



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'autorité environnementale concernant
le projet
de rocade ouest de Mende en Lozère**

n°Ae: 2011- 16

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 mai 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de la déviation ouest de Mende en Lozère.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Jaillet, Rauzy, MM. Creuchet, Vernier.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Lozère par courrier daté du 16 février 2011, reçu le 23 février 2011, date retenue pour la réception du dossier complet.

Le projet étant établi par un service déconcentré relevant des attributions du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a pris en compte l'avis du préfet de département de la Lozère en date du 3 mai 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 11 avril 2011 de l'agence régionale de la santé de Languedoc-Roussillon .

Sur le rapport de Messieurs Jean-Jacques LAFITTE et Philippe LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant :

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet de rocade ouest de Mende prévoit la construction d'une nouvelle voirie de 2,5 km bidirectionnelle entre la RN 88 à l'ouest, et le viaduc de Rieucros, à l'est, comprenant une chaussée de 7 m avec deux bandes d'arrêt de 2 m, de part et d'autre de la route. Le coût de l'ouvrage est estimé à 26,9 M€. Ce projet présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon dans le cadre de la mise en place d'un programme complexe d'aménagement de la RN 88, répond à deux vocations, au moins dans un premier temps : écoulement du trafic de transit de la RN 88 et desserte de proximité.

Ces deux objectifs pouvant apparaître contradictoires, notamment en ce qui concerne la localisation et la conception du giratoire de la Vacherie, l'Ae recommande de compléter le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique par la description des objectifs assignés au projet et les fonctionnalités successives du projet.

Elle recommande, en outre, de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

- *préciser les mesures de compensation de la réduction de la zone d'expansion de crue liées au passage du Lot ;*
- *justifier que la construction d'un ouvrage réduisant la zone à maintenir sans aménagement prévue de part et d'autre du ruisseau du Fontpoure est compatible avec les dispositions du PPRI ;*
- *préciser les mesures compensatoires prévues et s'engager fermement sur leur réalisation ;*
- *clarifier les objectifs prévus relatifs à l'aménagement de la zone de dépôt de matériaux excédentaires du vallon de Valcroze ;*
- *analyser et compléter les impacts induits ou cumulés sur le territoire naturel et agricole traversé par la rocade réalisée, et plus spécialement ceux relatifs à l'urbanisation potentielle des terrains desservis par le giratoire de la Vacherie ;*
- *compléter le résumé non technique.*

Par ailleurs, l'Ae recommande de ne pas placer les aires de stockage de matériel et d'engins dans les deux zones sensibles aux pollutions et près des lieux habités ou servant à l'enseignement.

*

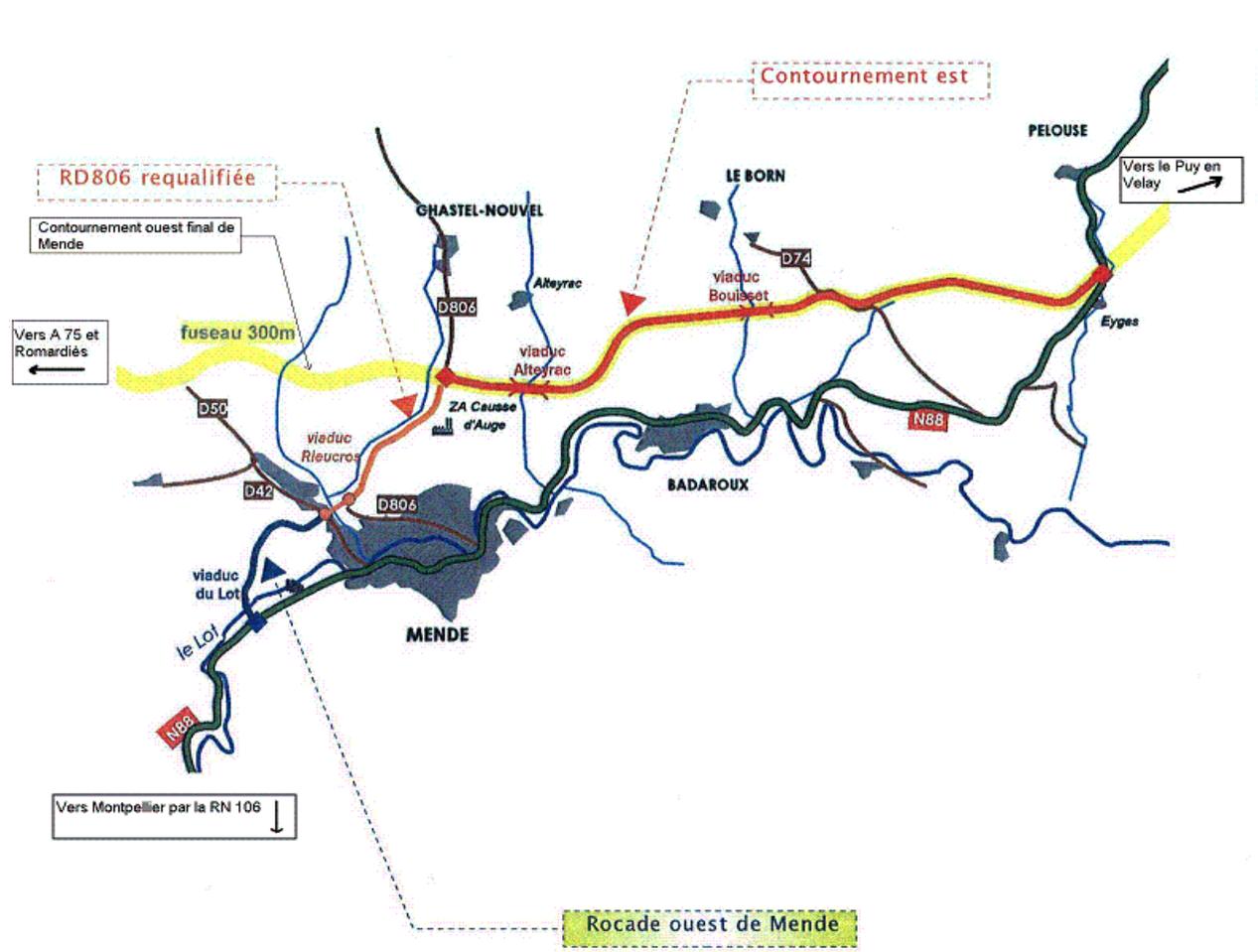
* *

Avis détaillé

1 Historique et présentation du projet

En juillet 1993, le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) tenu à Mende décidait l'aménagement à terme de la RN 88 entre Lyon et Toulouse - qui traverse actuellement le centre historique de Mende - en liaison à 2 fois 2 voies avec carrefours dénivelés et statut de voies express².

Sur la partie du tracé projeté entre Romardiès³ et le Puy-en-Velay un fuseau de 300 m a été approuvé, après concertation locale, par décision ministérielle du 27 novembre 2007.



Une nouvelle décision ministérielle du 30 avril 2008 approuvait le contournement de Mende comme une « première phase fonctionnelle » de l'aménagement de la future RN 88 « prenant son origine à l'ouest de l'agglomération sur l'actuelle RN 88 et rejoignant la future RN 88 juste après la ZAC du Causse d'Auge » au nord de Mende et qui « intègre le viaduc de Rieucros⁴ ainsi que la RD 806 réaménagée sur place. » « Il s'agit d'une route à deux voies », devant avoir le statut de déviation d'agglomération.

² Décision confirmée lors des comités interministériels d'aménagement du territoire (CIADT) de décembre 2003 et d'octobre 2005

³ Immédiatement à l'est de l'autoroute A 75

⁴ Le viaduc de Rieucros, partie centrale de ce contournement, joignant les RD 42 et 806 a été réalisé en 2009 sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

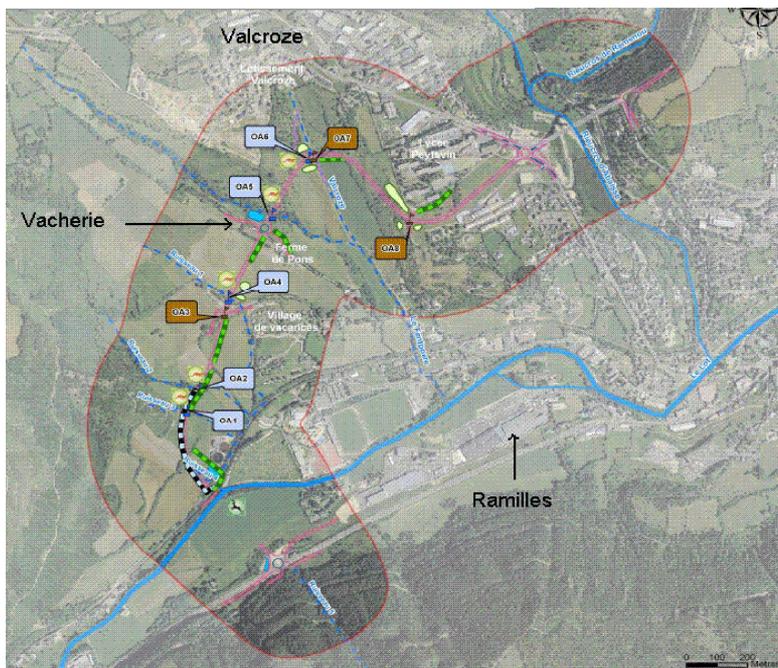
En mai et juin 2008, le projet de rocade ouest de Mende a fait l'objet d'une concertation locale (la bande de 300 m de ce projet avait été définie en 2005 à partir de la comparaison de 3 options d'aménagement⁵). Le dossier de concertation⁶ précisait qu'à long terme, après la réalisation du contournement ouest de Mende (nouvelle RN 88), la rocade ouest pourrait également jouer un rôle de desserte urbaine, mais qu'à court et moyen terme, la rocade devrait rester étanche entre ses deux extrémités. Trois variantes ont alors été présentées.

La discussion a porté sur le délai de réalisation de la rocade ouest par rapport au contournement est. Les travaux de la rocade ouest étant plus réduits, sa mise en service pouvait s'envisager de manière indépendante avant que l'ensemble du contournement ne soit réalisé.

Un autre enjeu débattu a été l'amélioration de l'accès de certains quartiers d'habitation ou zones d'activités de Mende.

Le bilan a conclu à la réalisation, d'une part d'un carrefour de type giratoire près de la Vacherie qui « aura pour vocation d'assurer une liaison nouvelle à l'initiative de la ville de Mende, avec le lotissement de Valcroze et la zone urbanisée de la Combe » et, d'autre part, d'offrir un nouvel accès sur le giratoire de raccordement de la rocade sur la RN 88 « afin de mieux desservir la ZAC des Ramilles ».

Enfin, le projet de SNIT, dans sa version actuelle⁷, prévoit désormais pour la RN 88 entre l'A 75 et le Puy-en-Velay de « faire évoluer la géométrie des axes concernés⁸ » « conduisant éventuellement à une deux fois deux voies complète à terme, de certains itinéraires en passant toutefois par des phases d'aménagement intermédiaire, moins ambitieuses »⁹.



Les fonctions de transit assurées par la rocade ouest devraient donc évoluer dans le temps :

- à sa mise en service, la rocade ouest permettra aux usagers de l'ancienne RN 106 (devenue RD 806 au nord de Mende, et empruntée au sud par un itinéraire de dégagement entre Paris et Montpellier passant par Alès) de ne plus traverser le centre de Mende,
- lorsque la déviation est de Mende aura été réalisée, accompagnée d'un aménagement sur place de la RD 806 pour assurer la continuité de l'itinéraire, la rocade ouest recueillera l'essentiel de la circulation de transit de la RN 88,
- après la réalisation du contournement ouest jusqu'à Romardiès (vers l'A 75) la rocade ouest de Mende serait délestée de cette circulation de transit.

La rocade ouest de Mende assurera également dès sa mise en service des liaisons directes entre les quartiers nord et ouest de Mende (notamment la zone d'activités et de commerces des Ramilles) en évitant un passage par le centre ville où la circulation est décrite comme chargée (voir carte).

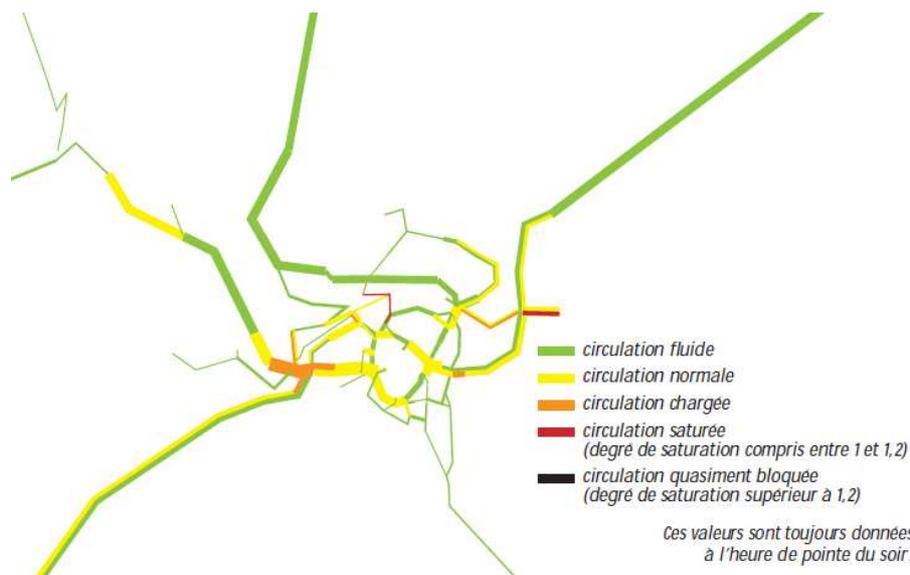
5 Pièce C § 2.3 L'option 1 a été retenue (raccordement avec la RN 88 actuelle le plus proche de Mende)

6 Pièce C § 2.4

7 Fiche ROU 06 : renforcer l'accessibilité des territoires dont les populations souffrent d'enclavement

8 Élargissements de voies, création de voies spéciales pour véhicules lents, rectifications de virages ou aménagement de créneaux de dépassement

9 Le financement de ces projets est assuré pour la plus grande partie dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires (PDMI)



Circulation à l'heure de pointe du soir dans Mende

Le développement de l'étude d'impact ne comporte qu'une présentation très succincte du contexte du projet¹⁰. Paradoxalement son résumé non technique permet une meilleure compréhension de ce contexte, développé dans la notice de la DUP.

L'Ae recommande que l'étude d'impact présente les fonctionnalités successives de la rocade ouest de Mende dans le cadre du programme de contournement de Mende dans lequel elle s'insère, puis dans la perspective de la réalisation du contournement ouest de Mende.

Le projet de rocade ouest prévoit la construction d'une nouvelle voirie de 2,5 km bidirectionnelle entre la RN 88, à l'ouest et le viaduc de Rieucros, à l'est, comprenant une chaussée de 7 m avec deux bandes d'arrêt de 2 m, de part et d'autre de la route. Le coût de l'ouvrage est estimé à 26,9 M€, notamment du fait de la construction du viaduc au-dessus de la vallée du Lot. Le trafic moyen journalier annuel, en 2006, est de 10 700 v/j sur la RN 88 à l'ouest de Mende. Le trafic prévu sur la rocade est de 11 000 v/j en 2025.



Projet de rocade ouest de Mende en image de synthèse

L'Ae note des informations qui peuvent paraître contradictoires concernant les vitesses de référence sur

¹⁰ Pièce C § 5.1.1

l'ouvrage. Ainsi, il est indiqué page 7/262 qu'elles seront de 90 km/h dans la partie ouest et 70 km/h pour la partie est. Or, page 24/35, il est écrit que *"la vitesse de référence adoptée pour la rocade ouest de Mende est R60, soit 60 km/h"*.

L'Ae recommande d'expliciter ces deux informations qui peuvent paraître contradictoires et d'indiquer la vitesse de référence qui sera adoptée sur la rocade ouest de Mende, cette dernière influençant directement par exemple le bruit généré par l'ouvrage.

Enfin, les références relatives aux bruits de voisinage sont à actualiser, le décret n°95-408 du 8 avril 1995 ayant été abrogé par le décret n° 2006-1999 du 31 août 2006¹¹.

2 Procédures relatives au projet

L'étude d'impact fait partie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette dernière porte à la fois sur la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la rocade ouest de Mende et sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Mende. La déclaration d'utilité publique prévoit la possibilité d'engager, si la commission communale d'aménagement foncier en émet le vœu, une procédure d'aménagement foncier. Après cette enquête, se dérouleront les études de détail, conduisant aux procédures liées à l'eau¹² et à l'enquête parcellaire.

L'Ae note que des dossiers de demandes de dérogation concernant quatre espèces protégées, devront être présentés. Enfin, même si le maître d'ouvrage indique p. 82/262 qu'aucun site Natura 2000 ne figure dans l'aire d'étude, ***L'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font dorénavant obligation au maître d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle il peut satisfaire par l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 doit être joint au dossier d'enquête publique.***

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Appréciation des impacts du programme

Cette partie du dossier bénéficie des études réalisées pour définir la bande de 300 m de la future RN 188 dans laquelle le contournement est de Mende pourrait s'insérer.

L'absence de cartes, autres que le plan de situation figurant page 30/262, en rend la compréhension particulièrement difficile.

L'Ae recommande d'illustrer par des cartes, photomontages, coupes ou schémas le chapitre de l'étude d'impact consacré à l'appréciation des impacts du projet.

3.2 État initial

L'état initial est complet et l'Ae relève plusieurs points importants pour le projet (Synthèse p. 133/262) :

1. trois zones de vulnérabilité pour les eaux souterraines ont été identifiées. Celle située à l'est du village de vacances est fortement vulnérable et la vallée du Lot l'est moyennement ;
2. quatre types d'habitats présentent un intérêt patrimonial fort et cinq espèces ou groupes d'espèces présentent un enjeu fort ou très fort (p.99/262). En synthèse, trois secteurs écologiques à forts enjeux ont été définis et représentés sur la carte p. 101/262. Il s'agit : du coteau de la Combe-Lycée à l'est, du coteau de la station d'épuration et du village de vacances au centre, du corridor écologique du Lot à l'ouest du projet ;
3. deux zonages du PPRI sur le Fontpoure et la traversée du Lot sont à prendre en compte ;
4. l'ensemble de la zone est classé en zone préexistante modérée pour le bruit (p.114/262) ;
5. une zone d'éboulis relativement instable se situe à l'ouest du village de vacances ;
6. quatre exploitations agricoles sur les 6 touchées sont en phase de développement.

11 Pièce A page 9

12 Articles R. 214-1 et suivants du code de l'environnement

Les autres éléments n'appellent pas de remarque particulière.

3.3 Examen des variantes et raisons du choix

Trois options de tracés ont été étudiées (p. 137 et 138/262) et ont conduit au choix de l'option 1, la plus proche de Mende pour des questions de coût, de stabilité de terrains et d'environnement (p. 138/262).

Le maître d'ouvrage fait ensuite la comparaison détaillée, sous forme de tableaux, des 3 variantes qu'il a étudiées (p.140 à 146/262). La variante retenue, suite aux études et à la concertation, est celle qui évite le plus les zones de glissement de terrains et qui est la plus favorable aux milieux naturels et au paysage. Le maître d'ouvrage a toutefois « optimisé le tracé¹³ au droit des secteurs du village de vacances et de la Vacherie » pour des raisons liées au bruit.

Cette synthèse n'appelle pas de remarques sur la méthode et sur le choix de la variante.

L'Ae note toutefois, que suite à cette concertation un giratoire est maintenant prévu au droit de la ferme de Pons, dans le secteur de la Vacherie. La justification en est : *"Ce carrefour assurera la continuité du chemin existant tout en permettant une liaison nouvelle, à l'initiative de la ville de Mende, entre le lotissement de Valcroze et la zone urbanisée de la Combe"* (p. 149/262). Ce giratoire, selon le maître d'ouvrage, permettrait en outre de diminuer la vitesse à 70 km/h à l'est jusqu'au viaduc de Rieucros.

La question se pose de la compatibilité entre le rajout du giratoire de la Vacherie et l'écoulement du trafic de transit de la RN 88, du moins tant que le contournement ouest de Mende n'est pas réalisé. Pour limiter la vitesse, le maître d'ouvrage peut envisager d'autres solutions. En outre, la zone de la Combe, qui figure au POS comme urbanisable à terme, n'est pas actuellement urbanisée.

L'Ae recommande pour la bonne compréhension par le public de présenter la compatibilité du flux de transit que doit assurer la rocade avec un trafic local s'insérant dans le giratoire de la Vacherie, alors que la notice du dossier de DUP¹⁴ précise que « la rocade doit rester étanche entre ses deux extrémités pour réserver son attractivité aux flux de transit ».

3.4 Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

L'étude d'impact détaille les impacts et les mesures qui seront mises en place pendant les travaux et le fonctionnement de l'ouvrage.

3.4.1 Sur les eaux de surface

Le maître d'ouvrage indique que *"Dans le cadre des dérivations des cours d'eau pour la mise en place des ouvrages hydrauliques, des pêches électriques de sauvetage pourront être réalisées"* (p. 241/262). L'Ae note qu'il ne s'agit pas d'un engagement ferme. *Elle recommande pour la bonne information du public de préciser où et dans quelles conditions ces pêches de sauvetage seront réalisées.*

Trois ouvrages multifonctions (rétention de la pollution accidentelle, décantation, déshuilage, régulation des débits) pour le traitement des eaux de la plate-forme seront mis en place :

- au droit du Fontpoure ;
- au pied de l'ouvrage d'art sur le Lot ;
- au droit du carrefour de la RN 88.

Le dimensionnement et la conception de ces trois ouvrages n'appellent pas de remarques (p. 165 à 167/262).

3.4.2 Sur les eaux souterraines

Le secteur sensible à la pollution est celui qui est situé à l'est du village de vacances jusqu'au viaduc de Rieucros. Il correspond à la formation carbonatée karstique du Sinémurien et de l'Hettangien. Au moment des travaux, le maître d'ouvrage a prévu de nombreuses mesures (p. 151/262) dont la mise en place d'aires

13 De cette variante

14 Pièce C §1.2.2.4

étanches pour stocker des produits polluants et des zones pour assurer l'entretien des engins.

L'Ae recommande de ne pas installer d'aires de stockage dans les secteurs sensibles à la pollution des eaux souterraines ni à proximité des habitations : lycée, gendarmerie, ferme de Pons et village de vacances, ni à proximité des cours d'eau.

Le projet prévoit que les eaux provenant de la chaussée seront dirigées vers les trois ouvrages de rétention-décantation-déshuilage dans les deux zones fortement (secteur du viaduc à l'est) et moyennement sensibles (vallée du Lot à l'ouest) aux pollutions. Les fossés dans ces deux secteurs seront imperméabilisés.

Les autres mesures n'appellent pas de remarque.

3.4.3 Sur les risques naturels

Un viaduc à 3 travées de 243 m de long est prévu pour franchir la vallée du Lot. Aucune culée, ni pile n'est implantée en lit mineur. Deux piles de l'ouvrage, cependant, sont situées dans le lit majeur et la culée située en rive gauche empiète sur la zone d'expansion de crue. Une étude hydraulique a conclu que *"l'ouvrage assurait une transparence hydraulique totale, sans exhaussement en cas de crue"* (p. 162/262). Conformément au SDAGE¹⁵, le maître d'ouvrage a par ailleurs prévu une mesure compensatoire en aval du viaduc pour restituer une zone d'expansion de crue.

Sans remettre en cause cette conclusion, l'Ae observe que l'emprise de l'ouvrage en lit majeur est d'environ 3 500 m² et que la compensation située en aval du franchissement est de 4 465 m³. Les deux unités de mesure utilisées ne permettent pas de faire des comparaisons.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de compléter le dossier en reformulant les explications ayant conduit aux conclusions de l'étude hydraulique et en indiquant le devenir des matériaux excavés.

Pour le ruisseau de Fontpoure une bande de précaution de 10 m de large, de part et d'autre du ruisseau est inscrite au PPRI¹⁶. D'après le règlement de ce document, *"cette bande sera impérativement préservée de tout aménagement afin de conserver le caractère naturel du talweg et de ne pas modifier les capacités d'écoulement"*. L'ouvrage d'art franchissant le ruisseau (OA 05 (p.29/35) est dimensionné en largeur utile à 4,80 m. ***L'Ae recommande de justifier que la construction de cet ouvrage réduisant la zone à maintenir sans aménagements prévue de part et d'autre du ruisseau du Fontpoure est compatible avec les dispositions du PPRI.***

3.4.4 Sur le milieu naturel

Le souci d'évitement, d'une part, et les aménagements prévus par le maître d'ouvrage (haies, ouvrages hydrauliques aménagés de banquettes, clôtures etc.) d'autre part, sont de nature à solutionner la plupart des problèmes soulevés. Cependant, en phase de chantier, la surface d'habitats détruits est estimée à 20 ha.

L'Ae recommande de renforcer les mesures (emplacement des clôtures, surveillance du chantier, etc.) pour limiter les impacts pendant les travaux et de désigner un référent environnement pour coordonner la prise en compte intégrale des prescriptions environnementales par les entreprises.

Malgré ces précautions et ces aménagements, il reste des impacts résiduels sur les habitats patrimoniaux et les habitats d'espèces patrimoniales que le maître d'ouvrage s'engage à compenser selon un facteur de 1 à 10 (p. 171/262). À la page suivante, il indique que ce sont 3 hectares d'habitats patrimoniaux et d'habitats d'espèces patrimoniales qui seront détruits. Mais page 179/262 il est indiqué que la compensation portera sur 6 ha seulement, soit un facteur multiplicateur de 2. L'impact probable du remblaiement du vallon de Valcroze (voir ci-après) sur des habitats patrimoniaux n'est pas évoqué dans l'étude d'impact, alors que l'expertise entomologique réalisée par ENTOMA indique que les projets dans le secteur de la Combe (remblayage de la partie nord du vallon, développement de l'urbanisation) *« sont clairement en inadéquation avec la préservation du site et donc de la préservation des pelouses calcicoles et la pérennité de la population de Zygène cendrée. »*

15 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne

16 Plan de prévention du risque inondation

Il est indiqué que ces mesures compensatoires peuvent être « envisagées » (p.172/262), seulement, ce qui est loin d'être un engagement ferme et que les « 3 ha détruits par le projet ... feront l'objet de mesures étudiées au stade du projet. »

L'Ae comprend qu'à ce stade, le détail des mesures ne soit pas encore connu, mais elle note une contradiction entre le facteur 10 qui est cité et l'application qui est faite d'un facteur 2. Elle note également que l'engagement n'est pas aussi ferme que nécessaire.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de compléter le dossier en précisant exactement sur quels éléments portent les engagements du maître d'ouvrage : type de mesures de compensation envisagées, habitats à créer ou restaurer, surfaces concernées, partenariats envisagés, notamment avec le conservatoire des sites lozériens, la Chambre d'agriculture et le Conseil général.

Des dossiers de dérogation pour destruction d'espèces protégées seront établis pour la Pie-grièche écorcheur, la Fauvette grisette, la Zygène cendrée (lépidoptère) et des reptiles après l'enquête publique.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de clarifier ses objectifs dans le traitement du vallon de Valcroze et de préciser les mesures qu'il adopte pour réduire et compenser les impacts sur les habitats naturels des remblais projetés.

Lors de la visite des rapporteurs, le maître d'ouvrage a par ailleurs confirmé que le projet qui comporte un réaménagement de l'aire d'accueil située au sud de la RN 188, ne nécessite pas d'emprise sur la forêt domaniale de Mende¹⁷.

L'AE recommande d'amender en conséquence l'étude d'impact (p 186/262).

3.4.5 Sur le paysage

La partie relative à l'aménagement paysager est soignée et permet de bien visionner le projet et les aménagements qui l'accompagnent : passages supérieurs et inférieurs, ouvrages hydrauliques, merlons etc. Cette partie n'appelle pas de remarques.

Lors de la visite des rapporteurs, le maître d'ouvrage a confirmé qu'il prévoyait de remblayer l'amont du vallon de Valcroze avec les matériaux excédentaires liés à la construction de l'ouvrage. À cet endroit, le traitement paysager sera réalisé en terrasse¹⁸ au-dessus de la route avec l'intention de restituer au pâturage le terrain après remblais. Cette terrasse, selon le maître d'ouvrage, pourra jouer un rôle d'atténuation du bruit par rapport au lotissement qui est au-dessus. La carte de synthèse des mesures figurant dans le résumé non technique (p. 37/262) et dans le § 6-4 de l'étude d'impact (p. 220/262) n'évoque pas cette zone de dépôt de matériaux dans le vallon de Valcroze.

Selon le maître d'ouvrage, une acquisition foncière de ce terrain par l'État dans le cadre du projet est envisagée.

L'Ae considère que cette mesure serait de nature à pérenniser la fonction paysagère et agricole assignée au terrain remblayé.

Elle suggère, qu'outre son insertion paysagère, soient précisées dans l'étude d'impact l'innocuité du remblai vis-à-vis des eaux souterraines et sa stabilité vis-à-vis des eaux de surface (proximité de l'exutoire des eaux pluviales du quartier aménagé à l'amont).

L'Ae recommande de compléter le dossier et cette carte de synthèse sur la gestion et l'aménagement de la zone de dépôt des remblais du vallon de Valcroze.

3.4.6 Sur le bruit

Des dispositifs de protection phonique seront mis en place afin de ne pas dépasser, en façade des habitations, des niveaux supérieurs à 60 dB(A) pour la période diurne et 55 dB(A) pour la période nocturne. Il s'agit :

- d'un merlon de 270 m de longueur et 2,5 m de hauteur au droit de la gendarmerie ;
- d'un merlon de 400 m de longueur et 2 m de hauteur au droit du lycée ;

¹⁷ Emprise mentionnée page 186/262

¹⁸ « Création d'une terrasse en balcon sur la vallée du Lot » page 65/262

- du bâtiment situé à l'est de la RD 42 à proximité du giratoire RD 42-viaduc de Rieucros, via un traitement de façade.

En outre, bien que les seuils réglementaires ne soient pas dépassés, un merlon paysager sera construit au droit du village de vacances pour atténuer le bruit.

Il est précisé¹⁹ que la rocade ouest de Mende fera l'objet d'un classement dans le cadre des voies routières bruyantes, classement devant être repris dans le PLU.

Faisant sienne une observation de l'ARS, L'Ae recommande que le classement prévu soit mentionné dans l'étude d'impact

3.4.7 Sur la santé

La conclusion de cette partie (p. 231/262) n'appelle pas de remarque.

3.4.8 Les impacts induits ou cumulés

Tant au niveau du programme ou du projet, l'étude d'impact n'approfondit guère les impacts induits ou cumulés du projet sur le territoire traversé par la rocade, dont l'intérêt naturaliste et paysager est par ailleurs souligné²⁰.

Dans l'analyse des impacts sur le milieu humain (p. 186/262) il est précisé : « *Au droit du vallon de Valcroze* » le projet, « *va limiter le développement du lotissement de Valcroze. Toutefois, celui-ci pourra s'étendre au nord ou à l'est et l'accès créé au niveau de la ferme de Pons (giratoire de la Vacherie) sera dans l'avenir structurant pour les déplacements* ».

L'organisation spatiale du territoire sera peu marquée dans l'immédiat par l'insertion de cette nouvelle infrastructure de transport. À plus long terme, cet élément structurant du territoire aura nécessairement un impact sur les choix qui seront pris en matière de développement de l'urbanisation.

« L'organisation spatiale du territoire étant peu marquée dans l'immédiat par l'insertion de la nouvelle infrastructure de transport, il n'est pas prévu de mettre en place de mesure spécifique. »

L'Ae considère que les conséquences de la réalisation immédiate ou différée du giratoire de la Vacherie mériteraient d'être approfondies.

L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée par une analyse approfondie des impacts induits ou cumulés de l'ouverture potentielle à l'urbanisation des pentes des vallons de Valcroze et de Fontpoure et des mesures pouvant être prises pour les éviter ou les réduire.

De même, pour éviter que le rôle de « porte de Mende » qui est assigné au futur viaduc franchissant le Lot ne soit altéré, le traitement des abords de la voie de desserte de la ZAC des Ramilles, attractifs pour l'installation ou l'annonce d'activités commerciales, mériterait une analyse particulière dans l'étude d'impact.

Les autres impacts du projet n'appellent pas de remarque de l'Ae.

19 Page 186/262

20 L'étude d'impact note dans l'état initial (p 108/262) que l'« *urbanisation a trouvé appui sur la ligne de crête du ravin du Rieucros à l'est. À l'ouest de la RD42, elle ne s'est pas développée en épaisseur, mais empiète parfois sur les prairies en les ignorant : lotissement de Valcroze en développement au sud du parc technologique notamment.*

L'ouest de la commune est le principal secteur d'expansion à venir de la ville de Mende et présente un intérêt intercommunautaire : ZAC des Ramilles le long de la RN88 et du Lot, lotissement situé à l'ouest de la RD42 à proximité du parc technologique, Parc Technologique. Cet espace dispose d'un fort potentiel pour accueillir les besoins de l'agglomération de Mende.

Toutefois la qualité des espaces naturels, qui participent fortement à l'image de la ville, ne doit pas être sacrifiée, mais doit au contraire prendre part au développement de la ville afin qu'il soit en harmonie avec l'environnement. »

