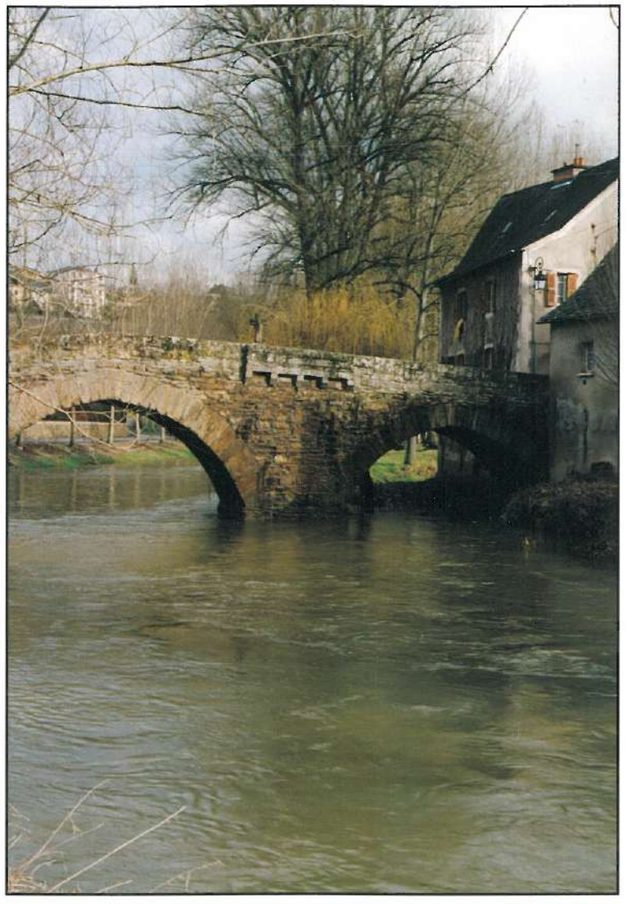
Ministère
de l'Equipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

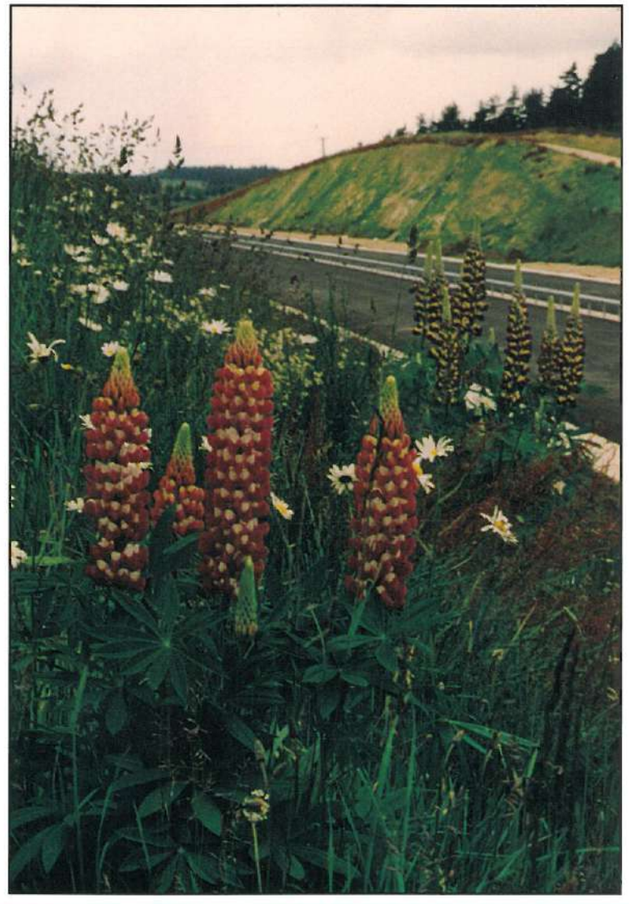
RN88

ALBI - SEVERAC LE CHATEAU









Instruction mixte à l'échelon central
Notice explicative sommaire
Dossier d'enquête publique
Dossier 1

Le présent dossier d'instruction mixte comporte :

1) Une notice explicative sommaire relative à l'Instruction Mixte à l'Echelon Central,

2) Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement à 2x2 voies avec statut de Route Express de la route nationale 88 entre Albi et Séverac-le-Château, et mise en compatibilité des Plan d'Occupation des Sols. des communes concernées.

1. Notice explicative sommaire

A. Données complémentaires relatives aux caractéristiques générales

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique joint à la présente notice donne toutes les explications utiles sur les caractéristiques générales de l'aménagement projeté.

Les chaussées sont calculées pour supporter le passage des véhicules actuellement définis par le Code de la Route (essieux de 13 tonnes en particulier).

En ce qui concerne les ouvrages permettant le franchissement des voies routières, ferroviaires ou des cours d'eau, l'état actuel des études ne permet pas d'en définir la répartition exacte, en passages supérieurs ou inférieurs, mais il est probable que l'espacement moyen sera de l'ordre de 1 km.

B. Données relatives aux ouvrages d'art

Les passages supérieurs (ponts passant par dessus la route express) laissent disponible au-dessus des chaussées, une hauteur libre minimum de 4,75 m. Les passages inférieurs seront calculés pour les charges civiles et militaires (convoi M120) les plus défavorables définies au fascicule n° 61, Titre II du Cahier des Prescriptions communes du Ministère de l'Equipement et du Logement (Circulaires n° 71-155 du 29 décembre 1971 et n° 71-156 du 30 décembre 1971 modifiées par l'Arrêté Ministériel du 8 décembre 1980 et la circulaire du 9 décembre 1980).

Sur les ouvrages, la largeur des voies de circulation sera maintenue ; par contre, la largeur des bandes d'arrêt d'urgence pourra être réduite.

C. Données relatives à la circulation des véhicules et convois militaires

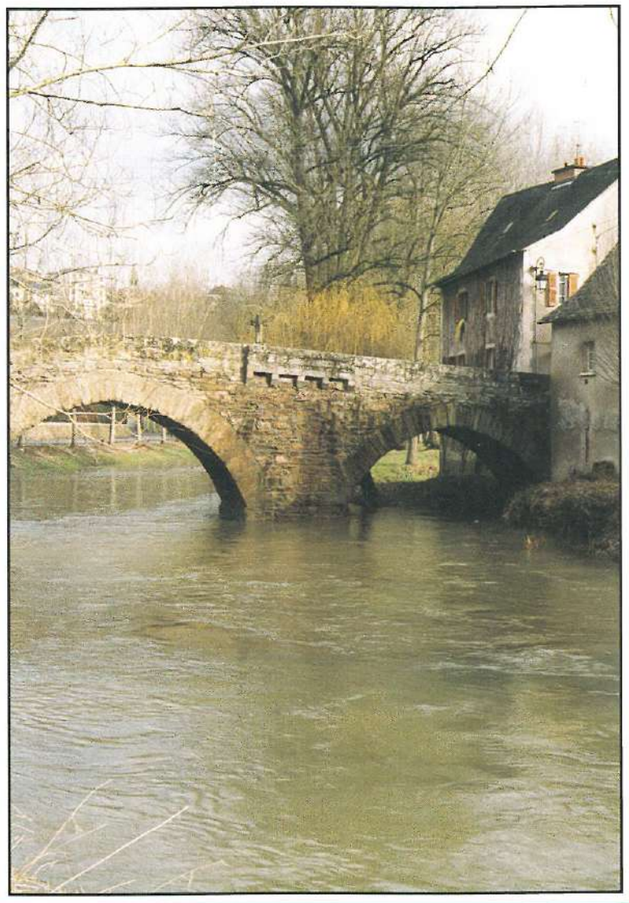
Il est rappelé que l'article R43-8 du Code de la Route fixe les modalités de circulation sur l'aménagement projeté des véhicules militaires se déplaçant en colonne ou dont les caractéristiques ne sont pas conformes à celles des véhicules civils autorisés à circuler sur ces voies.

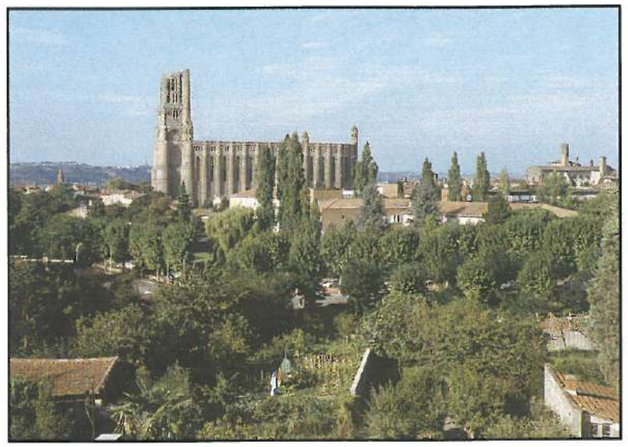
Voir ci-après.

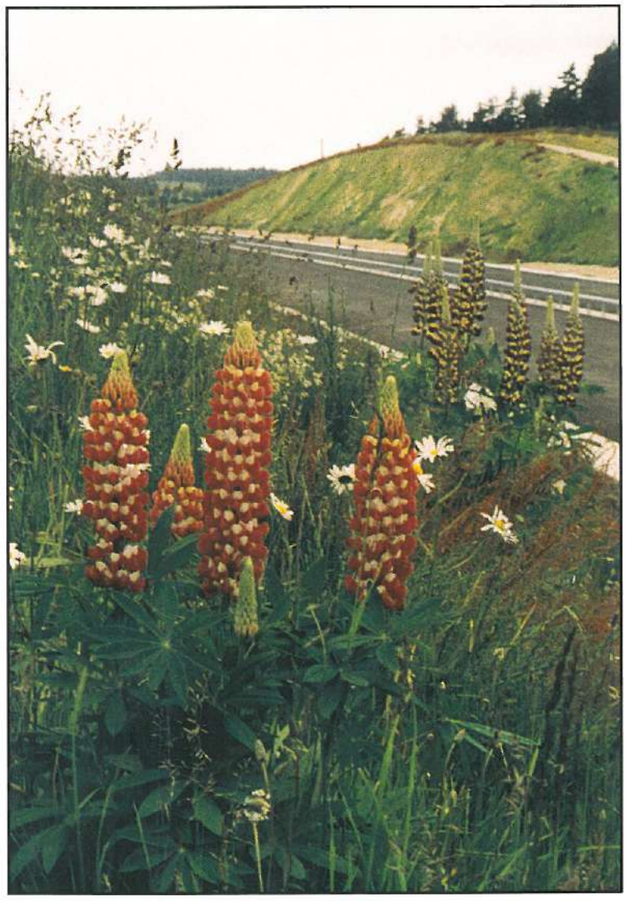
Ministère
de l'Equipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

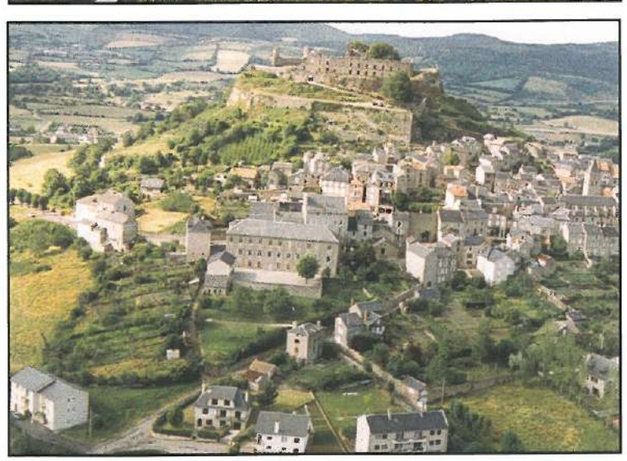
RN88

ALBI - SEVERAC LE CHATEAU









Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Dossier 1 :

A. Plan de situation
B. Notice
C. Plan général des travaux

Le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comprend les pièces suivantes :

A. Le plan de situation
- Sous la forme d'une carte au 1/1 000 000ème (1cm = 10 km)

B. La notice
- Sous le titre I : la notice explicative
- Sous le titre II : les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Sous le titre III : l'appréciation sommaire des dépenses
- Sous le titre IV : les informations juridiques et administratives

C. Le plan général des travaux
- Sous la forme d'une carte au 1/50 000ème (1 cm = 500 m)

D. L'étude d'impact
- Sous le titre I : le résumé non technique
- Sous le titre II : le rappel des objectifs de l'opération
- Sous le titre III : l'état initial et la comparaison des différentes solutions
- Sous le titre IV : la présentation du projet proposé, l'analyse de ses impacts et les mesures concernant l'environnement
- Sous le titre V : le coût des mesures concernant l'environnement
- Sous le titre VI : l'appréciation des impacts de la totalité du programme
- Sous le titre VII : l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les impacts du projet et les auteurs des études

E. L'évaluation économique et sociale
- Sous le titre I : la présentation du projet
- Sous le titre II : l'état initial et le contexte de l'aménagement
- Sous le titre III : l'état futur et les intérêts et conséquences de l'aménagement
- Sous le titre IV : les éléments économiques et financiers

F. Le classement en route express

G. La mise en compatibilité des P.O.S. (Plans d'Occupation des Sols)

REMARQUES PRELIMINAIRES

Le projet soumis à l'enquête publique est figuré sur le plan général des travaux (pièce C du dossier) par une bande de 6 mm de largeur représentant 300 m de terrain. Elle a été obtenue au terme des études d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I.) approuvées par Décision Ministérielle du 13 juillet 1995.

Cette bande représente en fait l'espace dans lequel s'inscrira le projet routier établi à l'issue des études détaillées postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique.

L'attention des propriétaires et locataires des terrains et immeubles situés dans la zone indiquée sur le plan général des travaux est attirée sur le fait que la présente enquête sera complétée par une enquête parcellaire qui définira exactement les terrains et immeubles à acquérir pour l'exécution des travaux et au cours de laquelle les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

A. Plan de situation

PLAN DE SITUATION

Limoges
Clermont Ferrand
St Etienne
Lyon
Périgueux
Brive
St Flour
Le Puy en Velay
Aurillac
Bergerac
Rocamadour
Figeac
Cahors
Mende
Bordeaux
Agen
Montauban
ALBI
RODEZ
SEVERAC LE CHATEAU
Auch
TOULOUSE
Béziers
CARCASSONNE
Narbonne
Montpellier
Nîmes
AVIGNON
Arles
Valence
Orange
Bayonne
Foix Espagne
Barcelone
MARSEILLE

Echelle : 1/1 000 000 ème

Réseau routier à terme

Autoroutes du Schéma Directeur

Grandes liaisons d'aménagement du territoire

B. Notice

SOMMAIRE

Titre I. Notice explicative 9

1. Objet de l'opération 11

2. Contexte de l'opération 12
2.1. Les besoins d'une liaison 12
2.2. Définition du programme 14
2.3. Justification du parti d'aménagement retenu 16

3. Présentation générale de la zone d'étude 20
3.1. Définition de la zone d'étude 20
3.2. Le contexte socio-économique et l'environnement 20

4. Analyse des variantes 23
- Secteur l'Hermet - La Tête 24
- Secteur Carmaux - Tanus 26
- Secteur de la Vallée du Viaur 28
- Secteur de Naucelle 30
- Secteur de Baraqueville 32
- Secteur de Rodez 34
- Secteur Rodez - Montrozier 38
- Secteur Montrozier - Gaillac d'Aveyron 40
- Secteur Gaillac d'Aveyron - Séverac-le-Château 42

5. Présentation du projet soumis à l'enquête 45
- Système d'échange 46

6. Attribution du statut route express et conditions d'exploitation de la voie 49

7. Principe de rétablissement des communications 51

8. Domanialité 51

9. Phasage de l'opération 51

10. Aires Annexes et centres d'entretien 52

Titre II. Caractéristiques principales des ouvrages..... les plus importants.....53

1. Tracé et caractéristiques générales 55

2. Profils en travers 55

3. Ouvrages et travaux annexes 57

4. Ouvrages d'art importants 57

TITRE III. Appréciation sommaire des dépenses 59

TITRE IV. Informations juridiques et administratives 63

1. Textes régissant l'enquête 65

2. Insertion de l'enquête dans la procédure 65
2.1. Le projet avant l'enquête 65
2.2. Le projet et les documents d'urbanisme 65
2.3. Objet et conditions de l'enquête 65
2.4. Parallèlement à la présente enquête 67
2.5. A l'issue de l'enquête publique 67
2.6. Au terme des procédures d'enquête publique et d'instruction mixte 67
2.7. Au-delà de l'enquête publique 67
- Le tracé 67
- L'enquête parcellaire 67
- Le remembrement 67
- Les procédures complémentaires 67
- La procédure d'expropriation 67

3. Construction et exploitation de l'ouvrage 67

4. Suivi des opérations 67

Titre I : Notice explicative

1. Objet de l'opération

Le présent dossier d'enquête a pour objet :

***De déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies des sections suivantes de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château :**

- dans le département du Tarn :

. Albi (carrefour de l'Hermet) à Carmaux-Sud (La Tête) : PR 29,5 à PR 27,0

. Carmaux-Nord (La Croix de Mille) à l'échangeur de Tanus : PR 9,8 à PR 3,5

- dans le département de l'Aveyron :

. Tauriac (La Baraque-St-Jean) à Baraqueville-Est : PR 87,5 à PR 65,1

. Rodez (échangeur du Lachet) à Lapanouse de Séverac (giratoire RN88 actuelle) : PR 53,0 à PR 3,7

***De compléter les déclarations d'utilité publique des travaux relatives :**

- au franchissement de la vallée du Viaur pour les travaux de la déviation de Tanus - PR 3,5 à PR 1,0.

- au barreau RN88 / RN9 pour les travaux de doublement de l'aménagement depuis Lapanouse de Séverac (giratoire RN88 actuelle) jusqu'à Séverac-le-Château (échangeur RN9 actuelle) - PR 3,7 à PR 1,0.

***De déclarer d'utilité publique les travaux de réalisation des ouvrages et installations induits par le classement en route express ou par le parti d'aménagement entre Albi et Séverac-le-Château :** rétablissement des communications, aires annexes, centres d'entretien, itinéraire de substitution, barreau de raccordement de la RN88 actuelle à l'échangeur de Recoules-Prévinquières, raccordements provisoires.

***D'attribuer le statut de route express à l'ensemble de l'itinéraire entre Albi et Séverac-le-Château**, soit du PR 29,5 dans le département du Tarn (carrefour de L'Hermet) au PR 1,0 dans le département de l'Aveyron (point de raccordement à l'échangeur RN9 actuelle/bretelle de l'A75).

***De mettre en compatibilité les P.O.S. des communes de :**

Département du Tarn :

- Lescure-d'Albigeois

Département de l'Aveyron :

- Naucelle
- Baraqueville
- Olemps
- Rodez
- Onet-le-Château
- Sébazac-Concourès
- La Loubière
- Montrozier
- Bertholène
- Laissac
- Palmas
- Séverac-l'Eglise
- Gaillac-d'Aveyron
- Recoules Prévinquières
- Lapanouse de Séverac
- Séverac-le-Château

L'aménagement projeté de la RN88 est compatible avec les Schémas Directeurs des agglomérations d'Albi-Carmaux et de Rodez.

2. Contexte de l'opération

2.1. Les besoins d'une liaison

Le Schéma Directeur Routier National, approuvé par décret n° 92-379 du 1er avril 1992 inscrit la RN88 en tant que Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (G.L.A.T.) dont la fonction est notamment d'assurer une armature structurante du territoire national.

A ce titre, elle bénéficie pour son aménagement d'une attention prioritaire pouvant conduire à anticiper les stricts besoins de trafic.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) de Mende, en juillet 1993, a en outre rappelé l'importance de cet axe en le classant comme une des priorités routières nationales.

Les autoroutes construites au cours des dernières décennies ont été réalisées sur des itinéraires reliant la capitale aux principales villes de province, et supportant de ce fait des trafics élevés. Le Massif Central s'est ainsi trouvé contourné par ces infrastructures modernes, génératrices d'activités, sans pouvoir bénéficier des apports que celles-ci ont pu procurer aux régions traversées.

Les réalisations en cours de l'autoroute A20 (Vierzon - Limoges - Toulouse) et de l'autoroute A75 (Clermont-Ferrand - Béziers) sont en passe d'assurer une desserte Nord-Sud du Massif Central. La poursuite de son désenclavement, et notamment de sa façade Sud-Ouest, passe par la construction d'une grande liaison transversale moderne, présentant des caractéristiques de capacité, de confort et de sécurité satisfaisantes.

La route nationale 88, qui relie les deux capitales régionales de Toulouse et Lyon est l'axe transversal majeur susceptible de répondre à ce besoin dans cette partie du territoire national.

La RN88 a pour vocation de relier entre elles les Préfectures des 7 départements concernés : Toulouse, Albi, Rodez, Mende, Le Puy, St-Etienne et Lyon. L'itinéraire constitue l'axe économique drainant une population d'un million d'habitants et plus de 300 000 emplois, sans compter les métropoles lyonnaise et toulousaine.

La route nationale 88 doit jouer dans l'avenir un rôle important :

- en assurant le désenclavement du Sud du Massif Central et en facilitant les relations entre ses divers pôles économiques : Toulouse, Albi - Carmaux, Rodez, Mende, et au-delà, Lyon,

- en desservant de manière fine les territoires traversés par un système d'échange performant et relativement dense, permettant un maillage efficace avec les principaux axes départementaux intersectés,

- en réalisant une connexion du réseau autoroutier entre les grandes liaisons Nord-Sud que constituent l'autoroute A20 à l'Ouest et l'autoroute A75 à l'Est, avec au-delà, une connexion vers la vallée du Rhône.

Pour certains flux à destination de l'Espagne, la RN88 pourrait servir d'itinéraire de "délestage" pour le couloir rhodanien proche de la saturation.

LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL
(1er avril 1992)



AUTOROUTES* 9 540 km

LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER 2 580 km

TOTAL DES AUTOROUTES 12 120 km

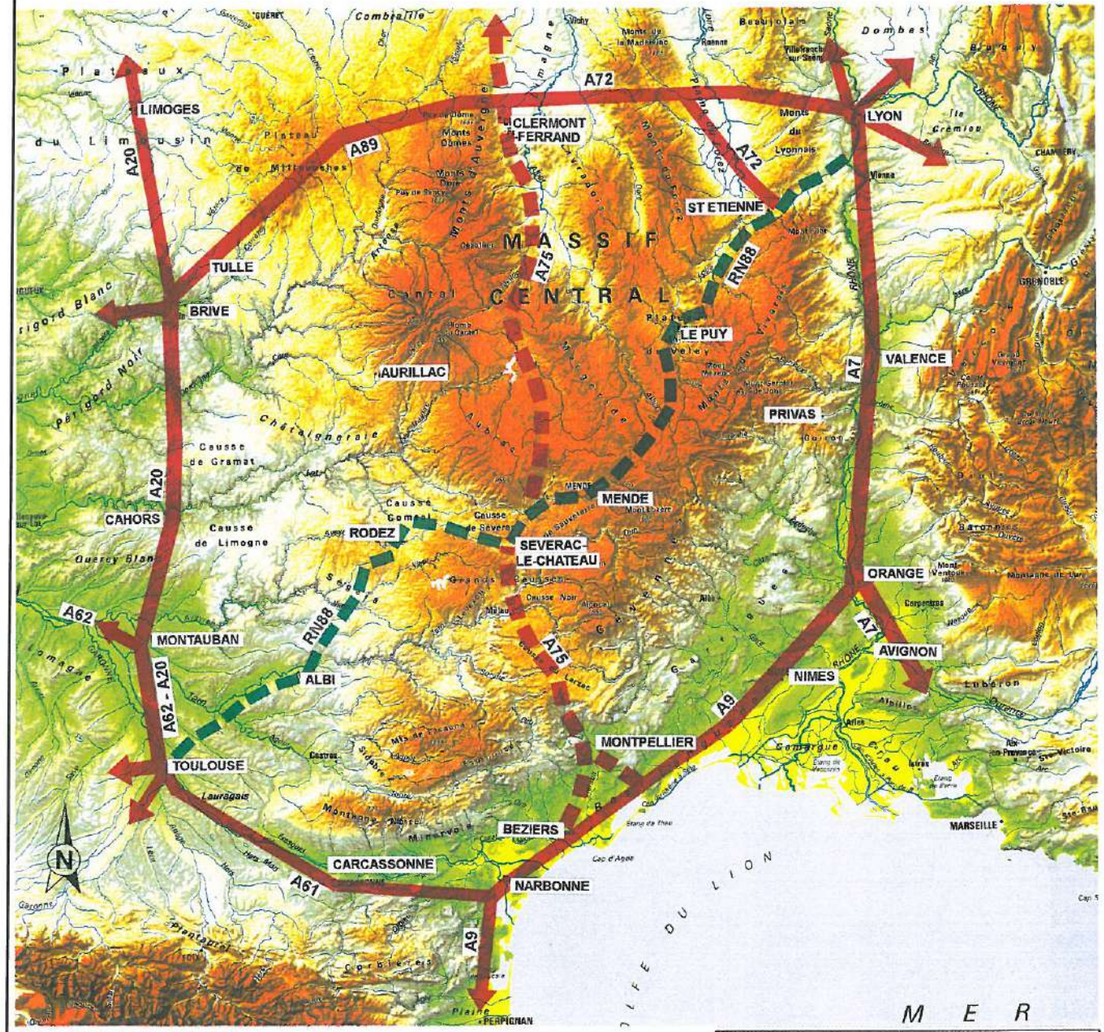
AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 4 410 km

AUTRES ROUTES NATIONALES 21 220 km

** Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.*

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme - Direction des Routes 1992

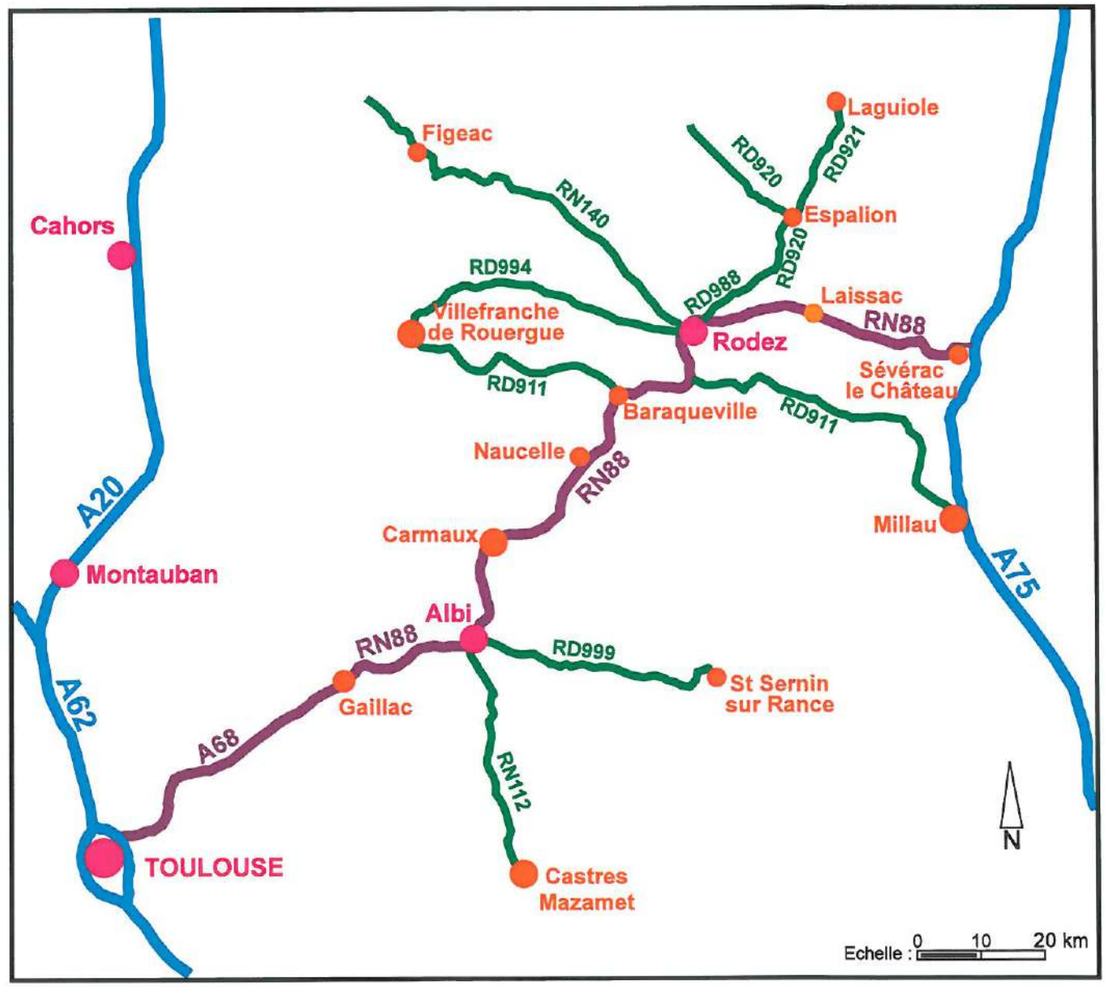
LES GRANDES LIAISONS DU MASSIF CENTRAL



Réseau routier de la zone

La RN88 assure entre A20 et A75 un maillage du réseau autoroutier, et dessert de nombreux axes structurant des départements du Tarn et de l'Aveyron, parmi lesquels :

- la RD999 : Albi - Alban - St-Sernin-sur-Rance - Millau
- la RD911 : Villefranche-de-Rouergue - Millau, qui emprunte la RN88 sur 10 km entre Baraqueville et La Primaube,
- la RD994 : Villefranche-de-Rouergue - Rignac - Rodez,
- la RN140 : "axe Brive - Méditerranée", qui emprunte la RN88 entre Rodez et Séverac-le-Château,
- la RD988 : Rodez - Bozouls - Espalion.



2.2. Définition du programme

La liaison entre A20 et A75 constitue un maillon fonctionnel et opérationnel et la RN88 a donc fait l'objet d'une procédure de type Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I.) entre Toulouse et Séverac-le-Château.

Cette procédure a eu pour objectif de mener une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble de l'itinéraire et non plus, comme antérieurement, de répondre par des aménagements ponctuels aux problèmes localisés qui pouvaient se poser sur un axe n'ayant pas la même vocation majeure au plan national. La nécessité, en terme d'aménagement du territoire notamment, d'une liaison moderne et performante a conduit à retenir un **parti d'aménagement** systématique à **2 fois 2 voies** avec échanges dénivelés, plus adapté aux objectifs à long terme.

Après concertation au plan régional, la première phase d'A.P.S.I. a été conclue par une approbation ministérielle en date du 4 novembre 1993. Cette décision a arrêté les principes suivants :

- Aménagement de l'itinéraire complet à 2x2 voies, avec carrefours dénivelés, entre Toulouse et Séverac-le-Château ;
- Statut d'autoroute entre Toulouse et Marssac et de route express entre Marssac et Séverac-le-Château ;
- Tracé neuf sur la totalité, sauf à hauteur des agglomérations d'Albi et de Rodez, où les rocades actuelles seront doublées.

Ce programme général d'aménagement entre Toulouse et Séverac-le-Château, est largement avancé sur le tronçon Toulouse - Albi, avec notamment la réalisation de l'autoroute A68 entre Toulouse et Marssac, dont le dernier tronçon Gaillac - Marssac sera mis à 2 fois 2 voies en 1996.

Au droit d'Albi, l'aménagement de la rocade et son prolongement jusqu'au lieu-dit l'Hermet pose la question du fonctionnement et du développement de l'agglomération : la nécessaire refonte des échangeurs interfère sur l'intégralité de l'organisation des transports dans la cité. Les réflexions correspondantes sont engagées avec les collectivités concernées dans le cadre d'une procédure de type Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A), destinée à définir le schéma général des infrastructures à long terme.

Entre Marssac et Albi, la jonction entre l'A68 et la rocade d'Albi, à hauteur du carrefour du Séquestre constitue une opération individuelle, soumise à une procédure spécifique ; l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique correspondante s'est déroulée fin 1995.

Le présent dossier concerne la section Albi (carrefour de l'Hermet) - Séverac-le-Château (échangeur RN9/A75) du programme général d'aménagement de la liaison Toulouse - A75.

Rappel des principales étapes de l'étude

1991-1993 :

Etudes d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire de première phase (A.P.S.I.) pour élaborer un diagnostic de la RN88, préciser les fonctions actuelles et futures de la voie, déterminer un type de route et un parti d'aménagement à échéance de 15 ans environ.

Concertation au plan régional et choix par **décision ministérielle en date du 4 novembre 1993 d'un aménagement à 2 fois 2 voies** avec statut d'autoroute entre Toulouse et Marssac et de route express entre Marssac et Séverac-le-Château.

1994-1995 :

Etudes d'A.P.S.I. de deuxième phase, afin de déterminer l'ensemble des aménagements nécessaires à la réalisation du parti retenu.

1994 :

Consultation des élus locaux et chambres consulaires pour préciser les objectifs et les enjeux de l'aménagement ainsi que pour définir, en concertation avec les acteurs locaux, les contraintes auxquelles le projet devait répondre.

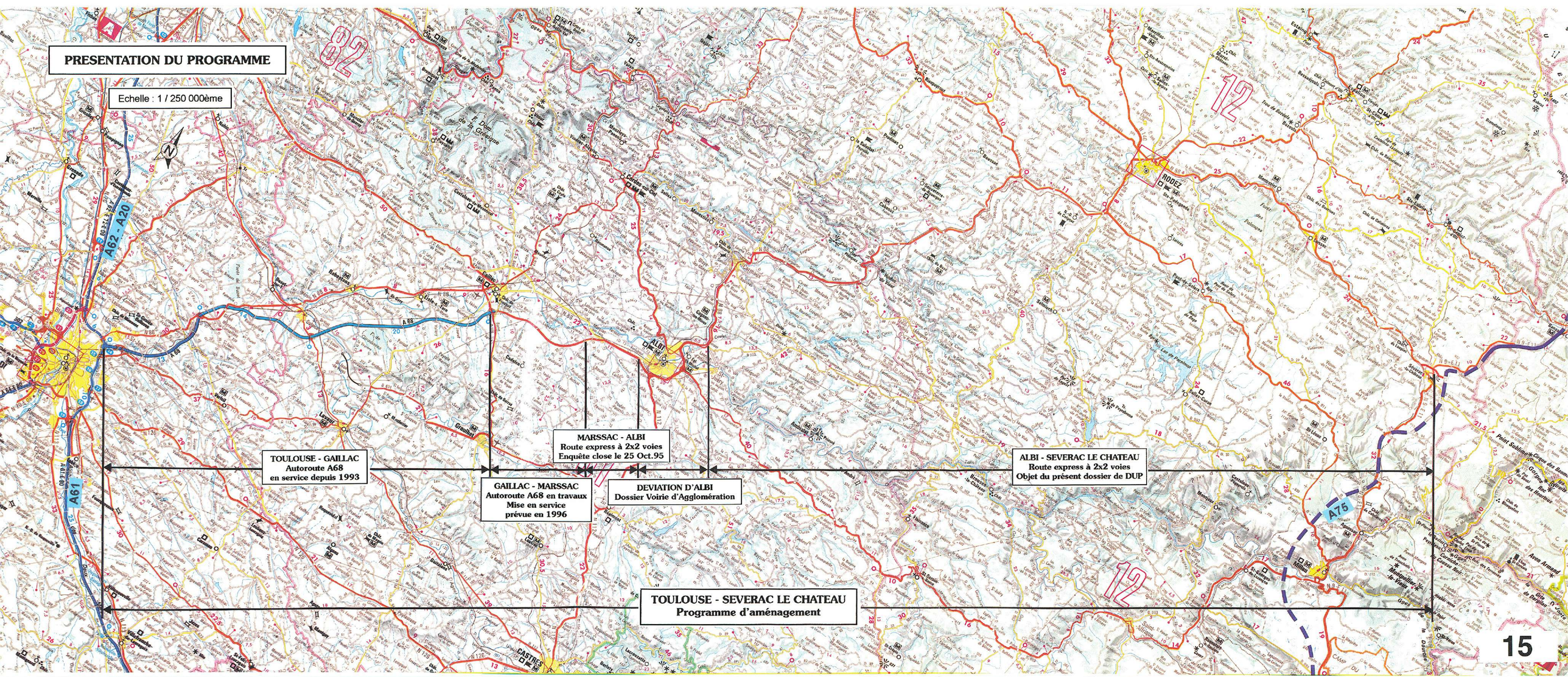
Etudes techniques et environnementales des différents tracés envisageables et concertation avec tous les partenaires concernés. Analyse comparative détaillée des variantes apparues les plus pertinentes.

1995 :

Bilan de la concertation et adaptations du projet.

Choix par **décision ministérielle en date du 13 juillet 1995 de la variante retenue** pour être soumise à enquête publique.

Analyse détaillée des impacts de la solution retenue et élaboration du **dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.**


PRESENTATION DU PROGRAMME
Echelle : 1 / 250 000ème
TOULOUSE - GAILLAC
Autoroute A68
en service depuis 1993
GAILLAC - MARSSAC
Autoroute A68 en travaux
Mise en service
prévue en 1996
MARSSAC - ALBI
Route express à 2x2 voies
Enquête close le 25 Oct.95
DEVIATION D'ALBI
Dossier Voirie d'Agglomération
ALBI - SEVERAC LE CHATEAU
Route express à 2x2 voies
Objet du présent dossier de DUP
TOULOUSE - SEVERAC LE CHATEAU
Programme d'aménagement
A62, A20
A68
A61
A75
ALBI
RODEZ
CASTRES
15

2.3. Justification du parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement à 2 fois 2 voies entre Albi et Séverac-le-Château, avec dénivellation des carrefours et statut de route express, répond aux fonctions, qui doivent être assurées par cette liaison, de **maillage** du réseau autoroutier national d'une part et de **désenclavement** du Sud du Massif Central d'autre part, telles qu'elles ont été confortées lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire qui s'est tenu à Mende en juillet 1993.

En effet, une liaison moderne et sûre, offrant des caractéristiques de confort et de sécurité homogènes avec celles des axes autoroutiers qu'elle raccorde à l'Est (A75) et au Sud-Ouest (A20 - A61 - A62) est seule à même de répondre aux besoins de déplacements et de liaisons en termes de **niveaux de trafic**, de **sécurité** et de **fluidité**.

Niveaux de trafic

Les niveaux de trafic relevés en 1993 sur les différentes sections de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château sont visualisés sur le graphique ci-contre (schéma 1). Ces niveaux varient sensiblement selon les sections, les secteurs les plus chargés se situant logiquement aux abords des villes principales et pôles d'activité que sont Albi, Carmaux et Rodez (15 000 à 20 000 véh/j).

En dehors de ces zones, le trafic actuel oscille entre 4 200 et 6 000 véhicules par jour et la proportion de poids lourds dans le trafic total est d'environ 10 %.

Ces niveaux de trafic sont en forte croissance comme le montrent les quatre schémas ci-contre, puisque l'on a enregistré en 5 ans (1988 - 1993) des augmentations de 25% entre Albi et Rodez, et de 30% entre Laissac et Séverac-le-Château.

Ces taux sont supérieurs à ceux observés au niveau national.

En l'absence de tout aménagement de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château, la simple extrapolation de ces niveaux de trafic à l'horizon 2010 en prenant en compte les croissances annuelles constatées ces dernières années conduirait à des trafics moyens journaliers supérieurs à 11 000 véh/j sur la moitié de l'itinéraire (d'Albi aux Farguettes et de Baraqueville à Laissac - confer schéma n° 2 : " prévisions au fil de l'eau ").

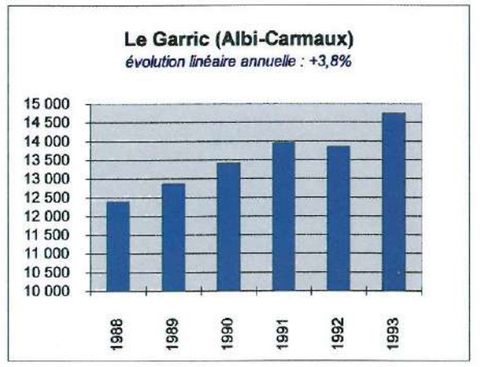
Ces valeurs constituent des niveaux très importants pour une simple route à 2 voies comme la RN88 actuelle, à la limite de capacité en section courante.

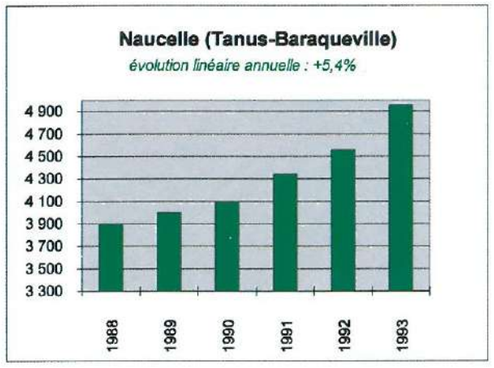
La réalisation d'une 2 fois 2 voies résoudra ces problèmes de capacité.

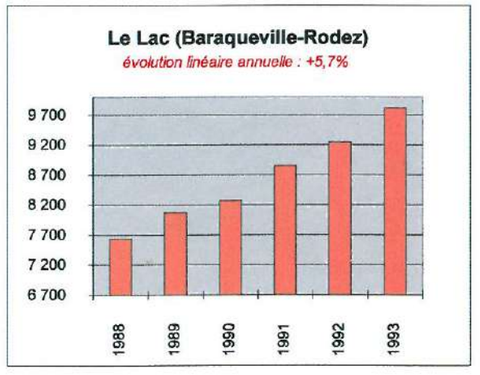
Sur les autres sections (Les Farguettes - Baraqueville, Laissac - Séverac-le-Château), les niveaux de trafic prévisibles dans la même hypothèse et à la même échéance sont de l'ordre de 7 000 à 8 000 véhicules / jour.

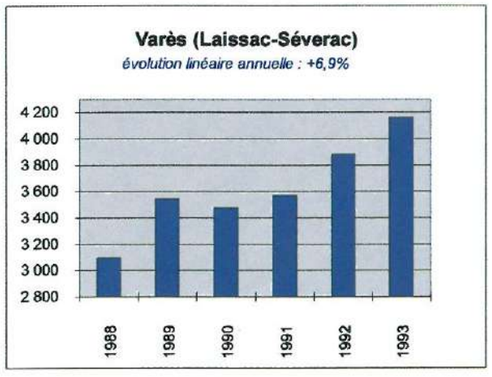
La réalisation de l'aménagement aura des effets d'induction (augmentation du nombre de déplacements des usagers du fait d'une meilleure infrastructure) et de report de trafics depuis des itinéraires concurrents (Autoroutes A20 et A89 entre Toulouse et Clermont-Ferrand, vallée du Rhône). Ces effets d'induction ou de report sont de nature à porter les niveaux de trafic sur les sections les moins chargées à des valeurs supérieures à 10 000 véh/j voire proche de 15 000 véh/j dans certains scénarios (cf schémas 3 et 4).

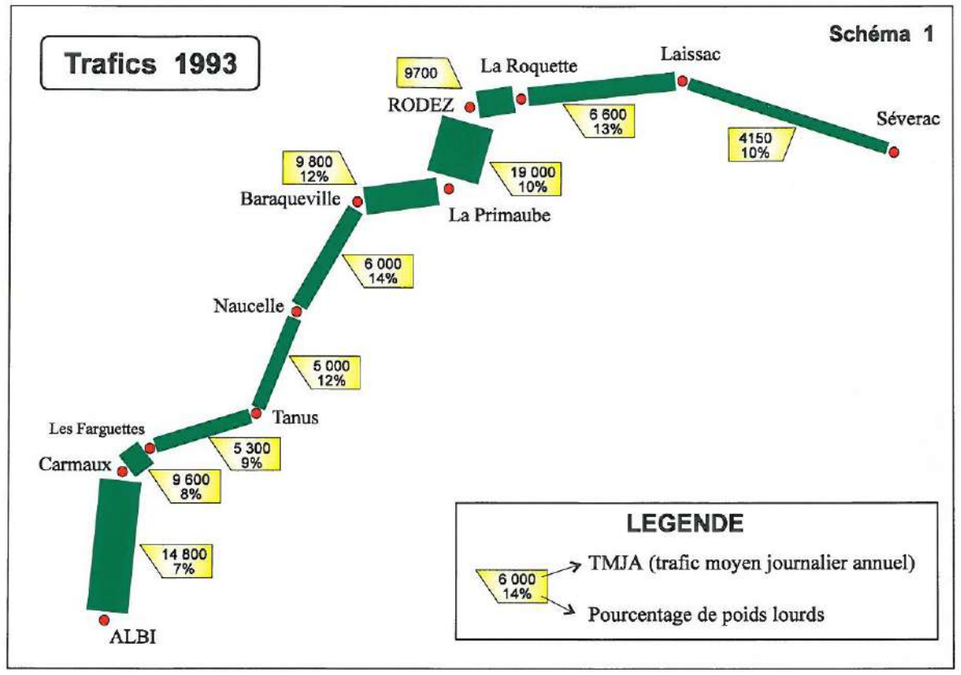
Il s'agit là de niveaux de trafic qui justifient une infrastructure à 2 fois 2 voies pour répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2010.



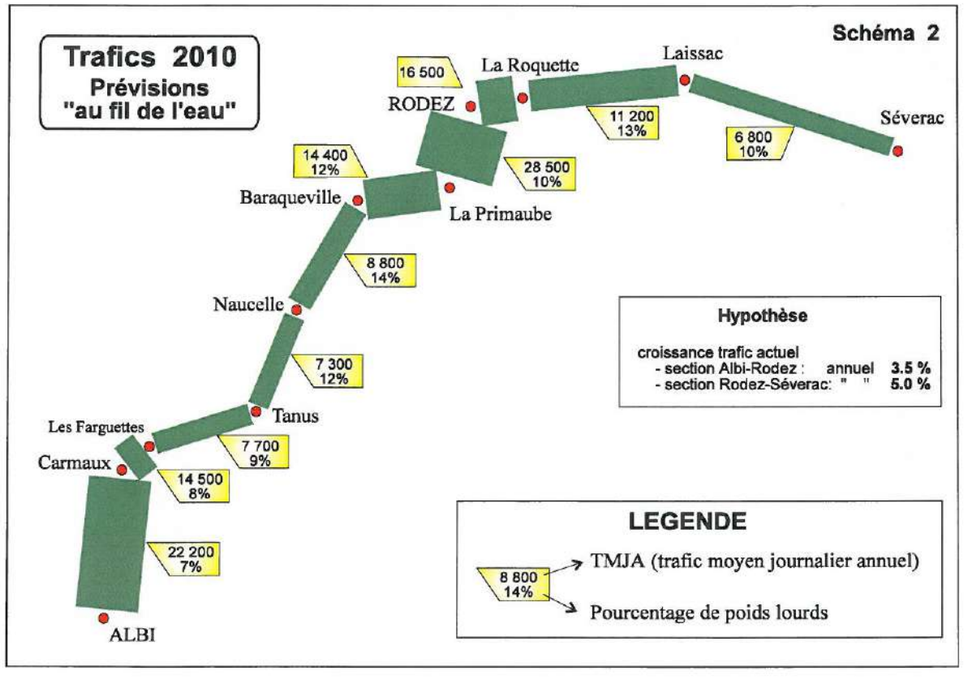




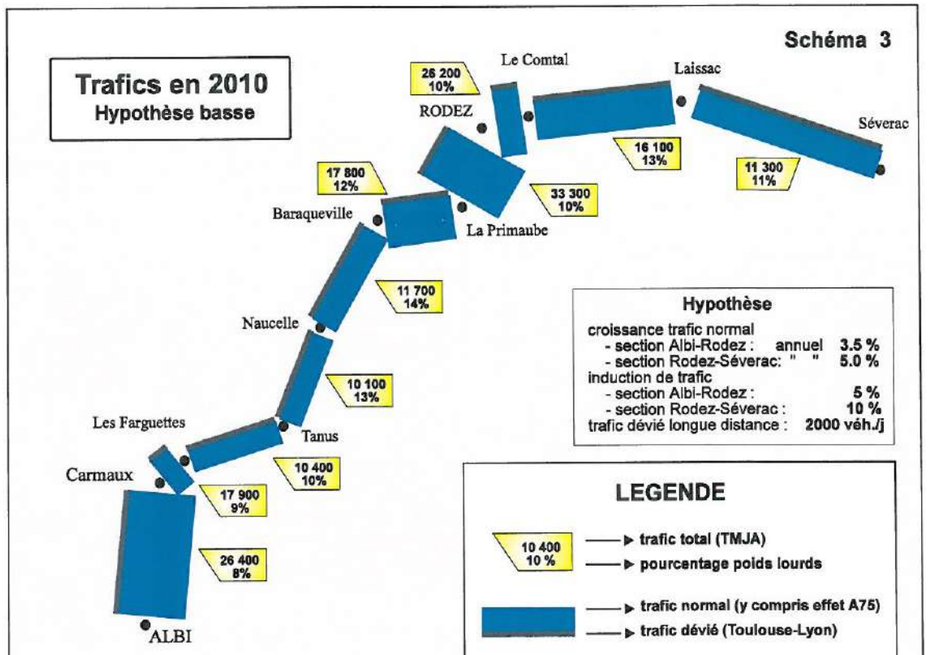


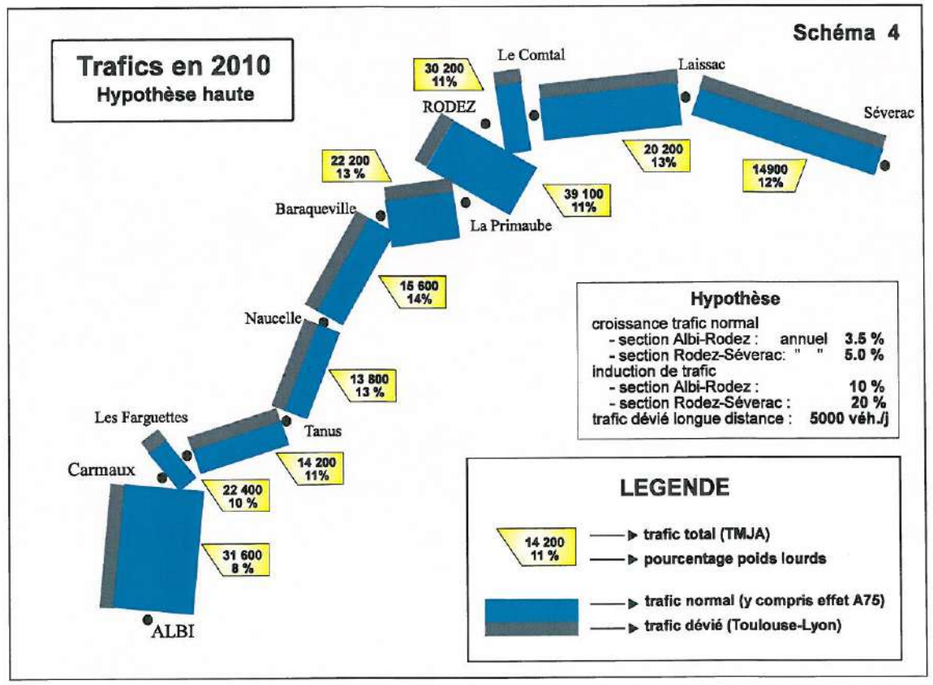


PREVISIONS DE TRAFIC SANS AUCUN AMENAGEMENT



PREVISIONS DE TRAFIC AVEC AMENAGEMENT





Sécurité

La RN88 actuelle présente des taux d'accidents corporels supérieurs à la moyenne nationale sur des zones cumulées égales à 85 % de l'itinéraire entre Albi et Séverac. Globalement le taux d'accidents est supérieur à la moyenne nationale d'environ 20 %, avec toutefois une gravité des accidents moindre.

Certaines sections se révèlent significativement accidentogènes comme Tanus - Naucelle, qui correspond à la descente et à la remontée du Viaur, avec des taux élevés d'accidents en virage, de sorties de chaussée et de heurts d'obstacles, ou encore Baraqueville - La Primaube, où les accidents sont particulièrement graves.

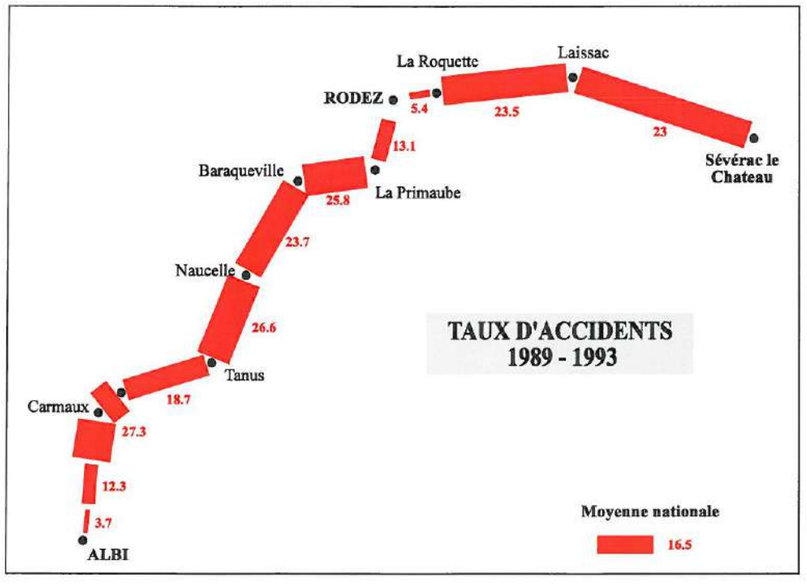
Il en est de même de l'ensemble de la traversée de l'agglomération de Carmaux, avec un taux de 2 roues impliqués très élevé, et un fort taux de tués.

On relève également de nombreuses zones d'accumulation d'accidents sur la RN88 ; les plus importantes concernant les communes de Carmaux (17 accidents), Calmont (20 accidents), Tauriac-de-Naucelle (2 zones - 13 accidents), Baraqueville (2 zones - 11 accidents).

Les caractéristiques de l'aménagement projeté, son classement en route express, permettront de résorber les différents problèmes relevés sur l'itinéraire actuel. En effet, une route express à 2x2 voies offre comme avantages :

- une plus grande lisibilité de la route (ce type de voie est bien identifié par l'usager et il reste homogène tout au long de l'itinéraire) ;
- des dispositifs limitant le risque d'arrêt sur obstacle (glissière de sécurité sur Terre Plein Central dénivellation des carrefours, longueurs des bretelles d'accès et de sortie, absence d'accès riverain direct, bandes d'arrêt d'urgence pour les véhicules immobi-lisés) ;
- la possibilité de dépassement sans risque de collision frontale ;
- absence de superposition des trafics lents et rapides (l'écart important de vitesse est source d'accidents pour les deux catégories d'usagers).

En ce qui concerne le niveau de service, des équipements particuliers seront mis à la disposition des usagers pour leur assurer un meilleur confort : aires de repos et de services, centres d'entretien pour des interventions dans les délais les plus courts, signalisation, réseau d'appel d'urgence.



Fluidité et temps de parcours

Les conditions de circulation sur la RN88 actuelle sont particulièrement difficiles (il faut aujourd'hui près de 2 heures pour rejoindre, depuis Albi, l'A75 à Séverac-le-Château) et ne sont pas de nature à faciliter les échanges entre les villes desservies et encore moins à être attractives pour des trafics longue distance. De plus, les temps de parcours sont très irréguliers car très sensibles à la gêne de la circulation, qui elle même dépend des niveaux de trafic et de l'importance des flux de poids lourds.

Sous cet aspect, l'augmentation des trafics observée au cours des dernières années a entraîné une augmentation de la gêne d'autant plus durement ressentie que les possibilités de dépassement sont réduites.

Il est devenu particulièrement difficile, voire pratiquement impossible à certaines heures, de dépasser un véhicule sur des portions entières d'itinéraire, représentant des linéaires cumulés de plus en plus importants.

Ceci conduit à ramener progressivement la vitesse moyenne des véhicules légers (70 km/h environ) sur certains parcours à celle des poids lourds (à peine 50 km/h) ; le niveau de service qui en résulte s'en trouve d'autant plus dégradé que le relief de la zone est marqué.

Ces conditions de circulation, aujourd'hui difficiles, ne manqueraient pas de se détériorer, de façon intolérable pour les usagers, si aucun aménagement n'était réalisé.

La route express permettra le relèvement des vitesses autorisées à 110 km/h et surtout offrira des possibilités de dépassement de manière continue. Les gains de temps qui en découleront seront substantiels puisque le temps de parcours nécessaire pour effectuer le trajet Albi - Séverac-le-Château devrait s'abaisser à 1 h 15, soit un gain de 3/4 d'heure environ par rapport à la situation actuelle.

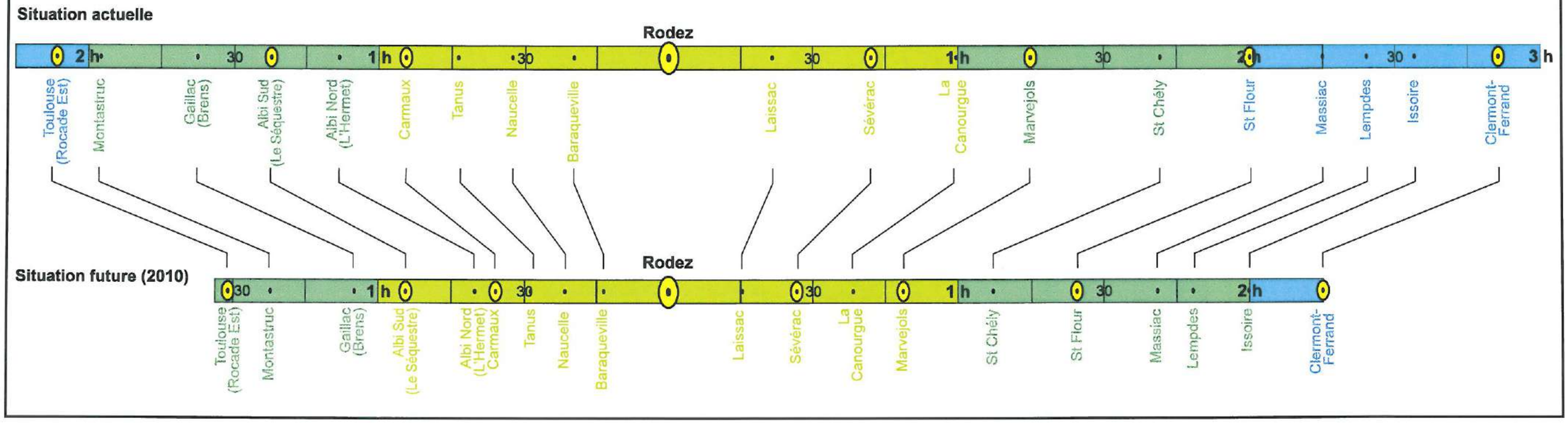
L'aménagement mettra Rodez à moins de 1h30 de l'agglomération Toulousaine (contre largement plus de 2 heures aujourd'hui) et la liaison entre Albi et Clermont-Ferrand ne demandera plus que 3 heures contre 4 heures actuellement.

La route express à 2x2 voies améliorera de manière significative l'accessibilité des pôles de la zone et assurera un réel désenclavement de tous les territoires concernés.

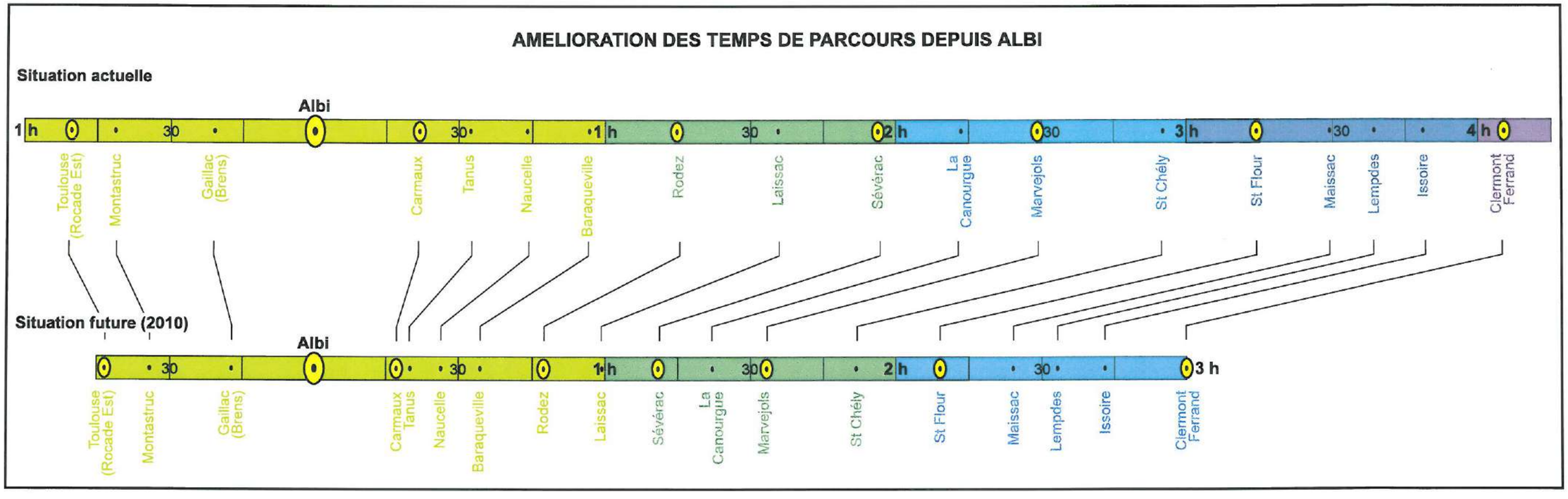
L'aménagement d'une route express à 2 fois 2 voies entre Albi et Séverac-le-Château permettra de résoudre les problèmes de sécurité et de capacité que pose la route actuelle. Cette grande liaison routière, reliant les autoroutes A75 et A20-A61-A62 au sud du Massif Central, assurera le désenclavement des territoires traversés qui, en l'absence d'aménagement, ne manqueraient pas de voir s'aggraver de façon dramatique les handicaps dont ils souffrent aujourd'hui.

C'est ce parti d'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château qui est soumis à la présente enquête en vue de sa déclaration d'utilité publique.

AMELIORATION DES TEMPS DE PARCOURS DEPUIS RODEZ



AMELIORATION DES TEMPS DE PARCOURS DEPUIS ALBI



3. Présentation générale de la zone d'étude

3.1. Définition de la zone d'étude

Le parti d'aménagement retenu et fixé au terme de la première phase d'A.P.S.I. répond aux principales fonctions d'une grande liaison d'aménagement du territoire, telle que prévue au Schéma Directeur Routier National.

Les objectifs de maillage du réseau autoroutier et d'aménagement du territoire assignés à la section Albi - Séverac-le-Château orientent et guident la recherche des tracés, qui se doivent de permettre des liaisons aussi rapides que possible (fonction de grande liaison) tout en irriguant au mieux les territoires traversés (fonction d'aménagement du territoire). La zone d'étude ne peut donc s'éloigner significativement des principaux pôles de l'itinéraire actuel que constituent notamment Albi, Carmaux, Naucelle, Baraqueville, Rodez, Laissac et Séverac-le-Château et les liaisons entre la future 2x2 voies et ces pôles économiques se doivent d'être les plus performantes possible.

L'évitement, dans toute la mesure du possible, des lieux de vie, la prise en compte des zones de contraintes physiques trop importantes dont le contournement serait hors de propos avec le projet envisagé et l'indispensable maillage avec les principales voiries structurantes des deux départements (et notamment les RD911, RD994, RN140, RD988) sont les autres paramètres pris en compte dans la recherche des tracés, avec bien sûr, le nécessaire phasage de l'opération en tranches fonctionnelles.

En cohérence avec le parti d'aménagement général retenu, trois sections ont déjà fait l'objet de procédures spécifiques compte tenu de l'urgence qu'elles présentaient et de l'intérêt fonctionnel qu'elles offraient :

- la déviation de Carmaux, agglomération de 20 000 habitants dont le centre ville est aujourd'hui encore traversé de part en part par la RN88. Longue de 13 km, cette déviation a été déclarée d'utilité publique le 8 décembre 1995. Elle est soumise à enquête pour lui conférer le statut de voie express au lieu de statut de déviation d'agglomération,
- le franchissement de la vallée du Viaur, principale difficulté topographique entre Albi et Rodez, déclaré d'utilité publique le 2 janvier 1995 ; la construction de l'important viaduc qu'elle comporte est en cours,
- l'opération Baraqueville - Rodez (12 km), pour résoudre les problèmes de congestion de l'actuelle RN88 à l'approche de Rodez. Elle a été déclarée d'utilité publique le 6 juillet 1995 et verra son statut modifié, comme pour la déviation de Carmaux, à l'issue de la présente enquête.

L'aménagement en route express à 2x2 voies des autres sections de l'itinéraire, qui représentent près de 85 km, nécessite d'envisager un découpage en tronçons élémentaires indépendants et fonctionnels, de 10 à 20 km environ, adapté aux possibilités de financement de l'Etat et des collectivités.

La recherche de tracés se doit donc d'intégrer ce paramètre, afin que les raccordements provisoires de la future voie express à la RN88 actuelle ne nécessitent pas des barreaux dont la longueur serait disproportionnée avec les fonctionnalités recherchées.

L'ensemble de ces éléments a conduit à la définition du périmètre d'étude cartographié ci-contre, sur lequels apparaissent les grands tronçons fonctionnels constituant l'ensemble du projet. C'est à l'intérieur de ce périmètre d'étude qu'ont été recherchées, analysées et comparées les différentes variantes de tracé envisageables.

3.2. Le contexte socio-économique et l'environnement

La structure économique de la zone d'étude est marquée par deux grandes composantes :

- une forte tradition rurale, avec une activité agricole dominée par l'élevage ; l'aire d'étude possède un cheptel très important, (ovins, bovins et porcins), tout particulièrement dans la partie aveyronnaise.
- une concentration d'activités industrielles au Sud, localisées dans le secteur de Carmaux-Albi, et tournées traditionnellement vers l'exploitation minière et la métallurgie. La crise enregistrée dans ces secteurs depuis plusieurs décennies a conduit à une certaine diversification de ces activités.

Les autres supports particuliers de l'économie de la zone sont apportés par l'industrie agro-alimentaire, très développée, par le textile, le cuir, et le travail du bois.

Le territoire de l'aire d'étude possède un patrimoine culturel riche et des sites prestigieux (Albi, Conques, Cordes, vallées du Tarn, du Lot) qui génèrent des activités touristiques de première importance.

Les préfectures d'Albi et de Rodez concentrent les activités administratives, les services et les commerces, qui représentent les sources d'emploi les plus importantes dans ces deux agglomérations.

En zone agricole, les chef lieux de canton jouent un rôle fort de bourg-centre, en regroupant commerces et services, irriguant ainsi des territoires parfois très étendus ; Naucelle, Baraqueville, Laissac et Séverac-le-Château sont particulièrement représentatifs de cette organisation spatiale.

Le milieu naturel occupe des surfaces très variables selon les secteurs considérés, et se présente sous la forme de milieux très différenciés.

L'Albigeois est dominé par les secteurs urbanisés d'Albi et Carmaux ainsi que par l'agriculture de plaine. L'espace naturel y est réduit et morcelé, souvent relictuel sur les coteaux calcaires et lignes de crêtes. Néanmoins, les versants Sud sont souvent occupés par une végétation subméditerranéenne qui fait leur originalité (landes à genévriers et à buis, pelouses sèches sur d'anciennes vignes ou parcours à moutons). La diversité floristique et faunistique y est remarquable.

Dans les Ségalas du Tarn et du Rouergue, les vallées encaissées et boisées du Viaur et de ses affluents tranchent nettement avec les plateaux défrichés et cultivés. Leurs versants portent des boisements et taillis de chênes, de charmes, de châtaigniers et de hêtres (en amont des bassins), ainsi que, plus récemment, des plantations de résineux. De nombreuses parcelles en friche, anciennes vignes ou anciennes prairies, témoignent d'une forte déprise agro-pastorale.

Les vallées jouent un rôle de "refuge" pour certaines espèces de la faune et de la flore, alors que les plateaux du Ségala ont été profondément transformés par l'agriculture et l'élevage. Elles constituent également des voies de migration pour de nombreux oiseaux et des axes de passage pour certains mammifères comme le chevreuil et le sanglier.

Entre Rodez et Séverac-le-Château, le couvert végétal tient une place importante. Au Sud le versant du Lévezou est couvert de forêts de chênes sessiles, châtaigniers et hêtres (forêt des Palanges) avec quelques tourbières correspondant à des secteurs d'intérêt biologique remarquable. Au Nord les pentes et plateaux calcaires des causses du Comtal et de Séverac-le-Château sont couverts d'une végétation rase ou arbustive (garrigues, maquis, landes et pelouses) et laissés en pâture aux ovins. Les paysages y sont sauvages et désertiques et les panoramas nombreux.

ZONE D'ETUDE

Zone d'étude

Section déclarée d'Utilité Publique

RODEZ

Laissac

Sévérac le Chateau

Baraqueville

Naucelle

Carmaux

ALBI

Echelle : 0 5 km

DECOUPAGE DES SECTIONS

A
L'Hermet - La Tête

B
Déviation de Carmaux

C
Carmaux - Tanus

D
Vallée du Viaur

E
Secteur de Naucelle

F
Secteur de Baraqueville

G
Baraqueville - Rodez

H
Rocade de Rodez

I
Rodez - Montrozier

J
Montrozier - Gaillac d'Aveyron

K
Gaillac d'Aveyron - Sévérac

Echelle : 0 5 km

Opérations soumises à enquête pour :		
Secteur	**Classement en Route Express**	**Travaux et classement en Route Express**
A		Albi - Carmaux
B	Déviation de Carmaux	
C		Carmaux - Tanus
D	Franchissement du Viaur	Déviation de Tanus
E		Secteur de Naucelle
F		Secteur de Baraqueville
G	Baraqueville - Rodez	
H		Rocade de Rodez
I		Rodez - Montrozier
J		Montrozier - Gaillac d'Aveyron
K		Gaillac d'Aveyron - Sévérac

4. Analyse des variantes

Le parti d'aménagement de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château a été défini au terme de la première phase d'A.P.S.I.

Compte tenu de l'importance du linéaire du projet, qui porte sur plus de 100 km, celui-ci a été découpé en 11 secteurs élémentaires, selon le plan synoptique ci-contre.

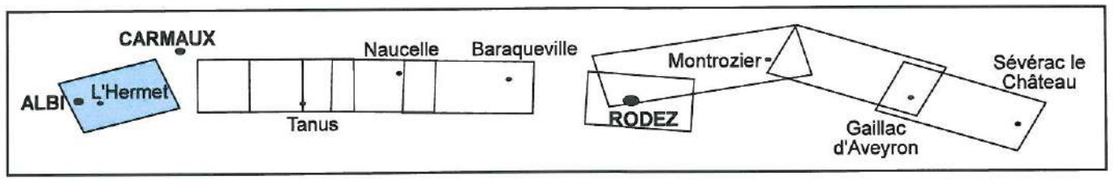
Ce découpage ne préjuge cependant pas des analyses qui ont été menées, celles-ci ayant porté sur des tronçons fonctionnels et cohérents du projet, recoupant des sections avoisinantes si nécessaire.

Trois de ces sections ont fait l'objet d'ores et déjà de déclaration d'utilité publique et ne sont soumises à la présente enquête que pour leur conférer le statut de route express. Il s'agit de la déviation de Carmaux, du franchissement de la vallée du Viaur et de la liaison Baraqueville - Rodez.

Sur les autres secteurs, un recueil de contraintes dans tous les domaines (topographie, environnement, socio-économie...) a permis la définition de variantes envisageables. Celles d'entre elles qui apparaissaient comme étant les plus pertinentes ont fait l'objet d'une analyse comparative. Ces solutions ont été portées à la concertation, puis ont été adaptées en réponse aux préoccupations locales.

Pour chaque secteur, les principales raisons ayant conduit au rejet d'une variante sont présentées en *caractères italiques bleus*, les raisons du choix de la variante retenue en **caractères gras bleus.**

SECTEUR L'HERMET - LA TETE



1. Les principaux enjeux locaux

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un raccordement des sections prévues sur Albi et Carmaux, à savoir la déviation de Lescure au Sud, au niveau de l'Hermet, et la déviation de Carmaux au Nord, au niveau de la Tête. En 1988 cet itinéraire l'Hermet - la Tête avait été amélioré par la réalisation de deux voies en fond de vallée de la Baïsse, pour le sens Carmaux - Albi, la RN88 actuelle servant d'axe à deux voies dans l'autre sens. Les réserves foncières et les diverses modalités d'échanges avaient été prévues pour une mise à 2 fois 2 voies ultérieure, avec déclassement de la RN88 actuelle.

C'est dans cette logique que le projet de voie express a été étudié et il n'y a pas de variante envisageable.

2. Les contraintes

Les principales contraintes pour l'infrastructure sont une topographie et un contexte géologique difficiles avec un tracé essentiellement dans les alluvions du fond de la vallée de la Baïsse, aux pentes instables. La nouvelle voie doit être hors d'eau pour les crues de ce ruisseau et ne doit pas perturber l'écoulement de son affluent, le Coules, qui est franchi au Sud.

Le projet s'inscrit dans la coulée verte de la Baïsse et passe entre deux zones boisées riches au plan faunistique (de nombreuses collisions avec des chevreuils ou des sangliers ont été enregistrées).

Les lieux de vie le long du tracé et au Sud de la section, la proximité de la voie ferrée sur le versant Ouest et le maintien des accès riverains vers l'Ouest (au niveau de Blanquet vers Les Pignes) constituent également des contraintes pour l'aménagement.

3. Les variantes étudiées

Compte tenu du contexte de la zone d'étude décrit ci-dessus, il n'y a pas de variante envisageable. La solution rationnelle consiste au doublement sur place de la chaussée existante dans le fond de la vallée de la Baïsse, les emprises nécessaires pour cela ayant été réservées dès l'origine.

4. La variante retenue

Elle se développe donc entre les projets de déviation de Lescure et de Carmaux et consiste au doublement par l'Est de la chaussée utilisée actuellement pour le sens Carmaux - Albi.

La chaussée de l'ancienne RN88 actuellement utilisée pour le sens Albi - Carmaux, avec des accés dangereux, sera conservée comme voie de desserte locale.

La mise à 2x2 voies du secteur en fond de vallée de la Baïsse est indispensable pour assurer la continuité de l'axe Albi - Séverac Le Château et répond bien aux enjeux et contraintes définis préalablement. Elle permet un rapprochement entre Carmaux et Albi, et entre les zones d'activités présentes aux deux extrémités du tronçon, contribuant ainsi au développement de l'économie locale. La sécurité des usagers et des riverains, leur désenclavement et leur cadre de vie, sont nettement améliorés avec le déclassement de l'ancienne RN88, qui assurera la desserte riveraine et les accés secondaires.

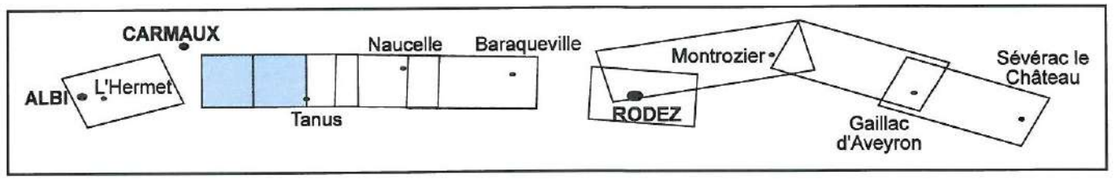
A
L'Hermet - La Tête

Déviation de Carmaux
DUP du 25/10/95

Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN

Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante

SECTEUR CARMAUX - TANUS



1. Les principaux enjeux locaux

Le projet s'inscrit dans le cadre du raccordement des sections prévues sur Carmaux d'une part, du franchissement de la vallée du Viaur d'autre part, à savoir l'extrémité Nord de la déviation de Carmaux, au lieu-dit "Croix de Mille", et le demi-échangeur situé à l'origine Sud de la déviation de Tanus, au droit du Capélard.

La fonctionnalité de cet échangeur constitue un enjeu majeur pour la desserte du secteur. En effet, ce projet d'échange avec la future infrastructure, tourné vers le Nord, permet aux usagers venant ou allant à Tanus ou Réquista (accès au marché hebdomadaire à bestiaux de Réquista par la RD53), d'écourter l'itinéraire actuel qui descend en fond de vallée avec des conditions très médiocres.

2. Les contraintes

Les zones urbanisées les plus importantes sont situées à Graummont et Montpieu. Le reste des secteurs bâtis est constitué par des hameaux et habitations isolées implantées essentiellement le long de la RN88 actuelle et de la voie ferrée.

L'agriculture est la principale activité du secteur et se répartit entre de nombreuses petites exploitations.

La zone d'étude se situe dans un site vallonné, entaillé au Nord par la vallée du Céret et au Sud par celle du Céroc, deux cours d'eau sensibles de bonne qualité, notamment le Céret qui alimente en aval le barrage de Fontbonne, principale réserve pour l'alimentation en eau potable du secteur. Le milieu naturel est peu riche mais la zone d'étude se situe à proximité de quatre Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique et on peut noter la présence de grande faune dans la partie Ouest.

3. Les variantes étudiées

Cinq variantes ont été envisagées sur ce secteur.

La variante C1 prolonge la déviation de Carmaux, avec un contournement de la Croix de Mille par le Nord après franchissement de la voie ferrée et de la RN88 actuelle. Elle contourne ensuite Graummont par le Nord et s'inscrit entre la vallée du Céret et la nationale, qu'elle ne franchit jamais, jusqu'à son raccordement avec la déviation de Tanus au Capélard.

La variante C2 est identique à C1 jusqu'à l'Ouest immédiat de Cantaussel, où elle s'en détache pour contourner Graummont par le Sud et reprendre l'axe de la RN88 actuelle jusqu'à la Baraque de Cardayré, tout en rectifiant les virages du tronçon trop sinueux entre le Doumergou et le Théron. Elle rejoint à ce niveau C1 puis la déviation de Tanus.

La variante C3 traverse la RN88 au Nord-Est de la Croix de Mille et vient s'accoler à la voie ferrée, qu'elle suit autant que possible jusqu'au Nord-Ouest du Pradal. Au-delà, elle rejoint les deux variantes précédentes après avoir franchi la RD71 au Pas d'Albi, puis la RN88 avant la Baraque de Cardayré.

La variante C3-1 permet le passage de C3 à C1. Elle correspond à C3 jusqu'au droit du Suc. A ce niveau elle s'incurve vers le Nord pour venir s'accoler à la RN88 au Doumergou, qu'elle suit en parallèle côté Sud sur environ 1400 m. Par la suite, afin d'éviter le bâti à l'approche du Pas d'Albi, elle traverse la nationale pour se raccorder au tracé de C1 qu'elle adopte jusqu'à la fin du secteur.

La variante C4 se différencie des précédentes dès son origine, car elle ne reprend pas le tracé du raccordement Nord de la déviation de Carmaux. Elle s'en détache dès le Sud du Clos Vieil et se développe le long de la voie ferrée, coté Sud. Elle rejoint la variante C3 après avoir franchi la voie SNCF à l'Ouest du château de Poutac.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante C1 s'approche du ruisseau du Céret, avec un impact important sur le milieu naturel de la vallée et un risque de pollution de ses eaux qui alimentent le barrage de Fontbonne. Le village de Graummont est soumis à des nuisances visuelles et sonores.

Elle pénalise le parcellaire agricole, et de grandes exploitations sont touchées par le tracé.

Les contraintes géotechniques sont importantes (présence de zones compressibles), dans un relief marqué.

La variante C2 soumet le bâti à des nuisances et à une destructuration (démolition de nombreuses habitations), à la traversée de Graummont notamment.

Elle nécessite la création de plusieurs itinéraires parallèles de désenclavement, consommateurs d'espace, et la réalisation des travaux sous circulation est contraignante.

Son impact sur le milieu naturel est moindre, avec tout de même l'arrachage d'un grand nombre d'alignement de platanes le long de la RN88 actuelle et le risque également de pollution du Céret.

La variante C3 est peu dommageable sur le plan environnemental. Elle reste globalement éloignée des secteurs habités et est moins destructurante pour l'agriculture, en longeant la voie ferrée sur une grande partie de son linéaire. Elle offre de plus l'opportunité de supprimer trois passages à niveau.

La variante C3-1 présente évidemment les mêmes aspects que C3 à l'ouest et que C1 à l'est, avec notamment la proximité du Céret sur sa dernière partie. Le franchissement de la RN88, qu'il faut rétablir, entraîne une consommation d'espace importante par effet de biais.

La variante C4 présente également un impact faible sur le milieu naturel et le bâti, avec tout de même un rapprochement, par rapport à la précédente, des hameaux de Montpieu et l'Hermet.

La destructuration de l'exploitation agricole du Suc, qu'elle isole entre la voie ferrée et son tracé, est très pénalisante.

Enfin, ce tracé ne permet pas un bon positionnement de l'échangeur avec la RN88, à hauteur de la Croix de Mille.

Le bilan de la concertation a fait ressortir un large consensus pour le rejet des variantes C2 et C4 qui présentaient un impact trop important sur le bâti et l'agriculture.

Pénalisante pour l'agriculture, les impacts de la variante C1 sur le milieu naturel et surtout sur la vallée du Céret ont également conduit à son abandon.

La variante C3-1 a été écartée par son impact sur le Céret, à l'identique de C1 sur sa partie Est, et pour les problèmes posés par le biais au niveau du franchissement de la RN88.

Le choix s'est donc porté sur la variante C3. Elle respecte les principaux enjeux tout en évitant au mieux les secteurs bâtis et naturels comme le ruisseau du Céret, et en préservant mieux que les autres le milieu agricole. La continuité des transparences sous la voie ferrée peut être assurée, ce qui réduit les allongements de parcours. Elle a reçu l'approbation du plus grand nombre lors de la concertation. Elle ne se différencie pas sensiblement des autres en terme de coût.

C
Carmaux -Tanus

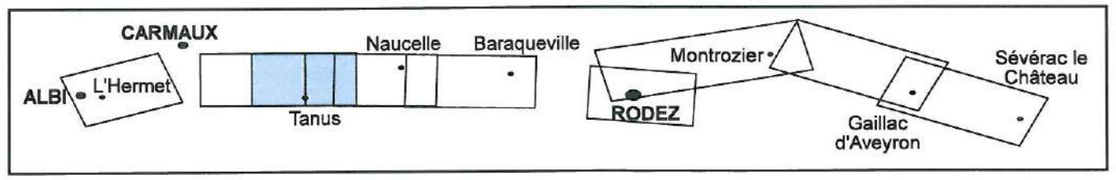
Déviation de Carmaux
DUP du 25/10/95

C1
C2
C3
C4
C3C1

Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante

Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN

SECTEUR DE LA VALLEE DU VIAUR



Le projet de franchissement de la vallée du Viaur constitue une opération isolée qui a fait l'objet d'une enquête spécifique en 1994, compte tenu de l'urgence qu'il y avait à résorber ce "point noir". Cette enquête n'intégrait pas de déviation de Tanus à proprement dit, mais portait sur un raccordement provisoire à l'actuelle RN88 au Nord de Tanus, dans la logique des études menées antérieurement à l'A.P.S.I.

Compte tenu de la vocation de la RN88, il a été jugé préférable de créer une liaison directe avec un nouveau tracé qui dévie Tanus, entre l'extrémité Sud du viaduc du Viaur et la section Tanus - Croix de Mille. C'est cette liaison qui est présentée ci-après.

1. Les principaux enjeux locaux

La déviation de Tanus, dont le bourg est actuellement traversé par la RN88, et son raccordement au viaduc en construction, constitue l'enjeu majeur du secteur.

2. Les contraintes

Les zones bâties, constituées de hameaux isolés, sont situées à la Cabane Basse sur la RD53, Marsal, Montplaisir, la Moulinayrié et Flavin, le long de voies communales du Nord-Ouest de Tanus.

L'agriculture, principale activité du secteur, est répartie entre de petites exploitations.

La zone d'étude se situe dans un site entaillé par trois talwegs confluant en aval pour constituer un petit affluent rive gauche du Viaur. Le milieu naturel est peu riche mais la zone d'étude se situe à proximité de la Z.N.I.E.F.F. de la Basse Vallée du Viaur, au Nord-Ouest du tracé.

3. Les variantes étudiées

Deux variantes ont été envisagées sur ce secteur.

La variante D1 qui, après le Capélard, se dirige vers le Nord-Ouest de Tanus pour se raccorder sur le franchissement du Viaur, en laissant la Cabane Basse, Montplaisir, la Moulinayrié et Flavin à l'Est et Marsal à l'Ouest.

La variante D2, identique à D1 jusqu'à la traversée de la RD53 à l'Ouest de la Cabane Basse, prend ensuite une direction plus à l'Est, de manière à laisser tous les hameaux précités à l'Ouest du tracé, à l'exception de Flavin.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante D1 se développe à proximité de hameaux isolés du Nord-Ouest de Tanus qu'il faut protéger des nuisances sonores notamment.

Elle traverse un secteur caractérisé par de petites exploitations agricoles et coupe deux talwegs alimentant le Viaur en aval.

La variante D2 est pénalisante pour le bâti qu'elle soumet à des nuisances importantes surtout au passage entre la Moulinayrié et Flavin, à moins de vingt mètres de deux habitations.

Elle n'apporte aucun avantage sur les aspects environnementaux et s'avère plus contraignante sur le plan agricole par rapport à la variante précédente.

La variante D2 a été rejetée car nettement plus pénalisante que D1 sur le bâti. Elle est également plus longue.

Le choix s'est donc porté sur la variante D1, équivalente en coût à D2, et qui a fait l'objet d'un consenssus local. Moyennant quelques adaptations parcellaires et des protections localisées, elle permet de dévier Tanus tout en raccordant au plus court la 2x2 voies au viaduc en construction sur le Viaur.

D
Vallée du Viaur

Franchissement du Viaur
DUP du 02/01/95

Raccordement
abandonné

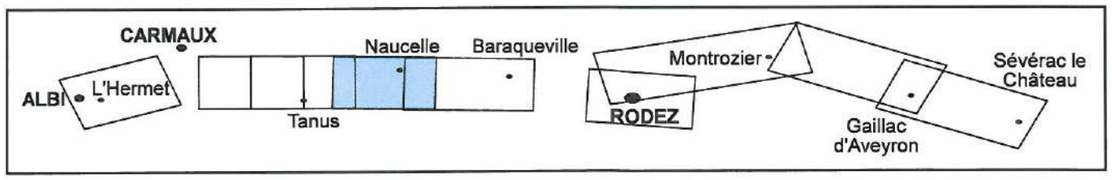
D1

D2

Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN

Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante

SECTEUR DE NAUCELLE



1. Les principaux enjeux locaux

La bonne desserte du chef-lieu de canton, des principales zones urbanisées du secteur, des activités économiques, commerciales ou touristiques, l'accessibilité à la gare SNCF, ainsi que l'irrigation de l'arrière pays (Sauveterre-de-Rouergue), constituent les principaux enjeux sur le secteur de Naucelle. Ces aspects dépendent très fortement de la qualité des relations avec la future RN88, pour laquelle la localisation d'un échangeur pour l'accès aux villages concernés est donc très importante et doit être optimisée.

Le souci de rapprochement entre Naucelle et Naucelle-Gare est aussi apparu comme important.

2. Les contraintes

Au Nord-Ouest de la RN88 actuelle, le bâti est principalement regroupé entre Naucelle-Gare et Naucelle et les liaisons entre ces deux bourgs sont fortes. On retrouve également un développement linéaire de l'urbanisation au Sud de la nationale, le long des routes départementales desservant différents villages où l'agriculture constitue la principale activité, comme Camjac.

En dehors de l'axe urbain Naucelle - Naucelle-Gare - Camjac, les contraintes principales sur le plan de l'environnement sont les Z.N.I.E.F.F. des étangs de Mas Nau, Bonnefon et Besse, ainsi que le bois de la Gamasse géré par l'O.N.F.. La grande Z.N.I.E.F.F. de type II de la vallée du Viaur, particulièrement riche, borde le périmètre d'étude sur les côtés Sud et Est.

3. Les variantes étudiées

Trois variantes principales ont été envisagées sur ce secteur.

- **la variante E1** qui coupe la RN88 au niveau de la Baraque-St-Jean peu après l'échangeur prévu dans l'opération de franchissement de la vallée du Viaur, remonte vers Naucelle en passant à l'Ouest du Mas Nau et de la forêt de la Bécade, coupe la RD997 entre Naucelle et Naucelle-Gare, où serait situé un échangeur, pour remonter ensuite vers la Mothe en passant entre Démies et Rancillac.

Une sous-variante (1) qui passait plus à l'Ouest et se raccordait à une variante du secteur de Baraqueville a été abandonnée car elle se rapprochait trop de Naucelle, présentait un impact fort sur l'agriculture et induisait des nuisances sur le secteur de Jalecabre - Démies.

- **la variante E2** prolonge la section du Viaur en restant au Sud-Est de la RN88, contourne St-Martial par l'Est pour recouper la RN88 à la Caune près du passage à niveau et remonter vers Naucelle en longeant la voie ferrée jusqu'au secteur urbanisé de Naucelle-Gare. Elle rejoint ensuite la variante précédente, à hauteur de la RD997.

Une sous-variante (2) intermédiaire entre E1 et E2 a été évoquée mais non retenue car elle cumulait les inconvénients de ces deux solutions entre St-Martial et Bonnefon, sans en présenter les avantages.

- **la variante E3** contourne St-Martial par le Sud comme E2, puis restant à l'Est de la RN88, coupe la voie SNCF près de la Caune, remonte sur la commune de Camjac, entre Naucelle-Gare et Camjac, pour recouper une deuxième fois la voie ferrée après avoir franchi la RN88 entre Naucelle-Gare et le Lac Blanc. Elle retrouve les autres variantes après les Cours.

Plusieurs sous-variantes localisées ont été écartées.

La sous-variante (3) qui passait sur le Puech de Lagarde et franchissait la RN et la voie SNCF près de Radamax, a été jugée très déstructurante sur le plan agricole, peu intéressante vis-à-vis de l'implantation d'un échangeur, et était confrontée à un habitat dispersé important.

La sous-variante (4) qui passait à l'Est de Brucastel et se raccordait sur la variante F4 (Sud) du secteur de Baraqueville était confrontée à d'importantes contraintes topographiques, s'approchait du village de Frons, présentait des impacts agricoles très forts et ne permettait pas de phasage.

La sous-variante (5) au Sud de Pomeyrols, était, elle, très déstructurante sur le plan agricole tout en étant plus longue que E3.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante E1 franchit de nombreuses têtes de talwegs, milieux naturels sensibles, et s'avère pénalisante pour l'agriculture, en déstructurant fortement le parcellaire. Le passage à proximité de Naucelle s'effectue en remblai, moins favorablement que dans le cas de E2. Peu d'habitations se situent à proximité directe du tracé, mais La Grèze, Mas Nau ou Bonnefon, qui bénéficient d'une ambiance sonore calme, sont concernés par cette variante.

La variante E2 passe à proximité des étangs de Mas Nau et de la Besse, et écorne le bois de la Gamasse. Au Nord-Est , elle longe le Lieux, dans la partie amont de ce cours d'eau. Proche de la voie ferrée et de la RN88, elle est pénalisante pour le bâti qui s'est installé le long de ces axes, tel que St-Martial ainsi que sur les habitations le long de la RD997.

La variante E3 est très déstructurante pour l'agriculture, notamment sur le secteur de Camjac. Comme E2 elle affecte l'habitat diffus trés présent sur la zone d'étude, sans offrir comme cette dernière, une bonne desserte de Naucelle et de l'arrière-pays.

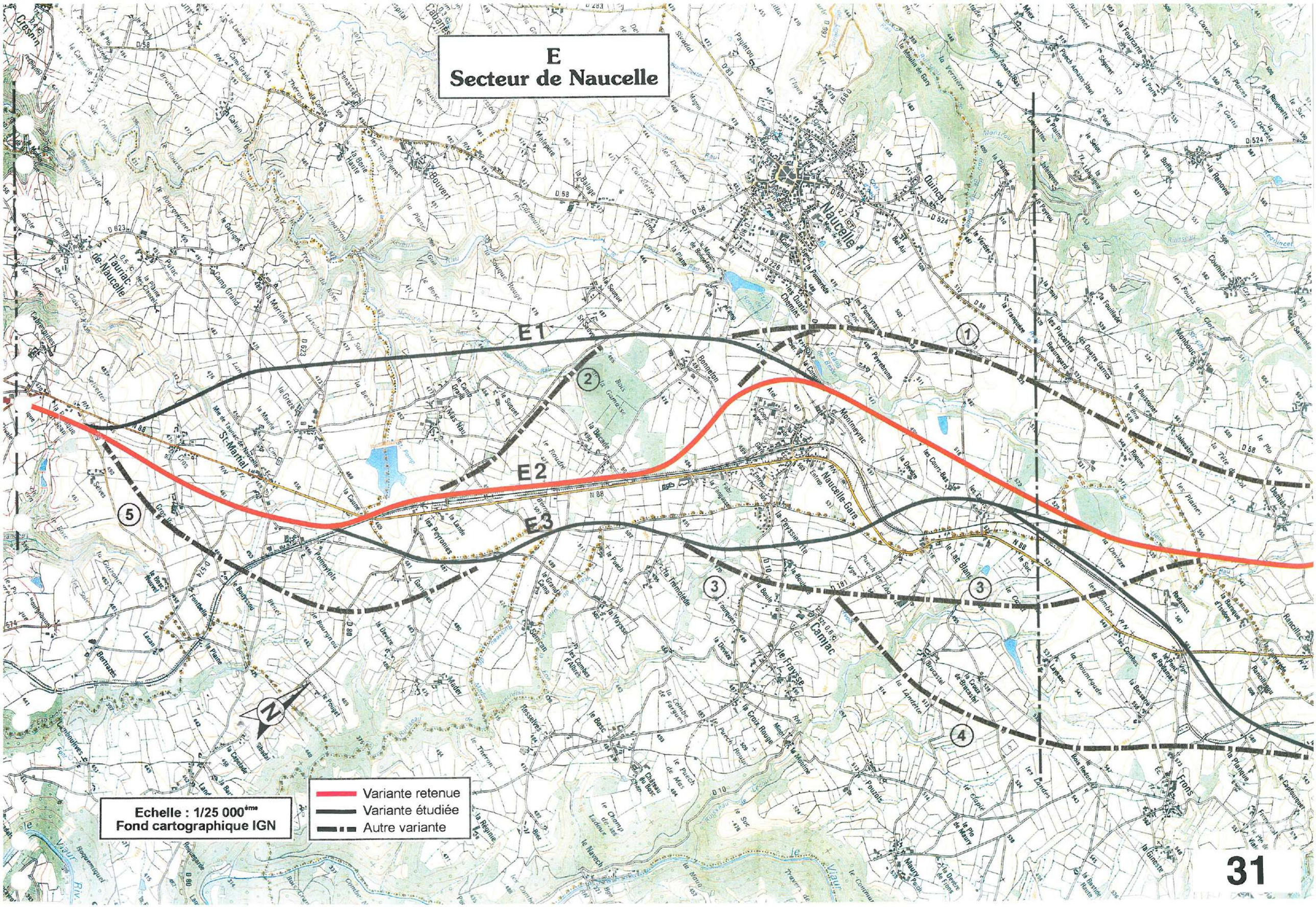
La phase de concertation a peu à peu conduit au rejet de la variante E3, qui s'avérait être la plus déstructurante sur le plan agricole, notamment sur la commune de Camjac. Surtout, elle n'apportait pas de potentialité intéressante pour le secteur de Naucelle à cause d'un échangeur situé trop à l'Est et ne confortait pas, en outre, la vocation de bourg-centre de Naucelle.

Les variantes E1 et E2 restaient donc comme les deux solutions susceptibles d'offrir de bonnes conditions de desserte tout en permettant de réaliser un aménagement entre Naucelle et Naucelle-Gare compatible avec les orientations d'urbanisation de ce secteur.

La variante E1 concernait peu d'habitations mais s'est avérée plus pénalisante que la variante E2 en passant plus près de Naucelle avec une configuration en remblais. Cette solution concernait plus d'agriculteurs que E2 et coupait un terroir agricole de bonne valeur et bien structuré. Le passage près du camping de Bonnefon était aussi ressenti comme pénalisant et allant à l'encontre des projets de développement d'une zone de loisirs pour la commune. La variante E1 avait enfin des effets négatifs sur le milieu naturel.

Le choix s'est donc porté sur la variante E2, qui respecte les principaux enjeux, évite les secteurs naturels et de loisirs, et préserve mieux le milieu agricole. Elle présente en outre l'avantage de regrouper les nuisances en restant accolée à la voie SNCF et à la RN88 sur un linéaire important en ne s'en écartant que pour contourner les secteurs bâtis, comme à St-Martial et Naucelle-Gare. Cette solution, équivalente aux deux autres en terme de coût, a recueilli le plus d'adhésions localement lors de la concertation.

E
Secteur de Naucelle



SECTEUR DE BARAQUEVILLE

1. Les principaux enjeux locaux

Sur ce secteur où l'agriculture prédomine, deux enjeux territoriaux majeurs ressortent de l'analyse :

- la poursuite du développement de l'activité économique et commerciale de Baraqueville, qui joue le rôle de bourg-centre et de porte du Ségala,
- la desserte du haut Ségala, vers Rieupeyroux, au travers d'un maillage direct avec la RD911, axe structurant de cette partie du département.

2. Les contraintes

L'urbanisation dispersée, caractéristique du Ségala, laisse peu de latitude dans la recherche de tracés, notamment à l'approche de Baraqueville, pôle urbanisé du secteur et chef-lieu de canton, où se développent commerces et zones d'activité qu'il convient de desservir.

La route nationale 88 actuelle emprunte dans tout ce secteur une ligne de crête bien individualisée, le long de laquelle se sont souvent implantés les sièges d'exploitation des fermes où se pratique un élevage performant.

De part et d'autre de cette ligne de crête, des vallées encaissées et boisées, riches sur le plan du milieu naturel, ont été creusées par un réseau de petits ruisseaux, affluents du Viaur. Le ruisseau de Congorbes notamment, représente une contrainte importante au Sud-Est de Baraqueville, tant sur le plan topographique (nécessité d'ouvrages d'art importants) que sous l'aspect faune/flore ou hydrobiologie.

3. Les variantes étudiées

Entre le Lac Blanc côté Sud et Brunhac au Nord-Est, le relief et l'urbanisation de Baraqueville guident les variantes de tracés envisageables selon deux grandes options :

- suivre la ligne de crête empruntée par la RN88 actuelle, sur son flanc Ouest, et contourner Baraqueville par le Nord pour rejoindre Brunhac en passant au Sud de Vors : c'est **la variante F1**.
- franchir la vallée du Congorbes, pour rechercher la ligne de crête empruntée par la RD507 qui mène à Camboulazet : c'est la logique des trois **variantes F2, F3 et F4**, au Sud de Baraqueville, qui se raccordent à la RN88 actuelle à hauteur de la Baraque de Laurens.

La variante F1 se dédouble à hauteur de Vors selon qu'elle recoupe (F1a) ou non (F1b) le projet de plan d'eau de la municipalité.

La variante F2 suit F1 jusqu'à hauteur de Lalo, enjambe les lagunes (viaduc de 450 m) au Sud de Carcenac-Peyralès, puis s'oriente au Nord Est pour éviter Volpillac et rejoindre la Baraque de Laurens

Une sous-variante (6), qui cherchait à éviter les lagunes, posait des problèmes très délicats pour la desserte de Pradines. En outre, le passage sous la voie ferrée n'était pas évident et le tracé envisagé conduisait à une déstructuration importante d'une exploitation agricole.

La variante F3 décroche de F1, au Sud de la Mothe, longe la voie ferrée sur 500 m environ avant de franchir la vallée du Congorbes par un viaduc de 550 m de longueur. Elle passe entre les Tavernes et les Jonquières, puis suit la RD507 jusqu'à hauteur de Volpillac, où elle retrouve F2.

Une sous-variante (7), contournant les Tavernes par l'Ouest, a été rapidement abandonnée car présentant un tracé trop délicat dans la vallée et générant trop d'impacts sur l'habitat et l'agriculture pour les Tavernes.

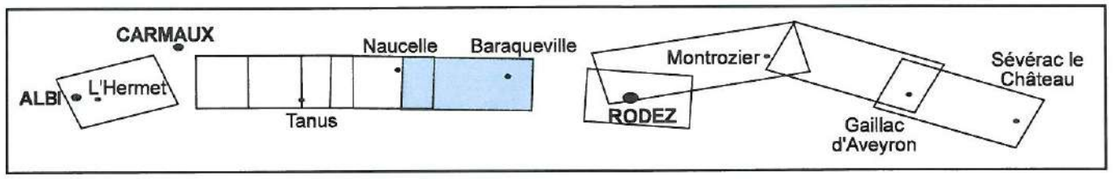
La variante F4 s'écarte des autres dès la commune de Naucelle, pour prendre une direction Est. Elle longe d'abord la voie ferrée sur 1,5 km, franchit la RN88 à Radamax, puis la voie SNCF près de Frons. Un viaduc de 500 m permet de passer le Congorbes et rejoindre la ligne de crête au Sud-Ouest de Camboulazet. Elle retrouve la variante F3 au niveau de Beauregard.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante F1, bien que la plus longue, est la moins coûteuse du fait de l'absence de grand ouvrage.

Globalement peu contraignante pour le milieu naturel (hormis lorsqu'elle longe le Lieux, dans sa partie commune avec F2 et F3), elle s'approche des captages de la Mothe, Carcenac et La Garde. Elle interfère surtout avec le projet de plan d'eau au Nord de Baraqueville et les activités qui pourraient lui être associées.

Cette variante présente des impacts sur l'habitat disséminé le long de la ligne de crête et pénalise des exploitations agricoles, tant au niveau des emprises directes que des effets de coupure par rapport aux sièges d'exploitation (à la Garde notamment).



Elle offre de remarquables panoramas vers l'Ouest, puis le Nord, et surtout se raccorde, près de la zone d'activité de Marengo, à la RD911, desservant ainsi la commune de Baraqueville et tout l'Ouest du Ségala.

La variante F2, plus courte, présente des caractéristiques géométriques médiocres, nécessite des terrassements importants et son coût est rendu élevé par un viaduc de 450 m au dessus de la voie ferrée et des lagunes.

Comme tous les tracés Sud, elle passe près des captages de Vors.

Elle empiète sur la réserve de chasse de Pradines et s'avère peu lisible sur le plan paysager, avec un passage brutal d'une crête à l'autre.

Elle est contraignante vis-à-vis de l'habitat à l'Ouest de la Mothe, comme F1, et sur le secteur de Lalo.

Certaines exploitations agricoles risquent d'être assez fortement déséquilibrées, notamment à Pradines et Lalo.

La variante F3 est la plus courte et ses terrassements sont nettement inférieurs à ceux des deux précédentes. Elle nécessite néanmoins un viaduc de 550 m qui la rend plus onéreuse que les deux précédentes.

Le milieu naturel de la vallée du Congorbes est perturbé, mais seulement durant la phase de construction du viaduc. Elle évite généralement bien le bâti, mais pose un problème de coupure de l'unité communale la Mothe - Salan, et isole une école.

Elle apparaît globalement moins déstructurante sur les exploitations agricoles.

La variante F4 est plus longue que F2 et F3 et nécessite elle aussi un viaduc important. Son tracé est de qualité, mais elle est peu intéressante en terme de coût.

Elle affecte la réserve de chasse de Laplanque et le milieu naturel de la vallée de Congorbes est, comme pour F3, perturbé pendant la construction du viaduc.

Le bâti est dans l'ensemble bien évité, mais F4 présente l'inconvénient de passer à proximité de Camboulazet dont les exploitations agricoles seront touchées, de même que certaines unités de la commune de Camjac.

La concertation dans ce secteur a rapidement abouti à l'abandon de la variante F4, plus chère, relativement longue et pénalisante sur l'agriculture. Après analyse, il est également apparu que F2, tout en offrant les mêmes fonctionnalités que F3 quant à l'urbanisation et au rôle socio-économique de Baraqueville, était moins performante que cette dernière en termes d'impacts directs sur l'agriculture et l'habitat notamment.

La comparaison s'est donc focalisée sur F1 et F3, avec pour la première l'avantage de la desserte du Ségala par la RD911, mais au prix d'un tracé jugé perturbant pour la commune de Baraqueville, notamment à hauteur de Vors et pour la seconde, une solution plus courte, conforme aux souhaits et prévisions de développement de la commune, mais ne raccordant pas la RD911.

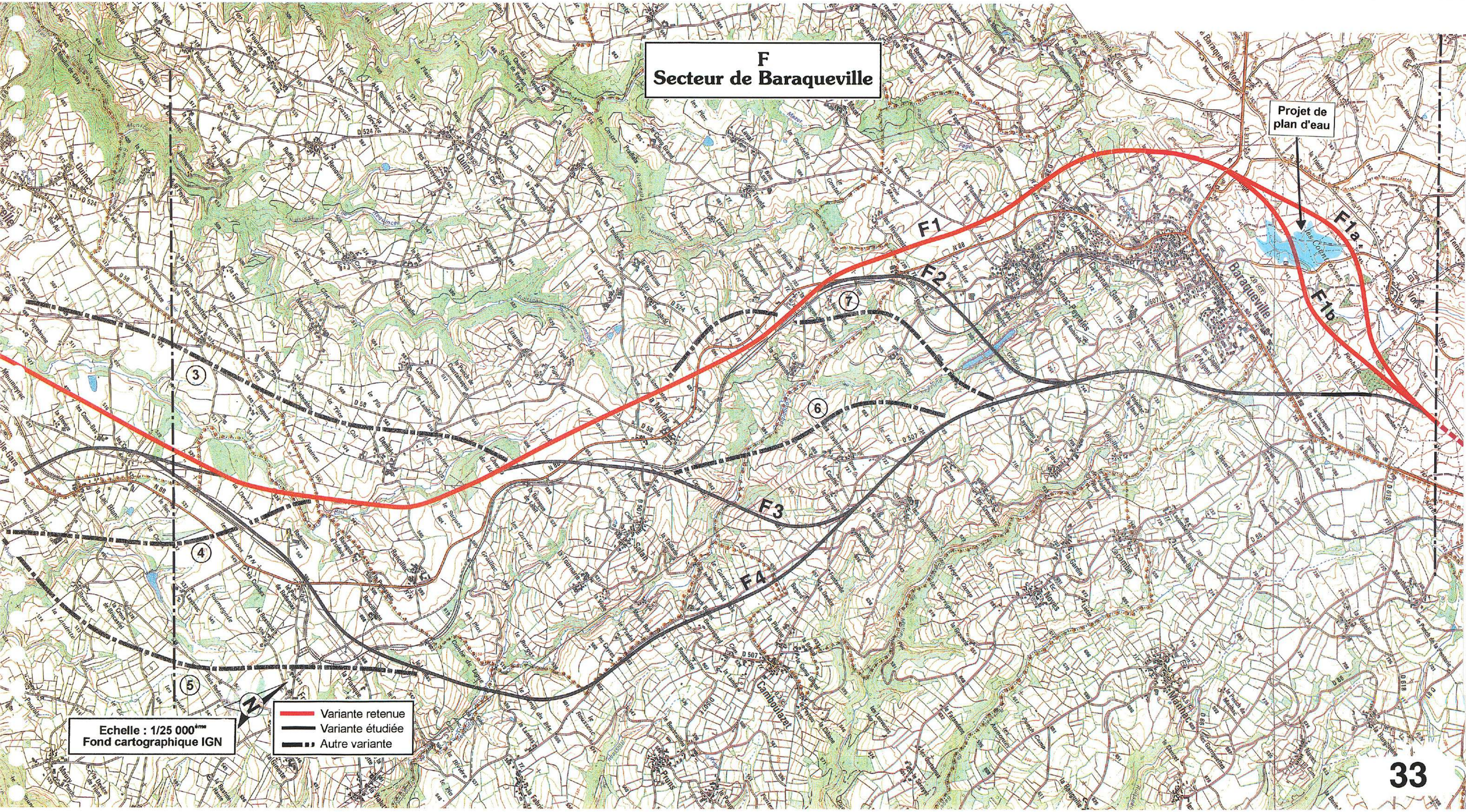
A l'échelle du projet d'aménagement de la RN88 entre Albi et Séverac, il est apparu que les avantages en termes d'impacts sur le bâti ou l'agriculture de la variante F3 n'étaient pas suffisants pour compenser l'inconvénient que constituait le mauvais raccordement à la RD911. Cet axe, ancienne route nationale Cahors - Millau, dessert en effet tout l'Ouest du Ségala, région agricole la plus dynamique du département de l'Aveyron, et supporte un trafic de 4 600 véh/j, soit équivalent à celui de la RN88 actuelle au Sud de la Mothe. De plus et sans que cela soit le facteur déterminant, F3 nécessitait un viaduc de 550 m (aussi important en longueur que celui en construction sur la vallée du Viaur), ce qui entraînait un surcoût de plus de 60 MF. Elle a été abandonnée.

La variante F1, avec un échangeur directement sur la RD911 à Marengo, permet de relier cet axe au projet aussi bien pour les flux à destination du Sud que de Rodez. Elle a fait l'objet d'un consensus des différentes instances départementales : Conseil Général, Chambre d'Agriculture et Chambre de Commerce et d'Industrie qui se sont toutes prononcées en faveur de cette solution, seule à favoriser la notion d'aménagement du territoire et la desserte directe du Ségala. C'est la moins chère des variantes.

Elle peut offrir, avec un échangeur à moins d'1 km du centre ville, de réelles perspectives de développement pour ce chef-lieu de canton et préserve mieux que F3, les versants Sud du bourg sur lesquels s'implante l'habitat depuis une vingtaine d'années.

Elle a donc été retenue par décision ministérielle ; afin de permettre l'optimisation ultérieure du tracé à hauteur du projet de plan d'eau et de l'habitat de Vors, la bande soumise à enquête publique est légèrement élargie dans ce secteur.

F
Secteur de Baraqueville



ROCADE DE RODEZ

La problématique dans ce secteur s'est tout d'abord posée sur l'alternative entre une réutilisation de la rocade de Rodez, dont les emprises avaient été prévues dès l'origine pour une mise à deux fois deux voies, et un grand contournement de l'agglomération, privilégiant l'évitement de la zone urbanisée.

Les études de la première phase d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I.) ont conduit, à l'issue d'une concertation régionale, a retenir le principe du doublement de la rocade existante plutôt qu'un nouveau contournement.

Les études d'A.P.S.I. 2ème phase, qui se sont appuyées sur une concertation locale, notamment avec le District du Grand Rodez et le Conseil Général de l'Aveyron, ont permis d'engager une réflexion sur le schéma de voirie de l'agglomération ruthénoise, à court et à plus long terme.

Cette phase de concertation a montré que les projets de doublement de la rocade et de grande déviation n'étaient pas concurrents mais complémentaires : les deux projets servent, à des titres différents, les enjeux de développement de l'agglomération.

Le choix qui a été fait, en accord avec les collectivités concernées, est d'aménager la rocade existante en boulevard urbain à 2x2 voies, avec inscription dans les plans d'occupation des sols, suivant un projet d'intérêt général, de la réservation nécessaire à un grand contournement à réaliser en dernière phase de l'aménagement Toulouse-Lyon.

La solution du doublement de la rocade renforce Rodez dans son rôle de ville-centre du département dans une logique de continuité par rapport aux choix d'aménagement antérieurs qui ont été faits sur le District du Grand Rodez. Elle assure le renforcement des fonctions urbaines de Rodez et du centre de l'agglomération vis-à-vis de tout le département. Cet élément est en cohérence avec le développement de l'agglomération qui s'est fait de manière prépondérante par les activités de commerce et de service. Cette solution correspond à l'aménagement initial, ayant fait l'objet d'une enquête publique en juin 1976 et d'un arrêté préfectoral d'utilité publique en date du 18 mars 1977 qui prévoyait à terme l'aménagement d'une 2x2 voies dénivelées avec une première phase réalisée en bidirectionnelle avec certains carrefours à niveaux.

1. Les principaux enjeux locaux

Comme indiqué précédemment, la décision a été prise de doubler à 2x2 voies la rocade de Rodez, dont les emprises avaient déjà été réservées dès 1977,afin d'assurer de bonnes conditions de sécurité, de circulation et de maillage avec le réseau de voirie locale, tout en maintenant son caractère de boulevard urbain.

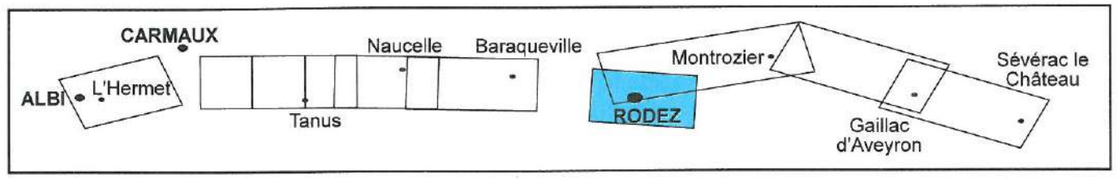
L'infrastructure devra concilier les enjeux d'un captage des flux d'échanges locaux, d'une bonne insertion urbaine en réutilisant un couloir naturel, et d'une bonne mise en valeur des richesses économiques et touristiques de l'agglomération ruthénoise et de leur accessibilité (communes de la périphérie Sud, Ouest et Nord qui sont les plus développées).

A plus long terme, l'enjeu est d'assurer les pénétrantes indispensables depuis la route express vers le coeur de l'agglomération, écoulant les trafics d'échange et de desserte locale sur Rodez, le grand contournement assurant quant à lui les fonctions de transit.

2. Les contraintes

Les principales contraintes sont des contraintes d'ordre technique, comme la descente de la Gascarie, le franchissement de la voie ferrée au Sud-Est de St Félix, le viaduc SNCF de Canac et la prise en compte des systèmes d'échanges et des ouvrages d'art déjà en place et prévus, pour certains, dans l'hypothèse d'un doublement.

Les zones urbanisées les plus importantes sont situées entre Le Lachet et Olemps avec un développement du bâti le long de l'axe, entre St-Félix et Canac, secteur stratégique de convergence de voies structurantes de l'agglomération, et aux environs du carrefour giratoire de St-Marc. Les zones d'activités et économiques principales se situent par voie de conséquence aux environs des carrefours giratoires existants et sont appelées à se développer, notamment le long de la déviation récemment terminée de St-Mayme.



Les contraintes hydrauliques majeures se situent le long du ruisseau de l'Auterne, entre St-Cloud et St-Marc, et du ruisseau de St-Mayme dans la dernière partie de l'itinéraire, avec des risques de débordements au niveau des traversées actuelles et la présence de zones inondables localisées au-delà de Canac, vers l'Est.

Le milieu naturel ne constitue pas une contrainte pour la future infrastructure qui traverse une zone largement urbanisée. A noter sur le plan paysager le panorama sur les gorges de l'Aveyron et la ville de Rodez dans la première partie du tronçon, avec des jardins communaux le long de la rocade et des boisements à l'Ouest. On rencontre ensuite la moyenne puis la basse vallée de l'Auterne avec un relief de moins en moins accentué, se terminant par les prairies de la zone rurale à l'Ouest de St-Mayme.

3. Un traitement en boulevard urbain

L'aménagement de la rocade à 2x2 voies se fera selon les normes relatives aux voies urbaines pour une vitesse de référence de 60 km/h (vitesse théorique servant de base au calcul des caractéristiques géométriques de la voie).

Les principes d'aménagement sont les suivants :

- limiter la surface globale de voirie tout en l'adaptant au trafic,
- végétaliser au maximum terre-pleins et abords,
- adapter les équipements routiers au contexte urbain dans les secteurs urbanisés : mise en place de mâts d'éclairage public, pose de bordure en délimitation de chaussées, suppression éventuelle des dispositifs de retenue séparateurs sauf en présence d'une dénivellation conséquente, ou de problèmes particuliers,
- traiter avec un soin tout particulier les talus, ainsi que les ouvrages d'art.

4. L'aménagement proposé

L'aménagement correspond dans son principe au doublement prévu à l'origine, côté Ouest, dans l'emprise acquise à cet effet.

L'échangeur d'Olemps sera légèrement réaménagé, tout en conservant sa configuration actuelle. L'ouvrage sera élargi et les bretelles Ouest modifiées, afin d'assurer des insertions correctes.

La Côte de la Gascarie sera portée à 4 voies et la courbe en S légèrement rectifiée afin d'améliorer la sécurité.

L'échangeur de St-Cloud, déjà dénivelé, conserve la même configuration avec un ouvrage complémentaire réalisé en aval, pour le franchissement de l'Aveyron.

Le franchissement de la voie ferrée à St-Félix nécessite un nouvel ouvrage. Celui-ci intègre à la fois le passage de la rocade et celui de l'Auterne. L'ouvrage actuel peut éventuellement être maintenu pour ce cours d'eau.

Les échanges de St-Félix et de Canac (les Moutiers) qui se font actuellement par des giratoires plans, devront être intégrés dans un même système d'échange.

Sur la plaine des Balquières, le terre-plein central pourra être élargi pour être végétalisé.

La sortie des Balquières sera complétée pour réaliser un demi-échangeur.

L'échangeur de St-Marc, assurera la desserte de la RD988 et de la plaine de St-Mayme destinée à être urbanisée.

Un échangeur sera réalisé à St-Mayme afin d'assurer la liaison entre la 2x2 voies partant vers Séverac le Château et la déviation de St-Mayme.

H
Rocade de Rodez

Voie ferrée à St Félix

Echangeur de St Félix-Canac

Echangeur de St Cloud

1/2 échangeur des Balquières

Diffuseur de St Mayme

Echangeur de St Marc

Côte de la Gascarie

Echangeur d'Olemps

Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN

5. Le futur grand contournement, non soumis à enquête

Les principes retenus pour le grand contournement ont été décrits en tête de chapître.

Les enjeux se trouvent dans la desserte des pôles économiques et résidentiels de l'agglomération.

Le district de Rodez est le siège d'une activité industrielle importante, en développement constant le long d'un axe Nord-Ouest / Est (RD994, RN140-RN88 Est, pôle de Bel Air), et d'une activité commerciale qui se renforce le long d'un axe Sud-Ouest / Nord-Est, La Primaube-Sébazac (RN88 Sud-RD988). Les fonctions résidentielles sont directement liées à cette dynamique et se situent sur les communes du District à Onet le Château, Sébazac, et toute la partie Ouest de Rodez, de Baraqueville à Luc en passant par La Primaube.

Le Sud de l'agglomération est plutôt caractérisé par un développement des fonctions résidentielles dans des zones plus rurales à Flavin, Le Monastère, Ste Radegonde ou au départ de la RD911 et une activité économique moins dynamique, à vocation plus commerciale et de services (La Primaube-Calmont-Flavin).

Deux options passant par le Sud-Est ou le Nord-Ouest peuvent être envisagées.

L'option Sud-Est pourrait se développer à partir du projet de liaison Rodez-Baraqueville à la hauteur des Molinières. Après avoir contourné Flavin par le Sud-Est, elle contournerait plus à l'Est Sainte-Radegonde avant de se raccorder aux tracés du secteur Rodez-Montrozier.

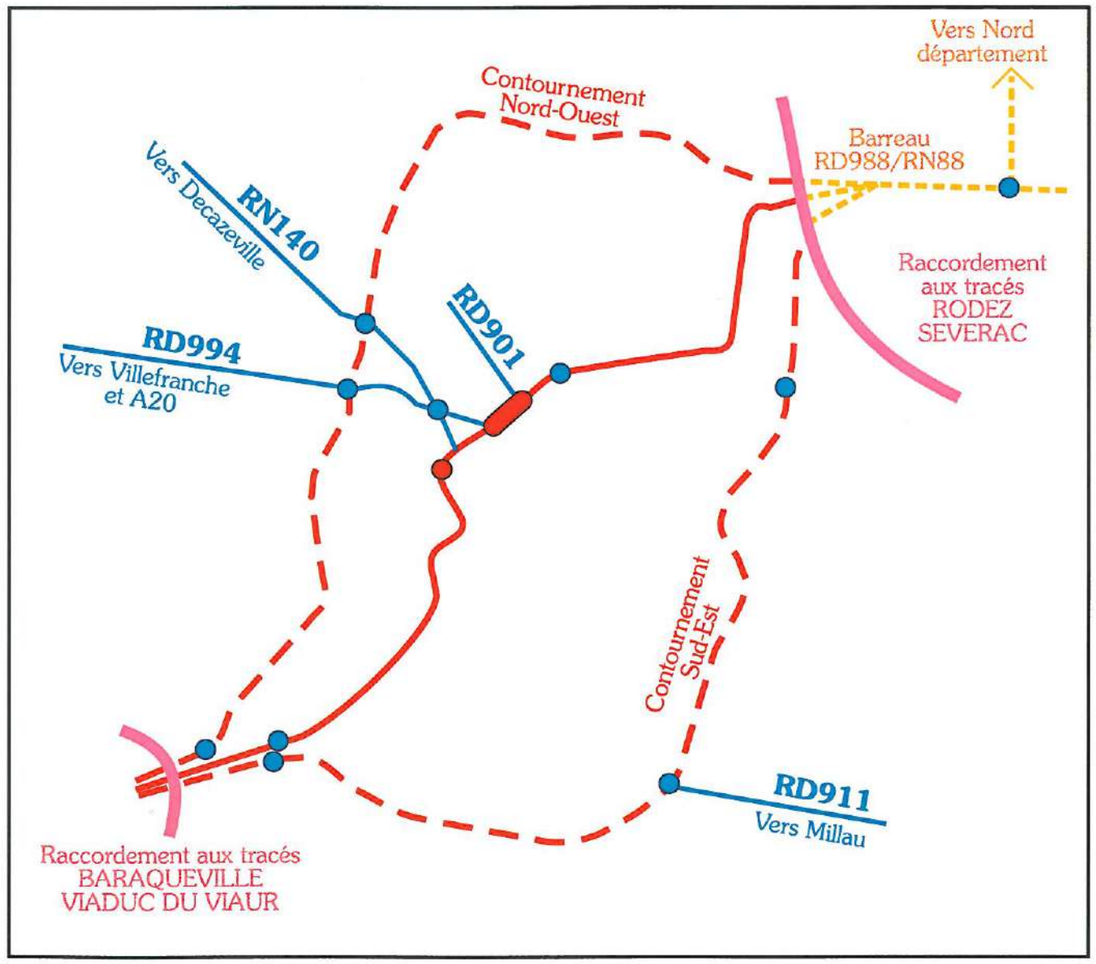
L'option Nord-Ouest pourrait décrocher du tronçon Baraqueville - Rodez, contourner Luc par l'Ouest, franchir la vallée de l'Aveyron pour remonter vers le Nord jusqu'à Souyri où elle s'orienterait vers l'Est pour contourner Onet l'Eglise et Sébazac par le Nord et rejoindre les tracés du secteur Rodez-Montrozier.

A ce jour, la concertation n'est pas achevée, les collectivités concernées n'ayant pas toutes délibéré sur le choix entre les deux options.

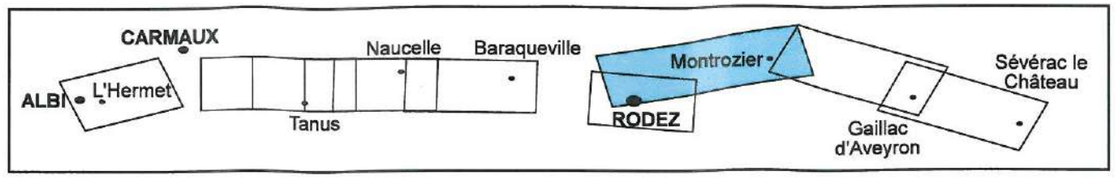
Les analyses qui ont été menées ont cependant permis de dégager les orientations suivantes :

Un contournement Sud-Est ne s'inscrit pas dans la logique de développement de l'agglomération, car il provoque une rupture dans la dynamique d'évolution économique qui s'est créée autour d'un arc Sud-Ouest-Nord, et ne permet pas d'envisager de retombées importantes pour les territoires traversés, à l'exception peut-être des zones d'activités et de services de La Primaube, Flavin et Arsac. Vis à vis des fonctions résidentielles, il risque de perturber l'identité rurale du secteur Le Monastère - Sainte-Radegonde. Sur un plan départemental, il assurera un maillage avec la RD911 vers le Lévézou, mais laissera de côté les grands axes de l'Ouest (RD994) et du Nord-Ouest (RN140).

Un contournement Nord-Ouest s'inscrit, lui, dans une logique de valorisation des investissements des communes du District du Grand Rodez, et assure une excellente desserte au niveau départemental. Il est en cohérence avec les fonctions résidentielles de l'agglomération et les tendances principales d'évolution économique constatées vers le Nord. Il offre une troisième pénétrante sur Rodez par les pôles de Bel Air et de Bourran, qui sont fortement valorisés et les zones d'activité et de services du District sont bien desservies, la liaison vers Arsac s'effectuant via la rocade de St-Mayme. Enfin il assure un très bon maillage avec la RD994 vers Villefranche de Rouergue, la RN140 (Décazeville, aéroport) et la RD988 vers le Nord Aveyron.



SECTION RODEZ - MONTROZIER



1. Les principaux enjeux locaux

Sur ce secteur s'étendant sur les communes de La Loubière et de Montrozier, quatre enjeux territoriaux ont été identifiés :

- ce secteur constitue tout d'abord le site de jonction avec le réseau de voiries de l'agglomération ruthénoise. Le futur tracé doit se brancher sur la déviation de Saint-Mayme et, pour préserver l'avenir, doit également être compatible avec un futur grand contournement de l'agglomération de Rodez ;
- toujours dans le cadre d'un maillage avec d'autres réseaux de voiries, le deuxième enjeu est celui de la liaison entre la RN88 à 2x2 voies et le Nord-Aveyron ;
- la proximité de l'agglomération ruthénoise, et les relations qui en découlent, pose également les questions liées à l'influence sur les zones de résidence ou à l'attractivité des espaces naturels et de loisirs ;
- le dernier enjeu est celui de la desserte des zones d'activités.

2. Les contraintes

L'habitat est souvent regroupé dans différents hameaux d'une même commune et les risques de coupures des liaisons rapprochant ces lieux de vie, et donc des territoires communaux, sont importants.

La vallée de l'Aveyron et le plateau d'Ortholès présentent tous deux des bonnes potentialités agricoles à protéger.

Sur le plan du milieu naturel, il faut noter l'existence d'un espace boisé classé sur Gages, de Z.N.I.E.F.F. de type I (La Lande de Lacombe et Cayssac) et de type II sur le causse Comtal, et la présence de l'Aveyron et de son champ d'inondation dans la vallée. Le causse présente également une sensibilité sur le plan hydrogéologique.

3. Les variantes étudiées

La variante I1 décroche de la rocade de St Mayme pour monter directement vers le causse en direction du Nord en longeant la carrière du Devezou par l'Est. Elle reste ensuite sur le Comtal pour passer au Nord de Lioujas et Grioudas et en suivant sur une part de son linéaire la ligne EDF existante.

Une sous-variante (1) passant plus à l'Ouest a été abandonnée car elle induisait un allongement du linéaire à aménager sans grande différence du point de vue des impacts sur l'environnement, et traversait une carrière.

La variante I2 monte elle aussi sur le causse en décrochant de la rocade de St Mayme, en s'inscrivant entre Ortholès et Canabols, puis entre Lioujas et Campeyroux. Après une courte section commune avec la variante I1 à hauteur du Comtal, elle contourne Grioudas par le Sud, tout en restant sur le causse, puis rejoint la solution précédente au droit de Zénières.

La sous-variante (2) a été abandonnée car elle ne présentait pas d'avantage par rapport à I1 et I2.

La variante I3 prolonge la rocade de St-Mayme et reste dans la vallée de l'Aveyron jusqu'au niveau de Pessens. Elle passe entre Canabols et La Loubière en quittant la vallée de l'Aveyron pour monter sur le causse. Elle rejoint la variante I2 au Sud de Grioudas après avoir décrit une large courbe vers l'Est.

La sous-variante (3) qui passe de la variante I2 à la variante I3 a été abandonnée car elle nécessitait de franchir les versants du plateau du causse Comtal à deux reprises et traversait une zone agricole sensible.

Une autre sous-variante (4) passant à l'Ouest de la variante I3 a été rejetée car présentant plus d'impacts par rapport à La Baraque de Turc et Canabols.

La variante I4 s'inscrit entièrement dans la vallée de l'Aveyron et reste au Sud de la zone d'étude. Elle est proche de la variante I3 dans sa partie Est, puis s'en détache au droit de la Baraque de Turc. Cette variante reste au Sud de la RN88 actuelle qu'elle franchit entre Montrozier et Trébosc.

Les sous-variantes (5) et (6) ont été rejetées localement et nécessitaient en outre un viaduc. La sous-variante (7) a été écartée par son impact de proximité sur Montrozier, ainsi que la sous-variante (8) qui ne s'inscrivait pas dans la logique d'option "vallée" de la variante I4.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

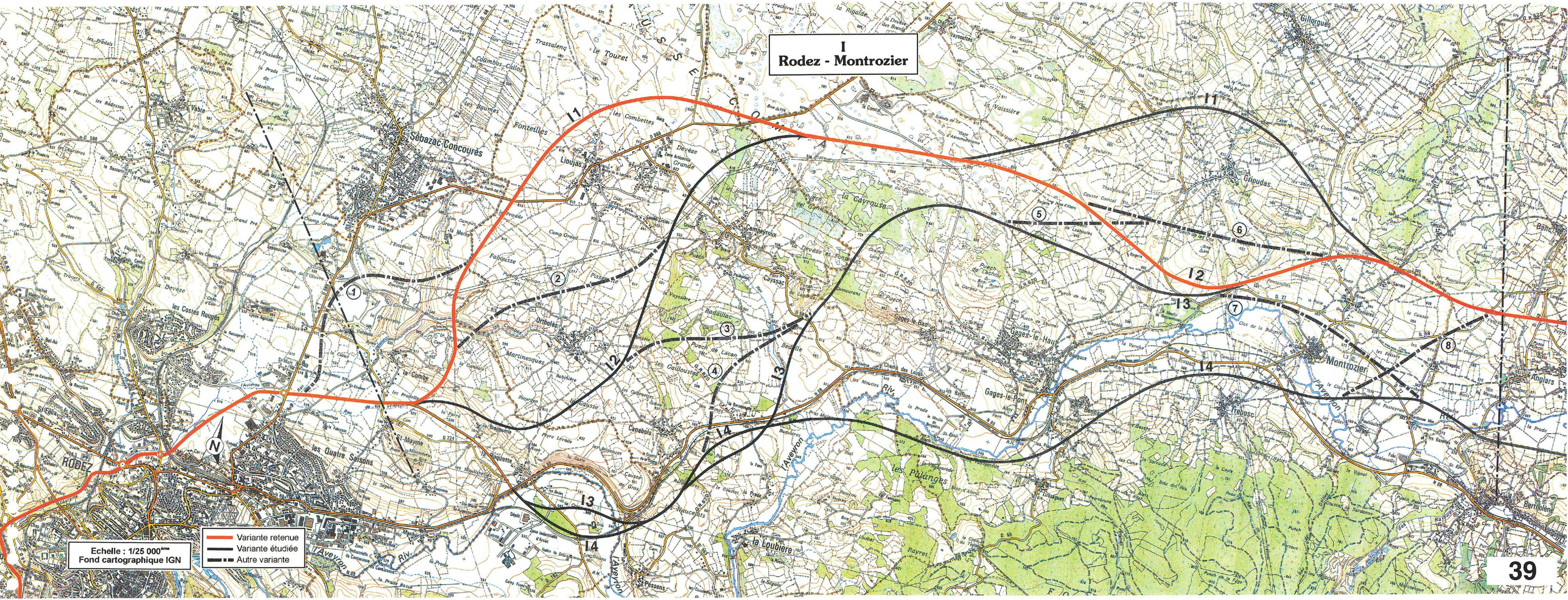
La solution I4 a été rapidement éliminée lors de la concertation ; elle impliquait en effet des impacts très importants sur la vallée de l'Aveyron tant sur le plan du milieu physique (nombreux franchissements, zone inondable) que du milieu humain (proximité de nombreux villages, consommation d'espaces agricoles et difficulté de mise en place d'un rééquilibrage foncier).

Entre Rodez et Gages, la variante I2 se développe sur le causse calcaire, hydrogéologiquement sensible, elle est pénalisée par ses effets sur le cadre de vie des villages d'Ortholès, Campeyroux et Lioujas. La variante I3 limite cette coupure de la commune de La Loubière, mais expose toutefois les habitants de La Roquette, la Baraque de Turc. Elle est de plus fortement pénalisante pour le milieu naturel car elle s'implante sur les bois et forêts entre Cayssac et Gages le Haut et surtout traverse la Z.N.I.E.F.F. de type I de la Devèze de Cayssac ; elle est aussi contraignante sur l'agriculture.

La variante I1 apporte donc sur cette moitié Ouest de la section, une meilleure réponse aux problèmes d'hydrologie (pas de franchissement), de milieu naturel et surtout d'insertion vis-à-vis de l'habitat et de l'agriculture.

Plus à l'Est, la variante I1 est ressentie comme étant moins favorable par rapport aux possibilités de desserte et vis-à-vis de l'agriculture que la variante I2, qui reste souvent sur des zones de parcours peu productives. Elle se caractérise en outre par un remblai très visible à l'Est de Grioudas.

La solution retenue est donc une combinaison des variantes I1 à l'Ouest et I2 à l'Est. Elle part du Pont de St-Mayme, passe à l'Ouest d'Ortholès, entre Sébazac et Lioujas, contourne ce village par le Nord puis se dirige vers le causse Comtal où se situe l'échangeur (au niveau de la voie communale Gages-causse Comtal) de desserte du Nord Aveyron. Elle passe ensuite au Sud de Grioudas et au Nord de Zénières. Le coût de cette combinaison, ressort à un niveau intermédiaire entre la variante I4 et la variante I1.


I
Rodez - Montrozier
Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante
Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN
N
RODEZ
Sébazac-Concourès
Montrozier
Gages-le-Haut
Gages-le-Bas
Gages-le-Pont
Camayroux
Cayssac
Ortholes
Martinesques
Canabols
Fontelles
Lioujas
Cingoudas
Gilhargues
Anglars
Berthoulenc
Trébosc
les Quatre Saisons
les Costes Rouges
les Palanges
la Loubière
Passens
l'Aveyron
I1
I2
I3
I4
1
2
3
4
5
6
7
8
39

SECTEUR MONTROZIER - GAILLAC D'AVEYRON

1. Les principaux enjeux locaux

La bonne attractivité pour les habitants et les zones d'activités du bassin de Laissac, Palmas, Séverac-L'Eglise et Bertholène, à mi-chemin de Rodez et de Séverac-Le-Château, constitue un véritable enjeu d'aménagement du territoire.

La desserte du foirail de Laissac, 3ème marché à bestiaux de France en 1994, est un intérêt majeur de la future infrastructure.

Ainsi, la localisation de l'échangeur, qui se doit d'assurer le meilleur raccordement possible entre la nouvelle infrastructure et le pôle économique de Laissac, est primordiale dans le secteur.

2. Les contraintes

L'habitat est essentiellement représenté par les bourgs de Bertholène et de Laissac ; ailleurs, il s'est regroupé en villages (Anglars, Palmas, Gagnac,...) et quelques hameaux, sièges d'exploitations agricoles qui se sont restructurés en unités dynamiques.

La présence de la zone inondable de l'Aveyron apporte une contrainte supplémentaire. La prise en compte du barrage en cours d'étude sur le Cuge en aval de Vimenet, pour soutien de l'étiage de l'Aveyron, est également essentielle.

Enfin, les tracés traversent une région caractérisée par une richesse du patrimoine archéologique et architectural, notamment sur la commune de Bertholène.

3. Les variantes étudiées

La variante J1 s'oriente au Nord à hauteur d'Anglars pour contourner Les Bourines et le village de Serre. Au-delà, elle suit une direction quasi rectiligne, franchit le ruisseau de Serre, puis celui de Cuge, au Nord de Barbarès. Elle recoupe la RD295 au niveau de Gagnac, et contourne ensuite le relief, en direction de Fabrègues.

Une sous-variante (1), au Nord, a été rapidement éliminée car sans avantage par rapport à J1. La sous-variante (2) passant au Nord d'Espinassoles et de Lombrette a également été écartée pour les mêmes raisons. Elle était, en outre, incompatible avec la construction du barrage de Vimenet.

La variante J2 passe au Sud des Bourines, en contournant le Puech des Vignobres. Elle reste ensuite en rive droite de l'Aveyron, en s'approchant de la rivière pour s'éloigner du hameau de Serre. Après avoir franchi la RD45 aux Mayres, elle rejoint la variante J1 juste avant Callabouse.

La variante J3 décroche de J2 au Sud-Ouest de Soulages pour rejoindre la vallée de l'Aveyron en longeant la RD622. Elle s'en écarte au Nord de Pont d'Ampiac pour franchir la rivière, en profitant d'un méandre. Elle passe entre Palmas et Laissac, au Sud du Moulin de Molènes. Après avoir suivi à peu près la limite communale jusqu'au Pendut, elle s'incurve vers le Nord-Est pour franchir une nouvelle fois l'Aveyron, en contournant Gagnac, puis rejoint la variante J1.

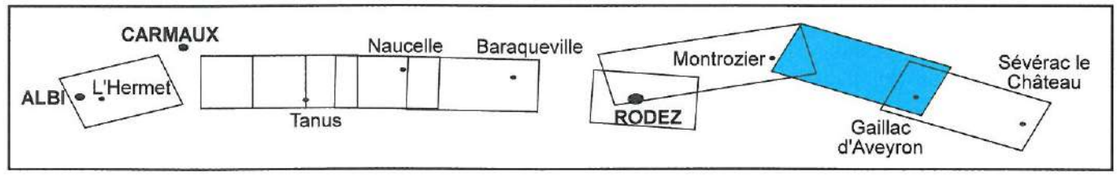
Une sous-variante (3) permettant de relier J1 (ou J2) à J3 a été abandonnée car trop proche de Serre et de Palmas, avec un remblai important et très visible au passage dans la vallée de l'Aveyron.

La sous-variante (4) a été éliminée car moins performante que J3 pour ses impacts sur Gagnac.

Une sous-variante (5) passant entre Gagnac et le village de Lugans n'a pas été retenue car trop proche des deux bourgs, et induisant un effet de coupure entre les deux villages.

La variante J4 suit la même logique que I4 dans le secteur Rodez - Montrozier. Elle longe tout d'abord la vallée de l'Aveyron en s'appuyant sur le pied du causse au niveau de Bouyros. Elle rejoint ensuite la variante J3 au niveau de son franchissement de l'Aveyron et suit le même tracé jusqu'à hauteur de Séverac l'Eglise. Elle garde ensuite la même direction générale, franchit la RN88 actuelle et la voie ferrée à l'Est des Cayroules, et laisse enfin les villages de Lissirou et de La Garrigue au Sud.

La sous-variante (6) passant au Sud de La Garrigue a été écartée pour son impact sur l'agriculture et le milieu naturel.



4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante J1 reste très à l'écart des zones d'activités de Bertholène, Laissac, Palmas et Séverac L'Eglise, ce qui risque de privilégier celles des abords de Rodez.

Ce tracé évite bien les zones habitées, à l'exception d'Anglars. Il génère toutefois un impact indirect important, en amenant à terme tout le trafic de desserte de Laissac et de ses abords à traverser Pont de Palmas, pour rejoindre la voie express.

L'agriculture est peu pénalisée directement, en raison d'une densité d'exploitations et d'une qualité de terres plus faibles qu'au Sud. Mais la pression foncière du barrage de Vimenet déjà lourde, cumulée à celle qu'entraînerait la nouvelle route, apparait inacceptable et aurait pour conséquence la disparition de deux exploitations.

Les terrains sont relativement stables, pouvant se révéler aquifères (calcaire et dolomie). Cette variante présente l'inconvénient majeur de traverser l'emprise du projet de barrage de Vimenet. Elle recoupe des espaces boisés au Nord de Gagnac, ainsi que la Z.N.I.E.F.F. de type II du causse Comtal. Enfin, de nombreux sites archéologiques ont été reconnus sur la commune de Bertholène.

La variante J2 est aussi défavorable pour l'agriculture dans sa partie Est que J1 et présente un impact rédhibitoire en traversant le bassin agricole de Soulages à Palmas.

Elle se développe globalement sur le même type de terrain que J1 et traverse un nombre de cours d'eau plus important. Elle est équivalente à la précédente pour le milieu naturel et le patrimoine.

La variante J3 est nettement plus intéressante que J1 ou J2 pour l'économie locale, avec un échangeur proche de Laissac, permettant une bonne desserte des zones d'activités et des lieux de vie, conforme à la vocation d'aménagement du territoire de la voie express.

Plus à l'Est, le tracé a été décalé pour s'éloigner des zones d'habitat de Gagnac, conduisant toutefois au passage de l'Aveyron en viaduc au Nord-Ouest de ce village. Globalement cette variante s'écarte des zones habitées.

Présentant, comme J2, des impacts sur des terres agricoles vers les Bourines, le tracé de J3 s'inscrit ensuite en limite du bassin agricole du sud de Palmas et de celui de Laissac - Séverac l'Eglise, puis, vers Gagnac, sur des terres de causse.

Les enjeux sont identiques à ceux des deux variantes précédentes pour le milieu naturel et le patrimoine. Sur le plan de l'hydrologie, le tracé franchit deux fois l'Aveyron, mais n'interfère pas avec le projet de barrage de Vimenet.

La variante J4, comme J3, est favorable à un développement de l'économie locale.

Elle est proche de zones d'habitations dans les secteurs d'Anglars, de Mézérac et de La Garrigue et elle coupe des bassins agricoles au Sud de Gaillac.

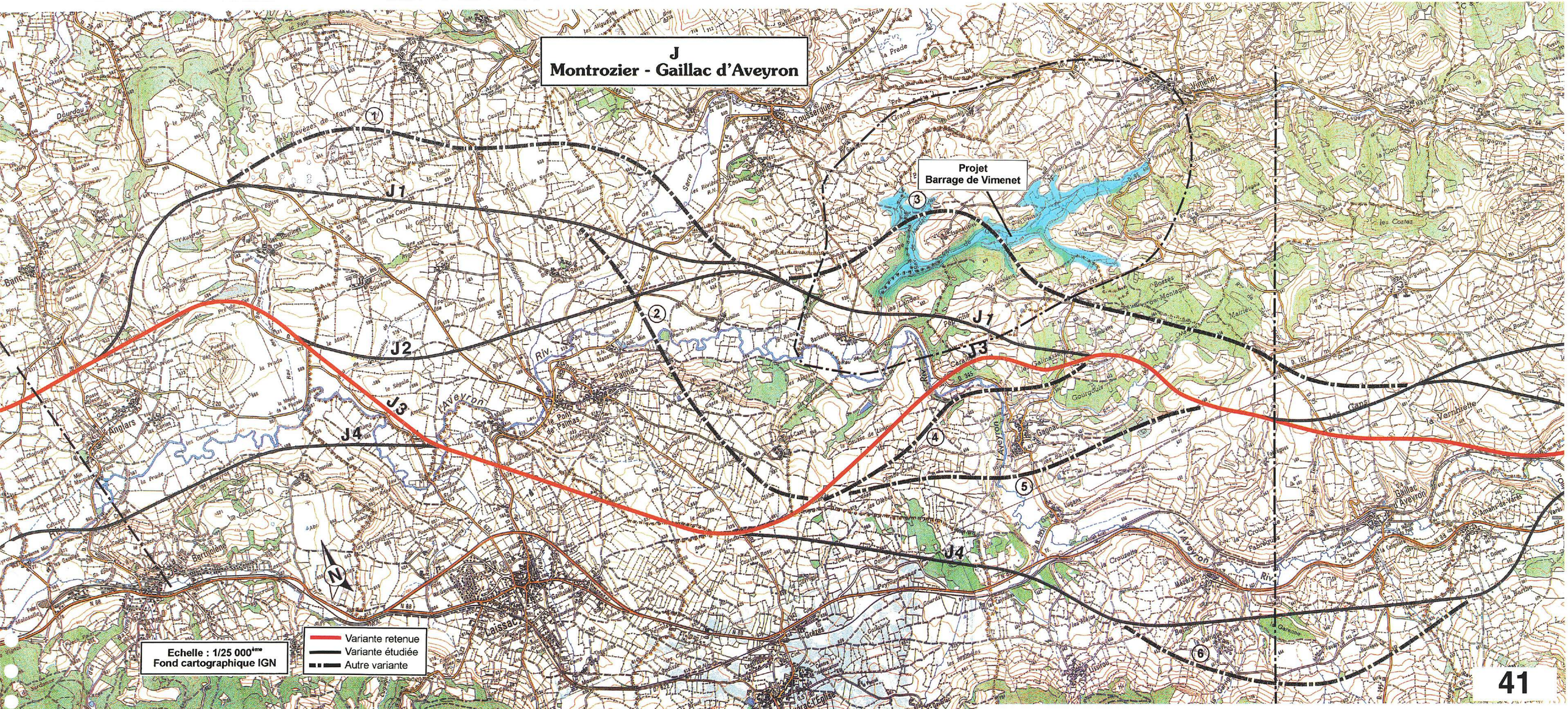
Enfin, elle traverse des zones de contraintes géotechniques importantes avec notamment des marnes, ainsi que des alluvions de vallée. Elle se développe sur des zones boisées à l'Ouest de Lugans et au Nord de Favars et sur la zone d'accumulation de la plaine de l'Aveyron, notamment aux environs de Grèzes.

En fait la concertation s'est rapidement concentrée sur les deux variantes J1 et J3.

En effet la variante J2 a été écartée par ses impacts forts sur la vallée de la Serre ainsi que par ses interférences avec le barrage de Vimenet. La variante J4 a été éliminée car plus pénalisante sur la vallée de l'Aveyron, notamment sur les communes de Bertholène et de Gaillac-d'Aveyron.

Le tracé J1 comparé à J3 présente les inconvénients majeurs d'une mauvaise desserte du bassin d'activités de Bertholène-Laissac-Palmas-Séverac-L'Eglise et de ses interférences avec le projet de barrage de Vimenet. Ceci a finalement conduit à rejeter la variante J1.

C'est donc la variante J3 qui a été retenue car répondant le mieux aux enjeux et contraintes du secteur. En premier lieu, en s'appuyant sur l'actuelle déviation, la desserte du bassin d'activités de Bertholène-Laissac-Palmas-Séverac-L'Eglise est optimale. Son tracé s'éloigne bien des lieux habités, et des adaptations parcellaires permettent de minimiser son impact sur l'agriculture. Intermédiaire en terme de coût entre J1 et J4, elle est équivalente à J2 sur ce plan.


J
Montrozier - Gaillac d'Aveyron
Projet
Barrage de Vimenet
J1
J2
J3
J4
1
2
3
4
5
6
Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante
Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN
N

SECTEUR GAILLAC D'AVEYRON - SEVERAC-LE-CHÂTEAU

1. Les principaux enjeux locaux

La valorisation du nouveau rôle de Séverac-le-Château par la création de nouvelles fonctions (relais de services pour l'axe Nord-Sud, rôle de vitrine et de promotion de l'Aveyron) constitue l'enjeu majeur du projet dans ce secteur, où la 2x2 voies vient se raccorder à l'autoroute A75.

Les problèmes de traversée de Recoules-Prévinquières, principal point noir sur la nationale actuelle entre Rodez et Séverac-le-Château, doivent également être intégrés sous l'aspect fonctionnel, pour une déviation rapide de ce bourg.

2. Les contraintes

Les lieux de vie, nombreux dans la vallée de l'Aveyron, se trouvent principalement regroupés autour de Gaillac-d'Aveyron, Saint-Amans-de-Varès, Recoules-Prévinquières, Cornuéjouls et Lapanouse.

Le secteur traversé est caractérisé par une bonne potentialité des grosses exploitations agricoles des marches du causse de Séverac, ainsi que des prairies dans la vallée de l'Aveyron.

A noter la présence de la zone inondable de l'Aveyron et de sa vallée étroite dans sa partie Est, et de la zone géologiquement difficile au pied du plateau de Courry. Sur l'ensemble de l'itinéraire, le milieu naturel est relativement sensible.

3. Les variantes étudiées

La variante K1 se dirige au plus court vers Séverac-le-Château en passant au Nord de la Vernhiette, du Moulinau et de Cornuéjouls. Plus à l'Est, le tracé se développe entre les points hauts des Caumelles, franchit le ruisseau de Tantayrou au Nord du Château de Loupiac, pour ensuite laisser Lapanouse au Sud. Cette variante se raccorde au barreau de liaison entre la RN88 et l'A75 au franchissement de la voie ferrée au Nord de La Roquette.

La variante K2 décroche de K1 à la Vernhiette pour aller franchir la vallée de l'Aveyron au Sud de Saplous, emprunter Le Pla d'Aveyron et contourner Bessodes-le-Vieux par le Nord, le long de la voie ferrée. Elle croise la RN88 au Vialaret, et longe ensuite la voie ferrée, qui sera décalée vers le Sud, afin d'éviter son franchissement. Après les Cazes, elle amorce une remontée vers le Nord, refranchit la RN88 à l'Ouest du Moulin de Gary pour récupérer le barreau de liaison vers l'A75.

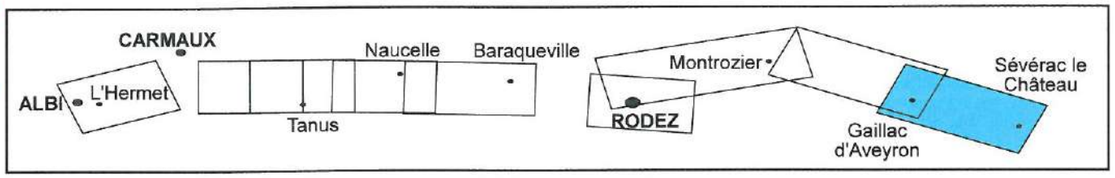
Une sous-variante (1) passant au Sud-Est de Cornuéjouls et au Nord du Château de Loupiac, permettant de relier K2 et K1, a été éliminée pour ses impacts sur la zone inondable de l'Aveyron et pour ses impacts paysagers.

La variante K3 se sépare dès son origine des deux variantes précédentes pour venir s'appuyer sur la voie ferrée au Nord de St-Amans-de-Varès; elle la quitte au franchissement de l'Aveyron pour rejoindre K2 au niveau du causse au Nord de Varès et se confondre ensuite avec celle-ci sur quelques centaines de mètres. A hauteur du ruisseau de Grône, elle s'en sépare pour franchir la voie ferrée, puis la RN88, au Sud de Bessodes-le-Vieux. Elle enroule ensuite le pied du plateau de Courry pour venir s'accoler à la voie ferrée. A hauteur de Lapanouse, un décalage de cette dernière permettra à la fois l'implantation d'un point d'échange, la desserte de Laverhne, et moyennant un ajustement des tracés des deux infrastructures, de limiter les effets de coupure dans ce secteur. Avant de franchir la RN88 et de rejoindre le barreau de liaison vers l'A75, elle offre comme K2 l'opportunité de restructurer la zone d'activités.

La variante K4 contourne Gaillac-d'Aveyron et St Amans de Varès par le Sud et franchit successivement la RN88, l'Olip et enfin la voie ferrée, au Nord de Varès. Elle rejoint K3 sur la traversée du causse, au niveau du Pla d'Aveyron, et se confond avec cette dernière jusqu'à l'extrêmité du projet.

4. Comparaison des variantes et choix de la solution retenue

La variante K1, est trop éloignée de la RN88 actuelle pour permettre un phasage longitudinal de l'aménagement et donc une réalisation rapide de la déviation de Recoules-Prévinquières.



Un viaduc est nécessaire pour franchir le ruisseau de Tantayrou et cette variante traverse un relief marqué au Nord de Lapanouse.

Elle a des effets de coupures importants sur de bonnes terres cultivées de causse, difficilement compensables, notamment au Nord de Lapanouse.

Les terrains rencontrés sont stables (calcaire et dolomie), pouvant se révéler aquifères. Elle se développe sur des zones où le milieu naturel n'est que peu représenté. Il est à noter sur la commune de Buzeins la présence des sites des dolmens de Restous ou de Rouquiès.

Les variantes K2 et K3, en s'appuyant sur les infrastructures existantes, ne créent pas de coupure supplémentaire et permettent une réalisation rapide de la déviation de Recoules grâce à un barreau de liaison de longueur modeste. Elles favorisent l'attractivité et l'accessibilité de la zone d'activités de cette commune. Par ailleurs, la traversée de la zone d'activités intercommunale près du Verlenque, peut offrir l'opportunité d'une restructuration.

Le fait de longer la voie ferrée minimise aussi les effets de coupure des terres cultivées, mais la perte de prés devra être compensée. Certaines exploitations sont néammoins coupées au passage de Bessodes par K3.

La variante K2 se développe sur des terrains contraignants avec des marnes et des aquifères du type alluvions de vallée. Elle empiète sur la zone inondable de l'Aveyron, .

La variante K3 s'éloigne plus que les deux précédentes du village de Cornuéjouls, en passant au Sud de Bessodes-le-Vieux et présente, en se situant au-delà de la voie ferrée, une configuration intéressante au Sud de Lapanouse.

Elle traverse des zones géologiquement difficiles, avec des calcaires et dolomies, et un passage délicat au Sud de Bessodes. Elle franchit l'Aveyron comme K2, sans emprise significative sur la zone inondable, en restant accolée à la voie ferrée.

La variante K4 traverse, au Sud de Saint-Amans-de-Varès, des terres de bonne productivité où la densité des exploitations est plus importante.

Ses effets sur le milieu naturel sont très pénalisants dans sa partie Ouest. Au titre du patrimoine, il faut noter la proximité du dolmen de l'Espinasse sur la commune de Gaillac-d'Aveyron et une contrainte paysagère forte sur les versants du Lévezou.

Elle évite, par rapport à K2 ou K3, un franchissement de l'Aveyron; elle recoupe par contre la vallée de l'Olip.

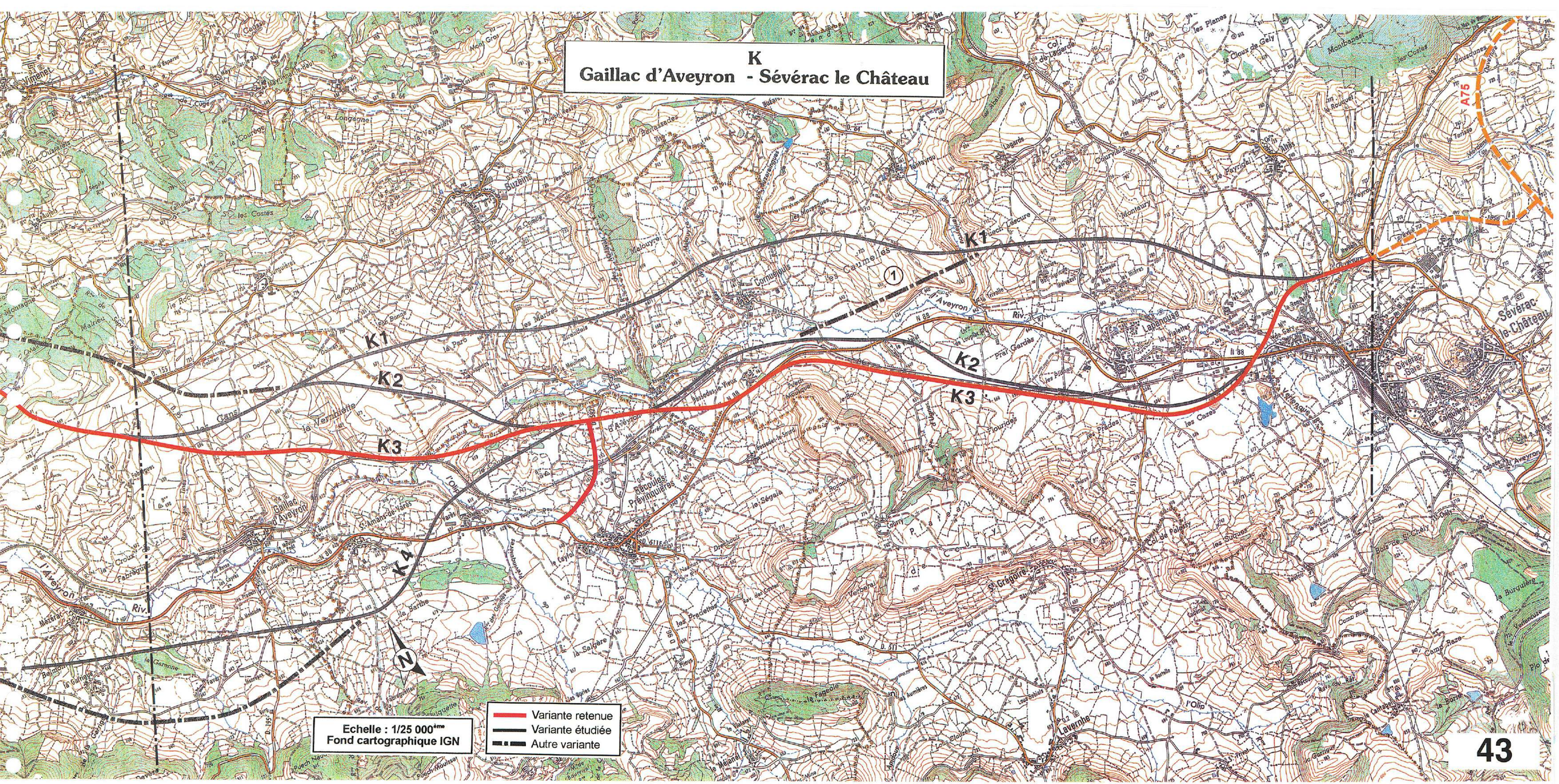
A l'issue de la concertation la variante K1 a été abandonnée car elle ne permet pas d'assurer un phasage pour une déviation de Recoules et une localisation d'échangeur intéressante pour le tissu économique de ce bourg. Son éloignement des zones d'activités du secteur de Lapanouse et son impact sur le village de Cornuéjouls la pénalisent également fortement. Enfin, la topographie de succession de talwegs du Nord de Lapanouse conduit à de nombreux ouvrages et remblais et donc à un impact visuel important.

La variante K2 avait aussi un impact fort sur le village de Cornuéjouls. Son emprise sur la zone inondable de l'Aveyron, qu'elle cotoie sur une distance conséquente, était également importante. Elle a donc été écartée.

Dans la première partie du tracé jusqu'à Recoules-Prévinquières, la variante K4 n'a pas été retenue au vu de son impact important sur l'agriculture et le milieu naturel. Elle n'était de plus compatible qu'avec la variante J4 qui ne présentait par ailleurs aucun avantage sur le secteur précédent .

C'est donc la variante K3, intermédiaire à K1 et K2 en terme de coût, qui est apparue comme répondant le mieux aux enjeux et contraintes du secteur et qui a été retenue. Géotechniquement contraignant au Sud de Bessodes, son tracé reste en revanche éloigné des zones habitées, tout en restant intéressant en terme de désenclavement et de desserte des zones d'activités, par la possibilité de construction d'échangeurs proches de Recoules-Prévinquières et de Lapanouse. Le déplacement de la voie ferrée au Sud de Lapanouse permet un regroupement des infrastructures à ce niveau et facilite le désenclavement de Lavernhe.

Cette solution offre enfin la possibilité de résorber rapidement le point noir pour la circulation que constitue la traversée actuelle de Recoules-Prévinquières par la RN88 du fait du phasage possible par le barreau de liaison.


K
Gaillac d'Aveyron - Sévérac le Château
K1
K2
K3
K4
K7
A75
Sévérac le Château
Gaillac d'Aveyron
Lavernhe
St Grégoire
Echelle : 1/25 000ème
Fond cartographique IGN
Variante retenue
Variante étudiée
Autre variante
43

5. Présentation du projet soumis à l'enquête

L'ensemble des éléments présentés dans la comparaison des variantes ont conduit à retenir un projet. Celui-ci est présenté sur le synoptique ci-joint, ainsi que dans la Pièce C "Plan Général des Travaux" du présent dossier.

Le projet soumis à enquête est inscrit dans une bande de 300 m de large environ. C'est dans cette bande, qui devra faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, que le projet définitif s'inscrira. Il pourra faire l'objet d'adaptations locales au terme de la phase d'enquête.

Les entités administratives concernées par la bande soumise à enquête sont les suivantes :

Dans le département du Tarn, les communes de :

- Lescure-d'Albigeois
- Le Garric
- Rosières
- Valderiès
- St-Jean-de-Marcel
- St-Gemme
- Pampelonne
- Moularès
- Tanus

Dans le département de l'Aveyron, les communes de :

- Tauriac-de-Naucelle
- Camjac
- Naucelle
- Quins
- Baraqueville
- Calmont
- Luc
- Olemps
- Rodez
- Onet-le-Château
- Sébazac-Concourès
- La Loubière
- Montrozier
- Bertholène
- Laissac
- Palmas
- Séverac-l'Eglise
- Gaillac-d'Aveyron
- Buzeins
- Recoules-Prévinquières
- Lapanouse de Séverac
- Séverac-le-Château

Système d'échange

Le système d'échange, partie intégrante du projet, a lui aussi été retenu à l'issue des études de trafic, techniques et des phases de concertations.

- **L'échangeur de LA TETE**, situé au débranchement Sud de la déviation, permettra la desserte de l'agglomération carmausine à partir du Sud (Albi) ; cet échangeur desservira également les pôles situés autour de Carmaux.

- **L'échangeur de LA VAYSSONIE**, différé, situé approximativement au milieu de la déviation de Carmaux, près de la RD91, desservira l'Est et le Nord-Est de Carmaux, ainsi que le secteur situé à l'Est de cette ville, et notamment Rosières, Valdériès et Andouque ; il est conditionné à la réalisation de la pénétrante vers Carmaux que constituera la RD91 réaménagée par les collectivités.

- **L'échangeur de LA CROIX DE MILLE**, à l'extrémité Nord de la déviation de Carmaux, permettra la desserte de l'agglomération de Carmaux depuis le Nord de la RN88, ainsi que Pampelonne.

- **Le 1/2 échangeur de TANUS** : orienté vers le Nord, il permettra des liaisons de l'ensemble du canton de Valence-d'Albigeois vers Rodez, avec utilisation du nouveau viaduc routier sur le Viaur, et permettra la desserte de Réquista et de son important marché aux bestiaux.

- **L'échangeur de LA BARAQUE-SAINT-JEAN**, mettra en relation, aussi bien avec Rodez qu'avec Albi-Carmaux, toute la rive droite du Viaur ; il permettra la desserte de la RD574, itinéraire touristique d'accès à l'ouvrage SNCF typique construit au début du siècle par l'ingénieur Bodin.

- **L'échangeur de NAUCELLE**, permettra la desserte de Naucelle et d'une zone plus vaste comprenant Naucelle-Gare, Camjac et Centrès à l'Est, Sauveterre-de-Rouergue, Cabanes et Pradinas à l'Ouest ; il desservira enfin depuis le Sud Quins, et les hameaux de Frons, Rancillac, Salan, Pruns et Truels.

- **L'échangeur de BARAQUEVILLE**, sur la RD911, aura un double rôle : il desservira Baraqueville, aussi bien depuis le Nord (Rodez) que depuis le Sud (Albi), et il se raccordera à la RD911, axe de rabattement de flux de circulation importants, et voie de desserte de tout le Ségala.

- **Le 1/2 échangeur des MOLINIERES** : la vocation principale de ce demi-échangeur, qui permet les liaisons orientées vers Baraqueville, est de rétablir la continuité de la liaison Est-Ouest que constitue la RD911. Il permettra aux usagers de La Primaube et du Lévezou d'emprunter l'infrastructure pour se rendre à Baraqueville, Naucelle ou Rieupeyroux.

La mise à 2x2 voies de la rocade de Rodez nécessitera l'adaptation de certains échangeurs :

- **Le 1/2 échangeur du LACHET** : situé au point de raccordement du nouveau tracé avec la RN88 actuelle, ce demi-échangeur orienté vers la rocade, assure l'interconnexion entre les 2 systèmes de communication qu'il intercepte : Rodez - Baraqueville - Albi - Toulouse (route nouvelle) et Rodez - La Primaube - Pont-de-Salars ou Requista (route existante).

- Associé au précédent, **l'échangeur d'OLEMPS** qui lui fait suite permet la desserte, à partir du Sud, de tout le centre de Rodez, ainsi que des quartiers Sud, Sud-Est et Le Monastère.

- **L'échangeur de SAINT-CLOUD**, dans la vallée de l'Aveyron, sera réaménagé coté Est pour desservir le centre ville et le quartier de Bourran depuis le Sud, ainsi que l'important centre hospitalier à Cayssiols.

- **L'échangeur de SAINT-FELIX - CANAC**, regroupera les échanges actuels et assurera le maillage aux axes structurants que constituent pour l'agglomération ruthénoise, mais aussi pour le département, la RN140, en direction de Decazeville et Figeac et la RD901 vers Marcillac et Conques.

- **Le 1/2 échangeur des BALQUIERES et l'échangeur de SAINT-MARC** assureront la dessserte des zones commerciales, et le raccordement à la RD988 en direction de Sébazac.

- **Le diffuseur de SAINT-MAYME** assurera, par l'intermédiaire du tronçon Saint-Mayme - la Roquette, la desserte des zones d'activités de ce secteur (Z.I. d'Arssac) et la liaison avec la route départementale 29 en direction d'Agen d'Aveyron, La Loubière et Pont-de-Salars.

- **L'échangeur prévu sur le causse du COMTAL** permettra la desserte des bourgs et hameaux situés au Nord-Est de Rodez (Lioujas, Gages) et des zones d'activités ; il pourrait aussi être raccordé à la RD988 pour une desserte de Bozouls et Espalion et tout le Nord Aveyron.

- **L'échangeur de LAISSAC** s'impose à la fois pour la desserte de Laissac et de Palmas, et pour la desserte des pôles irrigués par les RD28 et RD45, qui représentent des trafics importants (2.500 véh./j).

- **L'échangeur de RECOULES-PREVINQUIERES** desservira Recoules-Prévinquières, Varès et Buzeins. En liaison avec Rodez, il concernera également les flux de Cornuéjouls et Lavernhe et, en liaison avec Séverac, ceux de Gaillac-d'Aveyron, Gagnac, Lugans et Séverac l'Eglise.

- **L'échangeur de LAPANOUSE**, 3/4 d'échangeur, permettra une bonne desserte de Lapanouse et du secteur Ouest de Séverac-le-Château et assurera le désenclavement de Laverhne de Séverac.

Le système d'échanges s'achève avec les échangeurs décidés dans le cadre de la réalisation du barreau de Séverac :

- **L'échangeur avec la RN9**, au Nord de Séverac-le-Château,

- **L'échangeur avec l'autoroute A75** Clermont-Ferrand - Béziers.

Distances entre les échangeurs

La Tête

4,4 km

La Vayssonie

6,5 km

La Croix de Mille

5,6 km

Tanus

6,0 km

La Baraque-St-Jean

6,2 km

Naucelle

12,7 km

Baraqueville

7,4 km

Les Molinières

5,4 km

Le Lachet

Rocade de Rodez

8,8 km

St-Mayme

9,4 km

Causse Comtal

13,1 km

Laissac

13,4 km

Recoules-Prévinquières

5 km

Lapanouse

3 km

RN9

Les échangeurs ayant fait l'objet d'une D.U.P. locale sont indiqués en italique.

ECHANGEURS

Projet Albi-Sévérac-le-Château

Distances entre les échangeurs en km

RODEZ

½ échangeur des Balquières

Echangeur de St Cloud

Echangeur de St Marc

Diffuseur de St-Mayme

Echangeur de St Félix-Canac

Echangeur d'Olemps

Echelle : 1/50 000ème

Echelle : 0 5 km

6. Attribution du statut route express et conditions d'exploitation de la voie

Les conditions d'exploitation de l'aménagement en route express de la RN88 entre Albi et Séverac le Château sont fixées par la loi n° 89.413 du 22 juin 1989 et le décret n° 89.631 du 4 septembre 1989 relatifs au Code de la Voirie Routière, qui disposent en leur titre 5 (articles L.151-1 à 151-5 et R.151-1 à R.151-7), notamment :

"Article L.151-1 : Les routes express sont des routes ou des sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules".

"Article L.151-2 : Le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route existante ou à créer, par décret en Conseil d'Etat portant, le cas échéant, Déclaration d'Utilité Publique, pris après enquête publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route.

Les avis mentionnés à l'alinéa précédent doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.

Le caractère de route express est retiré dans les même formes".

"Article L.151-3 : Les propriétés riveraines des routes express n'ont pas accès direct à celle-ci.

Dès la publication du décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Des servitudes destinées à éviter les abus de publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat".

"Article R.151-2 : Le décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits".

En application de ce statut de route express et pour assurer la sécurité des usagers et des riverains, les principales conséquences à en attendre sont les suivantes :

* Les propriétés limitrophes de la R.N. mise en route express perdront le droit d'accès direct.

* A la date de publication du décret conférant le caractère de route express, aucun accès ne pourra être créé ou modifié par les riverains pour les sections qui seront aménagées sur place.

* Les interdictions applicables aux accès existants n'entreront en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées soit par le réemploi de voies existantes, soit par la création de chemins de désenclavement de part et d'autre de la route. Ces dispositions seront précisées lors des enquêtes parcellaires qui seront effectuées dans les conditions fixées par les articles R.151-3 (décret n°89-631 du 4 septembre 1989) du Code de la Voirie Routière.

* A compter de la réalisation des travaux, la route express ne sera accessible qu'en des points aménagés à cet effet. La traversée de la route express sera possible par certaines voies rétablies grâce à des passages dénivelés.

* Le stationnement sera interdit sur la route express, sauf en cas de nécessité absolue sur les bandes d'arrêt d'urgence prévues à cet effet.

Toutefois, ces interdictions de circulation ou de stationnement ne s'appliquent pas aux personnes et aux matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou des permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route express, et des entreprises appelées à y travailler lorsque leur mission nécessite l'intervention de ces personnels ou de ces matériels.

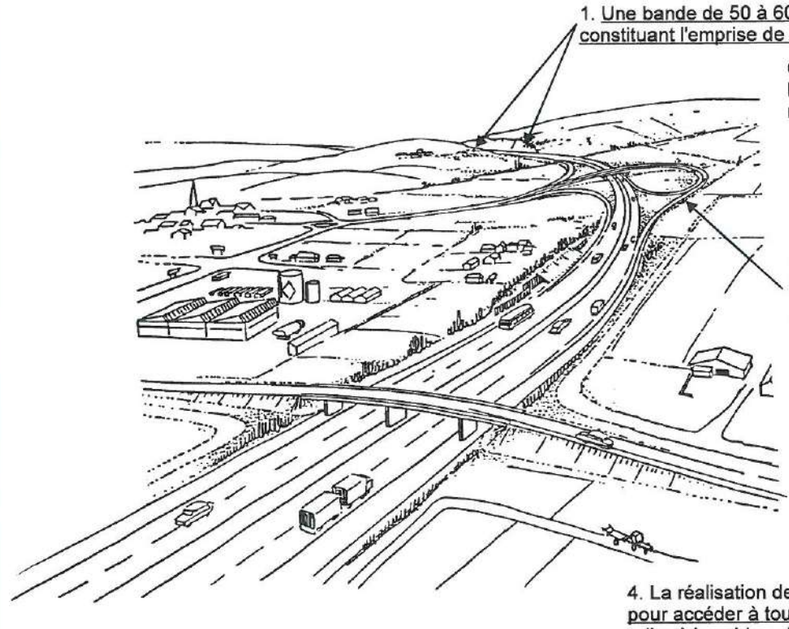
* La publicité visible de la voie sera réglementée par le décret n° 76-148 du 11 février 1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique.

* L'accès de la route express sera interdit en permanence :
  - aux piétons, cavaliers, animaux,
  - aux cycles, véhicules à traction non mécaniques,
  - aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à immatriculation,
  - aux cyclomoteurs soumis à immatriculation,
  - aux tracteurs et matériels agricoles et aux matériels de travaux publics mentionnés à l'article R.138 du Code de la Route,
  - aux véhicules automobiles et ensemble de véhicules qui ne seraient pas capables par construction d'atteindre en palier une vitesse minimum de 40 km/h,
  - aux tricycles et quadricycles à moteurs.

* Conformément à la réglementation en vigueur prescrite par le Code de la Route, la vitesse limite autorisée sur cet axe est fixée à 110 km/h.

* La nouvelle voie étant une route nationale, de statut route express crée par l'Etat, est libre de péage.

UNE ROUTE EXPRESS A 2X2 VOIES C'EST :



7. Principe de rétablissement des communications et itinéraires de substitution

Le rétablissement des voies routières rencontrées par la voie nouvelle à 2x2 voies sera assuré :

* soit par la construction d'un ouvrage d'art avec un passage supérieur (P.S.) ou inférieur (P.I) à celui de la voie nouvelle, sur le tracé ou au voisinage du tracé actuel de la voie rencontrée ;

* soit par un raccordement à un ouvrage de franchissement voisin, au moyen d'une section de voie de même catégorie que la voie rencontrée.

Les modalités selon lesquelles seront rétablies les communications en général et les accès aux parcelles agricoles ou forestières en particulier, seront précisées au cours des études ultérieures, en liaison avec les parties intéressées : administrations, collectivités locales, agriculteurs et particuliers concernés.

En moyenne, un projet de route express tel que celui de la RN88 nécessite un ouvrage de rétablissement par kilomètre.

Les itinéraires de substitution représentés sur les plans permettront de créer ou de recréer les différentes fonctions que le statut de route express interdira :

- fonction de transit pour tous les véhicules ou les usagers interdits d'accès sur la future voirie (cycles, engins agricoles, etc...) ;

- fonction d'échanges entre la voirie locale et la nouvelle route ;

- fonction de desserte pour tous les riverains désormais privés d'accès direct.

La RN88 actuelle constitue dans la grande majorité des cas l'itinéraire de substitution. Elle peut être ponctuellement complétée par la voirie locale autre si besoin est, ou par des tronçons neufs de même catégorie que la route actuelle.

8. Domanialité

La voie nouvelle créée dans le cadre de l'aménagement à 2x2 voies sera classée dans le domaine public national.

Les portions de voies nouvelles éventuellement créées pour assurer le rétablissement des communications touchées par le projet seront classées dans le domaine public des collectivités locales dont relève la voie concernée.

De même, la route nationale existante sera déclassée dans le domaine public des collectivités locales concernées, le transfert de domanialité s'effectuant après remise en état éventuelle.

Les éventuels délaissés seront, soit classés dans la voirie communale, soit démolis, les emprises étant ensuite rétrocédées.

Les remises interviendront au fur et à mesure de la mise en service des ouvrages.

La pièce F du présent dossier précise les transferts de domanialité liés au projet.

9. Phasage de l'opération

L'importance du linéaire de voie express à aménager entre Albi et Séverac-le-Château (115 km au total), conduit à envisager une réalisation par tronçons élémentaires fonctionnels.

Entre les opérations prioritaires déjà déclarées d'utilité publique que constituent la déviation de Carmaux, le franchissement de la vallée du Viaur et la liaison entre Rodez et Baraqueville, le projet sera découpé en sections opérationnelles indépendantes :

1 - Liaison Albi - Carmaux (PR 29,5 à PR 27,00), (doublement sur place).

2 - Carmaux - Tanus, en tracé neuf entre les échangeurs de La Croix de Mille et de Tanus.

3 - Tauriac-de-Naucelle - Baraqueville, en tracé neuf depuis l'échangeur de La Baraque-St-Jean jusqu'à l'extrémité Sud de la liaison Rodez - Baraqueville.

4 - Doublement de la rocade de Rodez, entre l'échangeur du Lachet et le diffuseur de St-Mayme.

5 - Rodez - Séverac-le-Château, en tracé neuf depuis la rocade de Rodez jusqu'au barreau de contournement de Séverac, puis en doublement de la chaussée existante sur ce dernier, jusqu'à l'extrémité du projet (échangeur sur la RN9).

Compte tenu de leur longueur, les sections 3 (Tauriac-de-Naucelle - Baraqueville) et 5 (Rodez-Séverac-le-Château) pourront elles-mêmes être décomposées en tranches fonctionnelles de 10 à 15 km en se raccordant à la RN88 de façon provisoire.

10. Aires annexes et centres d'entretien

Dans le cadre de l'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire, des aires annexes permettant le repos et la détente des usagers (aires de repos) et pour certaines, le ravitaillement en carburant (aires de services) seront créées.

Les intervalles adoptés entre ces équipements s'apparentent aux intervalles retenus pour les autoroutes, qui varient selon que le trafic prévu à terme est faible ou élevé.

En règle générale, la distance maximale admise entre deux aires de service (distribution de carburant) varie de 45 km (trafic faible) à 60 km (trafic élevé). Elle se situe entre 15 km et 30 km pour les aires de repos.

Sur l'itinéraire entre Albi et Séverac-le-Château, avaient fait l'objet d'approbations au plan ministériel les ouvrages annexes suivants :

- aire de service de Séverac, liée au raccordement sur l'A75 (approbation du 06/07/1992),
- aire belvédère du viaduc du Viaur (13/07/95) (cette aire pourra éventuellement recevoir des services autres que la distribution de carburant).

Ont par ailleurs fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation en date du 15 février 1996 :

- une aire de service desservie par l'échangeur de l'Hermet (à proximité d'Albi) ;
- un couple d'aires de repos proche de Sarclars (sur la déviation de Carmaux) ;
- un couple d'aires de repos à proximité du viaduc du Viaur complétant l'aire belvédère existante (conformément à la décision du 13/07/95, cette aire pourra éventuellement recevoir des services autres que la distribution de carburant) ;
- un couple d'aires de repos au lieu-dit "les Hivernoirs" (entre Naucelle et Baraqueville) ;
- une aire de repos au Comtal (à l'Est de Rodez) desservie par l'échangeur du Comtal ;
- une aire de repos aux Molènes desservie par l'échangeur de Laissac ;

En complément du centre de Séverac-le-Château appelé à assurer conjointement l'exploitation de la RN88 (section Rodez - Séverac-le-Château) et de l'autoroute A75, deux autres centres assureront l'entretien et l'exploitation de l'aménagement :

- un centre au niveau d'Albi pour la section Albi - Tanus,
- un centre au niveau de Rodez pour la section Tanus - Rodez.

Titre II : Caractéristiques principales de l'ouvrage

1. Tracé

Pour s'adapter aux différentes contraintes imposées par l'occupation du sol et la topographie du site traversé, les sections de route en voie nouvelle soumises à la présente enquête auront des caractéristiques dimensionnées pour la catégorie L 100 au sens de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (I.C.T.A.A.L.) d'octobre 1985.

A cette catégorie correspondent des caractéristiques minimales assurant le confort et la sécurité des usagers.

Pour la rocade de Rodez, les normes retenues sont celles définies dans l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (I.C.T.A.V.R.U.) pour une vitesse de référence de 60 km / h.

Sur tous les tronçons de longueur significative où cela est possible, et dans la mesure où cela ne présente pas de difficulté particulière, l'application des normes de l'ICTAAL 120 sera recherchée.

Désignation	ICTAAL 100	ICTAAL 120
Tracé en plan		
Rayon minimal	425	665
Profil en long		
Déclivité maximale en rampe	5%	4%
Déclivité maximale en pente	6%	5%
Rayon minimal en angle saillant	6 000	10 000
Rayon minimal en angle rentrant	3 000	4 200

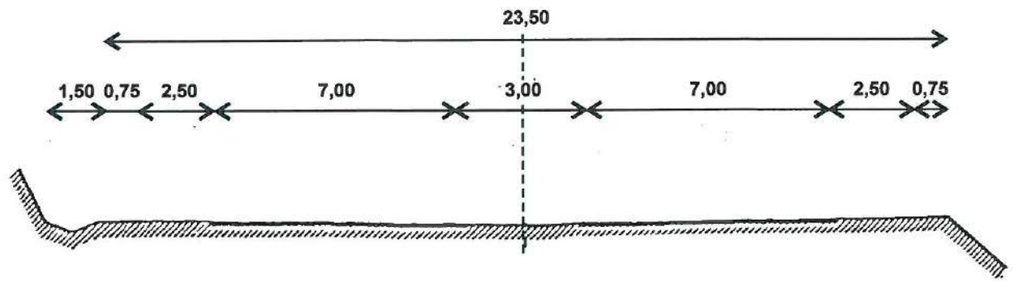
2. Profils en travers

• Le profil en travers prévu en **section courante** est le suivant :

- deux chaussées unidirectionnelles de 7 m,
- un terre-plein central de 3 m en général, pouvant être élargi pour tenir compte des contraintes de viabilité hivernale ou pour y effectuer des plantations, en fonction des opportunités techniques ou des exigences environnementales, et de largeur variable en cas de chaussées décalées,
- deux accotements de 3,25 m comprenant une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur et une berme de 0,75 m. Cette dernière sera portée à 1 m en présence de dispositifs de sécurité.

Ces largeurs ne comprennent pas les ouvrages annexes tels que talus, risbermes, fossés, bretelles, voies de manoeuvre ou lit d'arrêt d'urgence, qui peuvent localement augmenter la largeur d'emprise. Le profil en travers est prévu à 2x2 voies selon le schéma ci-dessous :

PROFIL EN TRAVERS TYPE SECTION COURANTE



• Sur la **rocade de Rodez** le profil en travers sera adapté pour répondre aux caractéristiques urbaines de ce tronçon.

• Le profil en travers des **voies rétablies** sera cohérent avec celui des voies auxquelles elles se substituent.

3. Ouvrages et travaux annexes

Les acquisitions de terrains seront basées sur les largeurs d'emprises issues des caractéristiques du profil en travers indiqué ci-avant.

A ces emprises seront ajoutées les surfaces nécessaires pour la création des voies déviées, des bretelles d'accès ou de sortie, des raccordements provisoires, des rétablissements de communications, des aires annexes (aires de repos et de service, centres d'entretien ou d'exploitation), des voies nouvelles assurant la continuité de l'itinéraire de substitution et pour la mise en oeuvre des mesures concernant l'environnement.

La réalisation de l'aménagement à 2x2 voies nécessitera la construction d'ouvrages d'art assurant les échanges, le rétablissement des voies de communication routières et ferrées, le franchissement des cours d'eau, et le déplacement de réseaux divers (aériens, souterrains, ferroviaires,...).

Les matériaux nécessaires à la construction de la 2x2 voies seront issus prioritairement du chantier. Si l'apport de matériaux d'emprunt s'avérait nécessaire, les études concernant les zones d'emprunt prendront en compte :

- la qualité des matériaux,
- la sensibilité à l'environnement,
- les conditions économiques,
- les possibilités de réaménagement des zones d'emprunt.

Ces zones d'emprunt feront, le moment venu, l'objet d'une procédure spécifique conformément à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, pour limiter des dépôts de matériaux, les excédents impropres à une réutilisation pourront être consacrés en priorité à des usages constructifs tels que merlons, modelé de talus ou d'échangeurs, recomposition de carrières, reconstitution de terres agricoles mieux exploitables...

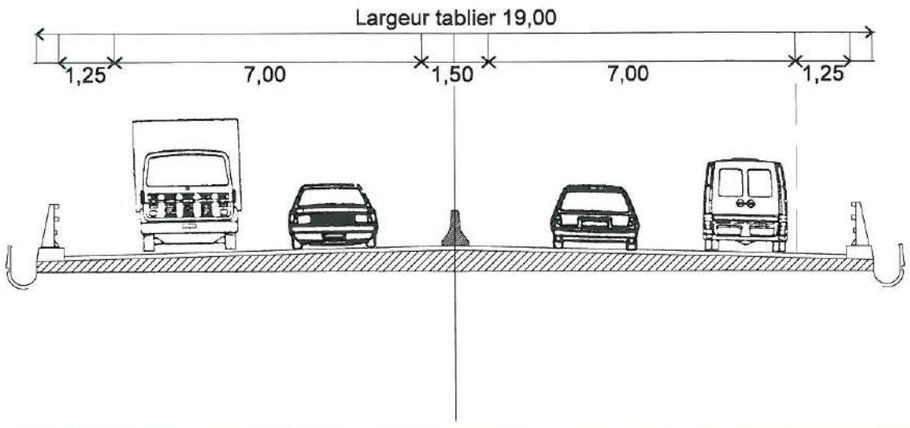
Nonobstant les restrictions complémentaires pouvant résulter de la réglementation en vigueur ou des investigations ultérieures, l'étude d'impact précise, d'ores et déjà, au chapitre IV-3, les zones jugées comme sensibles et sur lesquelles les emprunts et dépôts sont interdits.

Ouvrages d'art importants.

Un seul ouvrage exceptionnel est prévu ; il s'agit du viaduc de Gagnac. D'une longueur de 300 m environ, il permet le franchissement de l'Aveyron, à 25 m environ au dessus du fond de la vallée.

Par ailleurs, il est prévu le doublement du pont de St-Cloud sur la rocade de Rodez et le franchissement du giratoire de la RN140 (échangeur de St-Félix-Canac).

PROFIL EN TRAVERS TYPE SUR OUVRAGE D'ART



Titre III : Appréciation sommaire des dépenses

Le coût total des travaux soumis à la présente enquête publique, évalué aux conditions économiques en vigueur au mois de février 1995, s'élève à 2 565 Millions de Francs. Dans ce montant, les acquisitions foncières représentent la somme de 12 MF dans le département du Tarn et de 96 MF dans le département de l'Aveyron, selon l'évaluation des Services des Domaines.

La décomposition en sections élémentaires de ce montant global de 2 565 Millions de Francs est détaillée dans le tableau ci-dessous :

	Longueur	**Coût total**
Section Albi - Carmaux (L'Hermet - La Tête)	2,3 km	32 MF
Section Carmaux - Vallée du Viaur (La Croix de Mille - Tanus)	6,1 km	212 MF
Section La Baraque-St-Jean - Baraqueville	22,5 km	676 MF
Section doublement de la rocade de Rodez	9,0 km	233 MF
Section Rodez - Séverac-le-Château	44,5 km	1 317 MF
Sous total	**85 km**	**2 470 MF**
Provision pour centres d'exploitations et aires annexes		95 MF
TOTAL		**2 565 MF**

Ces sommes incluent la contribution de l'Etat dans le cadre du "1% paysage - développement" appliqué à ce projet.

Titre IV : Informations juridiques et administratives

1. Textes régissant l'enquête

- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Le code du domaine de l'Etat.
- Le code de l'Urbanisme et notamment les articles L123.8, L130.1, et R123.35.3.
- Le code de la Voirie Routière notamment ses articles L151.1 à L151.5 et R151.1 à R151.5.
- Le code Rural et notamment ses articles L112.2, L112.3, L123.24 à L123.26, L352.1 et R123.30 et suivants (anciennement art.10 de la loi du 8 août 1962 modifié).
- La Loi n° 76.629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour application de l'article 2 de cette loi modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993 introduisant de nouvelles dispositions concernant le contenu des études d'impact.
- La Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de cette loi, relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.
- La Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 modifiée, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et de protection de l'environnement, et le décret 85-453 du 23 avril 1985, pris pour application de cette loi et son décret modificatif n° 93.245 du 25 février 1993.

2. Insertion de l'enquête dans la procédure

2.1. Le projet avant l'enquête

Le projet est inscrit au Schéma Directeur Routier national (Décret n° 92-379 du 1er avril 1992). Le dossier d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire 2éme phase établi après concertation au plan local avec les élus, les représentants des différentes administrations et les associations a été approuvé par Décision Ministérielle en date du 13 juillet 1995.

C'est sur la base des dispositions de l'Avant Projet Sommaire qu'a été établi le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires à l'aménagement.

2.2. Le projet et les documents d'urbanisme

L'inscription du projet n'ayant pas été prévue dans les Plans d'Occupation des Sols existants, l'enquête porte également sur la mise en comptabilité de ces P.O.S. pour les communes suivantes :

Département du Tarn :
- Lescure-d'Albigeois

Département de l'Aveyron
- Naucelle
- Baraqueville
- Laissac
- Onet le Château
- Olemps
- Rodez
- La Loubière
- Sébazac-Concourès
- Montrozier
- Bertholène
- Palmas
- Séverac l'Eglise
- Recoules-Prévinquières
- Gaillac-d'Aveyron
- Lapanouse de Séverac
- Séverac le Château

2.3. Objet et conditions de l'enquête

Le présent dossier d'enquête a pour objet :

***De déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies des sections suivantes de la RN88 entre Albi et Séverac-le-Château :**

<u>- dans le département du Tarn :</u>

. Albi (carrefour de l'Hermet) à Carmaux-Sud (La Tête) : PR 29,5 à PR 27,0

. Carmaux-Nord (La Croix de Mille) à l'échangeur de Tanus : PR 9,8 à PR 3,5

<u>- dans le département de l'Aveyron :</u>

. Tauriac (La Baraque-St-Jean) à Baraqueville-Est : PR 87,5 à PR 65,1

. Rodez (échangeur de Lachet) à Lapanouse de Séverac (giratoire RN88 actuelle) : PR 53,0 à PR 3,7

***De compléter les déclarations d'utilité publique des travaux relatives :**

- au franchissement de la vallée du Viaur pour les travaux de la déviation de Tanus - PR 3,5 à PR 1,0.
- au barreau RN88 / RN9 pour les travaux de doublement de l'aménagement depuis Lapanouse de Séverac (giratoire RN88 actuelle) jusqu'à Séverac-le-Château (échangeur RN9 actuelle) - PR 3,7 à PR 1,0.

***De déclarer d'utilité publique les travaux de réalisation des ouvrages et installations induits par le classement en route express ou par le parti d'aménagement entre Albi et Séverac-le-Château :** rétablissement des communications, aires annexes, centres d'entretien, itinéraire de substitution, barreau de raccordement de la RN88 actuelle à l'échangeur de Recoules-Prévinquières, raccordements provisoires.

***D'attribuer le statut de route express à l'ensemble de l'itinéraire entre Albi et Séverac-le-Château**, soit du PR 29,5 dans le département du Tarn (carrefour de L'Hermet) au PR 1,0 dans le département de l'Aveyron (point de raccordement à l'échangeur RN9 actuelle / bretelle de l'A75).

***De mettre en compatibilité les P.O.S. des communes précitées.**

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par la loi relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

2.4. Parallèlement à la présente enquête

Une procédure de consultation des différentes administrations concernées, "l'Instruction Mixte" à l'échelon central, est engagée, conformément à la loi 52.1265 du 29/11/52 modifiée relative à l'instruction mixte des travaux routiers dépendant de la voirie nationale. Un procès-verbal de clôture de cette procédure sera établi préalablement à la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.

2.5. A l'issue de l'enquête publique

Le Préfet coordonnateur ou le Préfet de département saisira les conseils municipaux concernés par la modification de leur P.O.S. afin de recueillir leur avis.

La Commission d'Enquête établira son rapport et émettra son avis en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'opération. Cet avis sera transmis avec l'ensemble du dossier et des registres au Préfet coordonnateur.

L'ensemble du dossier sera soumis par le Préfet coordonnateur ou de département aux Conseils Municipaux concernés afin de recueillir leur avis sur les modifications apportées aux documents d'urbanisme.

Le rapport de la Commission d'Enquête restera à la disposition du public dans les mairies des communes où s'est déroulée l'enquête ainsi que dans la Préfecture pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

2.6. Au terme des procédures d'enquête publique d'instruction mixte, et au vu des dossiers correspondants

La Déclaration d'Utilité Publique, sera prononcée par décret pris après avis du Conseil d'Etat.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux devant la juridiction administrative compétente (le Conseil d'Etat) dans le délai de deux mois à compter de sa publication au Journal Officiel de la République Française.

2.7. Au-delà de l'enquête publique

2.7.1. Le tracé

Les Directions Départementales de l'Equipement du Tarn et de l'Aveyron assurent les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

2.7.2. L'enquête parcellaire

La définition précise du projet permet de déterminer l'emprise et est suivie par des enquêtes parcellaires organisées par arrêtés préfectoraux qui définiront exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

2.7.3. Le remembrement

Si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, des opérations de remembrement pourront être entreprises dans les communes touchées par le projet routier (articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1 et R.123-30 et suivants du Code Rural).

2.7.4. Les procédures complémentaires

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le Maître d'Ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires. On établira ainsi, par exemple, les dossiers prévus par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et ses décrets d'application.

Les projets d'ouverture de zones d'emprunts feront l'objet, le moment venu, d'une procédure spécifique d'autorisation conformément aux dispositions du décret n°79-1108 du 20 décembre 1979. Dans tous les cas, des réaménagements des zones d'emprunt seront prévus.

2.7.5. La procédure d'expropriation

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

3. Construction et exploitation de l'ouvrage

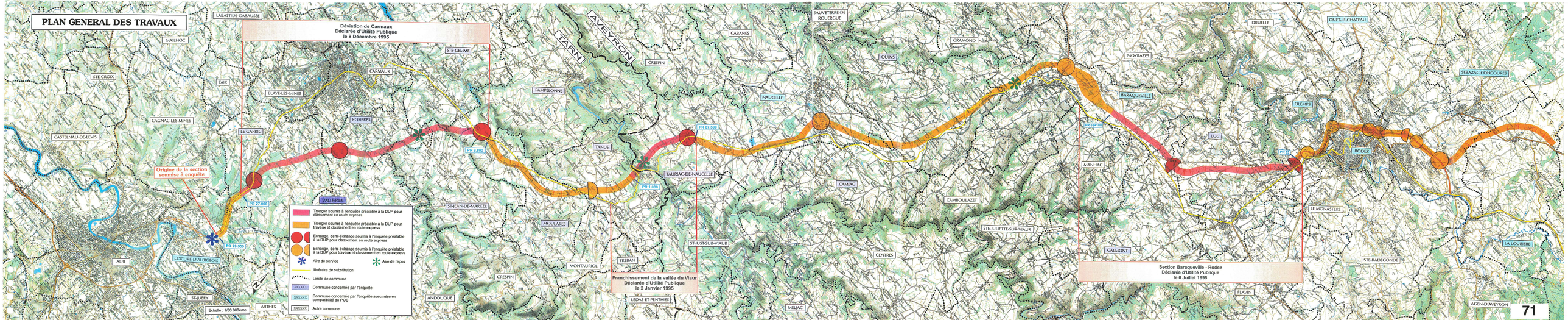
La construction et l'exploitation de l'ouvrage seront confiées aux Directions Départementales de l'Equipement du Tarn et de l'Aveyron.

Le statut de la voie sera celui de Route Express.

4. Suivi des opérations

Trois à cinq ans après la mise en service de chaque grande section fonctionnelle, le Maître d'Ouvrage établira un bilan économique, social et environnemental. Ce bilan sera mis à la disposition du public.

C. Plan général des travaux


PLAN GENERAL DES TRAVAUX
Déviation de Carmaux
Déclarée d'Utilité Publique
le 8 Décembre 1995
Origine de la section soumise à enquête
Franchissement de la vallée du Viaur
Déclarée d'Utilité Publique
le 2 Janvier 1995
Section Baraqueville - Rodez
Déclarée d'Utilité Publique
le 6 Juillet 1996
Tronçon soumis à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Tronçon soumis à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Echange, demi-échange soumis à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Echange, demi-échange soumis à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Aire de service
Aire de repos
Itinéraire de substitution
Limite de commune
Commune concernée par l'enquête
Commune concernée par l'enquête avec mise en compatibilité du POS
Autre commune
Echelle : 1/50 000ème
LABASTIDE-GABAUSSE
MAILHOC
STE-CROIX
TAIX
CARMAUX
STE-GEMME
BLAYE-LES-MINES
CAGNAC-LES-MINES
ROSIERES
LE GARRIC
CASTELNAU-DE-LEVIS
VALDERIES
ALBI
LESCURE-D'ALBIGEOIS
ST-JUERY
ARTHES
ANDOUQUE
CRESPIN
ST-JEAN-DE-MARCEL
MOULARIS
MONTAURIOL
TREBAN
LEDAS-ET-PENTHIES
PAMPELONNE
TANUS
CRESPIN
CABANES
NAUCELLE
TAURIAC-DE-NAUCELLE
ST-JUST-SUR-VIAUR
MELIAC
CAMIAC
CENTRES
SAUVETERRE-DE-ROUERGUE
QUINS
GRAMOND
CAMBOULAZET
STE-JULIETTE-SUR-VIAUR
CALMONT
FLAVIN
MOYRAZES
DRUELLE
ONET-LE-CHATEAU
BARAQUEVILLE
OLEMPS
SEBAZAC-CONCOURES
LUC
MANHAC
RODEZ
LE MONASTERE
LA LOUBIERE
STE-RADEGONDE
AGEN-D'AVEYRON
TARN
AVEYRON
PR 27.000
PR 28.500
PR 9.800
PR 1.000
PR 87.500
PR 65+100
PR 82
71


PLAN GENERAL DES TRAVAUX
SEBAZAC-CONCOURES
BOZOULS
CRUEJOULS
PIERREFICHE
ST-MARTIN-DE-LENNE
COUSSERGUES
ST-SATURNIN-DE-LENNE
VIMENET
CAMPAGNAC
ONET-LE-CHATEAU
MONTROZIER
PALMAS
BUZEINS
LA LOUBIERE
BERTHOLENE
LAISSAC
SEVERAC-L'EGLISE
LAPANOUSE
RODEZ
STE-RADEGONDE
GAILLAC-D'AVEYRON
Extrémité de la section soumise à enquête
A75
LE MONASTERE
OLEMPS
RECOULES-PREVINQUIERES
LE VIBAL
ARQUES
SEGUR
PR 1
PR 3.700
VEZINS-DE-LEVEZOU
LAVERNHE
SEVERAC-LE-CHATEAU
FORET DES PALANGES
CAUSSE DE COMPEYRE
Tronçon soumis à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Tronçon soumis à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Echange, demi-échange soumis à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Echange, demi-échange soumis à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Aire de service
Aire de repos
Itinéraire de substitution
Limite de commune
XXXXXX Commune concernée par l'enquête
XXXXXX Commune concernée par l'enquête avec mise en compatibilité du POS
XXXXXX Autre commune
Echelle : 1/50 000ème
N
73

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

