief (plateau granitique) ni de risques géotechniques identifiés ;
- Réseau hydrographique assez dense de petits affluents en rive droite du Lot et rive gauche de l'Allier. Franchissement de l'Allier à Langogne ;
- Pas de zone Natura 2000 concernée mais ZNIEFF2 « Vallée du Châpeauroux » et ZNIEFF1 « Clamouse » et « Donezau » ;
- Aucun périmètre de protection ou site concerné.

7.14.5 Entre Langogne et le Puy-en-Velay

- Relief peu marqué (plateau volcanique) et pas risque géotechnique particulier ;
- Réseau hydrographique peu concerné après le franchissement de l'Allier (tracé en tête de BV entre Allier et Loire) ;
- Natura 2000 « Gorges de la Loire et affluents », ZNIEFF2 « Hauts bassins de l'Allier » et « Devès » et ZNIEFF1 « Plateau de Concoulès » et « Zones humides au Sud de Saint-Paul de Tartas » ;
- Périmètre de protection « Tour et Eglise de Concoulès « (rive droite Allier) puis aucun périmètre de protection ou site concerné sur le reste de l'itinéraire.

8 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DE L'ITINÉRAIRE DE LA RN88 ENTRE RODEZ ET LE PUY-EN-VELAY

8.1 Contexte

La RN88 constitue un axe majeur de desserte du territoire, traversant le Massif Central et reliant les métropoles toulousaines et lyonnaises en passant par l'ensemble des préfectures des départements traversés : Albi, Rodez, Mende, le Puy-en-Velay et Saint-Etienne. Son itinéraire constitue aussi une liaison directe entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Sa partie entre Rodez et le Puy-en-Velay, longue de près de 160 km, est le plus long tronçon non aménagé à 2x2 voies. Elle est interrompue par l'autoroute A75 sur environ 25 km.

Cette partie de la RN88 comporte trois sections homogènes distinctes :

- La section entre Rodez et l'A75, longue de 46 km, qui permet à partir de la préfecture de l'Aveyron de rejoindre le réseau autoroutier côté Est.
- La section entre l'A75 et Langogne, longue de 81 km qui traverse d'Ouest en Est le département de la Lozère.
- La section entre Langogne et le Puy-en-Velay (RD906), longue de 30 km, qui s'oriente vers le Nord pour se raccorder à la préfecture de la Haute Loire et à la section de la RN88 aménagée quasi intégralement à 2x2 voies.

8.2 Section Rodez – A75

La RN88 est l'axe principal qui dessert l'Aveyron et sa préfecture Rodez. La route nationale sera bientôt presque intégralement à 2x2 voies entre Rodez et Toulouse. La préfecture aveyronnaise aura ainsi un accès dans des conditions routières optimales à la capitale de l'Occitanie et au Sud-Ouest de la France. L'accès à la plus grande partie du territoire métropolitain (Sud, Est, Nord…) se fait en revanche par l'Est en rejoignant l'A75 par la RN88. La liaison est relativement longue avec près de 50 km depuis la sortie de l'agglomération et prend un peu moins de 40 mn.

Globalement la RN88 sur cette section n'a pas une géométrie très contrainte. La RN88 est cependant un axe historique qui a été aménagé généralement au fil du temps. Ses caractéristiques ne correspondent ainsi pas à celles d'un aménagement neuf (entre autres au niveau des accotements).

Le tronçon entre **Rodez et Laissac** est celui qui est le plus contraint avec ponctuellement une géométrie réduite et la traversée de nombreuses agglomérations. Sur ce tronçon le trafic est d'un peu moins de 11 000 véhicules par jour (avec une pointe à 14 000 au niveau de la Roquette) dont environ 1 000 poids lourds. La sinuosité, le niveau de trafic et l'absence de créneau de dépassement limitent très fortement les possibilités de dépassement.

Le tronçon entre **Laissac et l'A75** est en revanche moins contraint avec en particulier la traversée d'une seule agglomération, un trafic plus faible (environ 7 000 véhicules par jour avec cependant le même nombre de poids lourds) et deux créneaux de dépassement aménagés à 2x2 voies.

Le temps de parcours sur le premier tronçon entre Rodez et Laissac est de l'ordre de 18 mn soit une vitesse moyenne inférieure ou égale à 70 km/h[7]. Des variations relativement marquées du temps de parcours ont été observées en direction de Rodez (liées à des difficultés à l'entrée dans l'agglomération ruthénoise). Sur le second tronçon entre Laissac et l'A75, la vitesse moyenne est plus élevée de l'ordre de 80 km/h et un temps de parcours de l'ordre de 19 mn. Le passage à 80 km/h fait perdre de l'ordre d'une minute à une minute et demi sur l'ensemble de la section Rodez – A75.

L'accidentologie sur cette section se concentre essentiellement sur le premier tronçon, entre Rodez et Laissac (90% des accidents). Le niveau d'insécurité sur ce tronçon est plus élevé que la moyenne nationale et plusieurs zones d'accumulation d'accidents ont été repérées.

[7] Les relevés des temps de parcours ont été réalisés en octobre 2017 et mars 2018 avant le passage à une limitation de vitesse à 80 km/h.

La population du corridor autour de la RN88 entre Rodez et l'A75 représente près d'un tiers de la population de l'Aveyron. Entre 2006 et 2014, elle a progressé avec un taux moyen de près de 0.6% par an, nettement supérieur au taux moyen du département (entre 0.2% et 0.3%) et légèrement supérieur à celui observé au niveau national. Les secteurs les plus dynamiques se situent au niveau de l'agglomération de Rodez et plus particulièrement dans sa moitié Ouest (plus de 80% de l'évolution de la population du corridor se concentre sur 5 communes de l'agglomération).

L'emploi a fortement évolué entre 1999 et 2010 avec une augmentation de près de 12% du nombre d'emplois puis a relativement stagner (+1.5% entre 2010 et 2014). Durant la première période, l'emploi s'est essentiellement développé sur l'agglomération de Rodez, alors que l'Est de la préfecture voyait son nombre d'emplois diminuer (-11% à Laissac, -16% sur Séverac-le-Château). Pendant la deuxième période, les tendances se sont plutôt inversées : l'emploi sur l'agglomération de Rodez s'est stabilisé alors qu'il a progressé sur le secteur Est proche de l'A75, Séverac le Château étant la commune ayant vu son nombre d'emplois le plus progresser en volume.

Aujourd'hui les projets de développement économique les plus marquants se situent à l'Ouest de Rodez, tournés vers l'agglomération toulousaine et la RN88 ouest bientôt intégralement à 2x2 voies.

Au niveau environnemental cette section de la RN88 évolue dans une zone sans contrainte forte de relief mais avec des risques géotechniques liés au karst. Le milieu naturel est riche avec la présence de zones Natura 2000, de ZNIEFF ou de la rivière Aveyron qui longe la RN88. Au niveau du milieu humain, la RN88 traverse plusieurs petites agglomérations, la principale sur l'itinéraire, Laissac, ayant déjà été déviée. Quelques monuments bénéficient d'un périmètre de protection.

La mise à 2x2 voies de la RN88 sur cette section a été déclarée d'utilité publique et les acquisitions foncières nécessaires ont été réalisées. Un premier barreau de 7 km de cet aménagement va être réalisé par le Conseil Départemental de l'Aveyron (avec un phasage transversal à 2 voies).

8.3 Section A75 – Langogne

La RN88 est l'axe principal qui dessert la Lozère et sa préfecture Mende. Elle permet de raccorder le département au réseau français de voies rapides avec à l'Ouest l'A75 et à l'Est, en continuant en direction du Puy-en-Velay, la section de la RN88 aménagée à 2x2 de voies jusqu'à l'A47 à Saint-Etienne (sauf essentiellement un tronçon à 2 voies d'un peu moins d'une vingtaine de kilomètre au niveau d'Yssingeaux).

Entre l'A75 et Langogne, la RN88 traverse deux principaux contextes différents : la vallée du Lot tout d'abord puis le causse Margeride entre Badaroux et Langogne.

La remontée de la vallée du Lot, entre l'A75 et Badaroux, se fait dans un contexte topographique et environnemental très contraint. La vallée est encaissée et étroite. La route nationale évolue ainsi entre le Lot et le versant abrupt de la vallée. Ellet doit partager le faible espace disponible avec la voie ferrée et les activités humaines. Dans ce contexte le tracé de la RN88 est très restreint ne permettant pas une circulation aisée :

- A75 - Mende
    - Entre l'A75 et Barjac la géométrie de la route, en plan et en long, est fortement contrainte (pente forte pour descendre dans la vallée, sinuosité importante avec des courbes avec des rayons faibles). La route traverse de plus une agglomération relativement étendue (Le Bruel) et de nombreuses habitations sont implantées en bord de voie. Les quatre passages à niveau de la RN88 à l'Est de l'A75 sont implantés sur ce tronçon (et espacé de moins de 2 km les uns des autres).

      La vitesse de circulation moyenne est ainsi faible sur ce tronçon avec moins de 70 km/h. Cette section de route est particulièrement difficile pour des usagers réguliers.

- Entre Barjac et Mende, la géométrie plan est toujours réduite mais la RN88 ne traverse qu'une seule agglomération sans grande contrainte, les accès riverains sont moins nombreux et plusieurs créneaux de dépassement (3 dans chaque sens) ont été aménagés. Il en résulte une circulation qui reste contrainte par la géométrie mais moins par les autres facteurs. La vitesse moyenne y est ainsi supérieure au tronçon précédent avec une vitesse de l'ordre de 75 km/h.

Au final le temps de parcours entre l'A75 et Mende est de l'ordre de 25 à 26 minutes pour 30 km environ avec une variation observée de ce temps de l'ordre de 3 mn.

Le passage à 80 km/h fait perdre un peu moins d'une minute sur l'itinéraire.

- Mende

Mende est la plus importante agglomération traversée par la RN88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay. C'est une des dernières préfectures traversées par une route nationale. Les sens de circulation de la RN88 ont été séparés dans le centre de Mende. La circulation en direction de Langogne se fait sur le tracé historique de la RN88 (mis à 2 voies) alors que le sens inverse emprunte d'autres rues de la ville dont certaines sont étroites.

La traversée de la ville prend, hors heures de pointe, 6 à 7 mn et peut généralement monter jusqu'à plus de 10 mn essentiellement le soir.

- Mende – Badaroux

Ce court tronçon de 3.5 km a une configuration similaire aux tronçons entre l'A75 et Mende. Il se parcourt avec une vitesse moyenne de l'ordre de 75 km/h, relativement stable.

La traversée de l'agglomération de Badaroux est relativement longue avec environ 1.3 km. Elle nécessite 2 mn, temps globalement stable.

Après Badaroux, la RN88 quitte la vallée du Lot et monte sur le causse de Margeride. La route évolue ensuite dans un contexte moins contraint que précédemment. Elle reste néanmoins sinueuse et les dépassements y sont difficiles (en dehors des créneaux aménagés dans la montée sur le Causse au tout début de la section, juste après Badaroux). Les 40 km entre Badaroux et Langogne prennent environ une demi-heure avec une vitesse moyenne comprise entre 75 et 80 km/h. Ce temps de parcours est néanmoins assez variable avec une variation observée de l'ordre de 6 mn résultant a priori de la difficulté à dépasser. Le passage à 80 km/h fait perdre environ 1 mn.

Enfin, la traversée de Langogne est longue avec près de 3 km. Elle nécessite entre 4 et 5 mn.

Le trafic sur la RN88 est globalement modéré. Il est de moins de 5 000 véhicules par jour (avec près de 20% de poids lourds cependant) entre l'A75 et Barjac puis évolue progressivement pour atteindre un peu moins de 10 000 véhicules par jour (9% de poids lourds) à l'entrée ouest de Mende (avec un apport important de trafic au niveau de Balsièges par la RN106). Entre Mende et Badaroux le trafic est de l'ordre de 7 000 véhicules par jour. Enfin entre Badaroux et Langogne le trafic est faible avec environ 3 000 véhicules par jour (plus de 10% de poids lourds) sauf à l'approche de Langogne.

Le niveau d'accidentologie sur la RN88 dans la traversée de la Lozère ne ressort pas comme élevé par rapport à la moyenne française et même significativement plus faible sur certaines sections. On peut noter cependant quelques points particuliers :

- Une certaine concentration des accidents entre Barjac et Mende.
- Un nombre d'accidents important dans la traversée de Mende, essentiellement en direction de Langogne et impliquant des piétons.
- Une certaine concentration des accidents à la sortie Est de l'Habitarelle
- Un nombre d'accidents relativement important dans la traversée de Langogne.

La population des communautés de communes traversées par la RN88 n'a pas évolué entre 2006 et 2014. Au sein de ces communes on note cependant des disparités : celles qui sont proches de l'A75 ont vu leur population augmenter alors que celles plus à l'intérieur des terres et éloignées des grands axes de communication ont une démographie en déclin. La communauté de communes du Cœur Lozère (qui comprend Mende) a ainsi perdu plus de 3% de sa population entre 2006 et 2014 et celle du Haut Allier (qui intègre Langogne) plus de 4%.

Le nombre d'emplois entre 1999 et 2010 a évolué en moyenne de 8% sur l'ensemble des communautés de communes traversées par la RN88. Depuis et jusqu'en 2014, ce nombre en revanche stagne. Cette stagnation globale recouvre cependant des situations contrastées. Les communautés de communes le long de l'A75 ont vu leur nombre d'emplois augmenter alors que généralement les communautés de communes plus éloignées perdaient des emplois. Mende a ainsi perdu 6% de ses emplois et Langogne 3%.

Le développement des territoires semble ainsi lié, en partie, à leur proximité au réseau autoroutier.

Au niveau environnemental, la section entre l'A75 et Badaroux est celle qui est la plus contrainte avec une topographie chahutée, des difficultés géotechniques, des espaces naturels protégés (Natura 2000 et ZNIEFF) et des interactions nombreuses avec le réseau hydrographique.

8.4 Langogne – Le Puy-en-Velay

Cette section de l'itinéraire permet de rejoindre, depuis Langogne, la préfecture de la Haute-Loire, le Puy-en-Velay, ainsi que le réseau de voies rapides puisque la RN88 est en grande partie (sauf sur une vingtaine de kilomètres) à 2x2 voies jusqu'à Saint-Etienne où elle se raccorde au réseau autoroutier. La mise en service le 13 juillet dernier de la déviation du Puy-en-Velay permet un gain de temps important (une dizaine de minutes) pour rejoindre le réseau de voie rapide.

La section Langogne – Le Puy-en-Velay, comporte deux tronçons distincts : Langogne – N102 et N102 D906.

Le **premier tronçon**, relativement court (7 km), permet de sortir de la vallée de l'Allier et de remonter sur le causse. Il évolue dans un contexte contraint qui se ressent sur la géométrie réduite de la RN88. La route est ainsi très sinueuse et certaines courbes ont de faibles rayons. Ce tronçon traverse l'agglomération de Pradelle sur environ 1 km. Il se parcourt en moyenne à moins de 60 km/h et nécessite près de 8 mn.

Au niveau du carrefour avec la RN102, la branche de la RN88 venant de Langogne perd la priorité, la continuité « physique » de la route étant assurée entre la RN88 venant du Puy-en-Velay et la RN102.

Après ce carrefour, le **deuxième tronçon** de la RN88 évolue sur le causse dans un environnement nettement moins contraint. Sa géométrie est ainsi très rectiligne. La principale contrainte résulte de la traversée d'une agglomération et de quatre lieux-dits qui peuvent être relativement long et où la vitesse est limitée à 70 km/h. Ces traversées représentent un linéaire cumulé de plus de 3 km soit près de 15% de l'itinéraire entre les carrefours de la N102 et de la RD906. La vitesse moyenne sur ce tronçon n'est ainsi pas très élevée et se situe entre 70 et 75 km/h, pour un temps de parcours de 18 mn environ (relativement stable). Le passage à une vitesse limitée à 80 km/h augmente le temps de parcours de moins d'une minute.

Le trafic évolue progressivement au fur et à mesure des zones agglomérées traversées, d'environ 6 000 véhicules par jour (12% de poids lourds) à un peu moins de 10 000 véhicules par jour (12% de poids lourds) au sud du carrefour avec la RD906.

L'accidentologie est faible sur cette section de la RN88 (densité significativement inférieure à la moyenne nationale) et aucun enjeu spécifique ne ressort de l'étude des accidents.

L'Est de la Lozère, autour de Langogne, connait une baisse démographique (plus de 4% entre 2006 et 2014) associée à une baisse de l'emploi (-3% entre 2010 et 2014). Le Sud de la Haute-Loire (Pradelles, Costaros…) connait le même type d'évolution mais un peu moins marquée (population en baisse de 1%, emplois de 3%). En revanche, le Puy-en-Velay, préfecture de la Haute-Loire, est plus dynamique. Sa population a augmenté d'un peu moins de +2% entre 2006 et 2014 et ses emplois de +1% entre 2010 et 2014.

Au niveau environnemental, la section Langogne le Puy-en-Velay, sauf sur sa partie jusqu'à la RN102, évolue dans un relief peu marqué et sans risque géotechnique particulier. Le réseau hydrographique est peu concerné après le franchissement de l'Allier mais le tracé se positionne en tête des bassins versants entre l'Allier et la Loire. La RN88 ne traverse pas de milieu naturel sensible mais est proche d'une zone Natura 2000 et de plusieurs ZNIEFF. Enfin un périmètre de protection est concerné par la RN88.