

# CONCERTATION PUBLIQUE

## DEVIATION DE MEYMAC

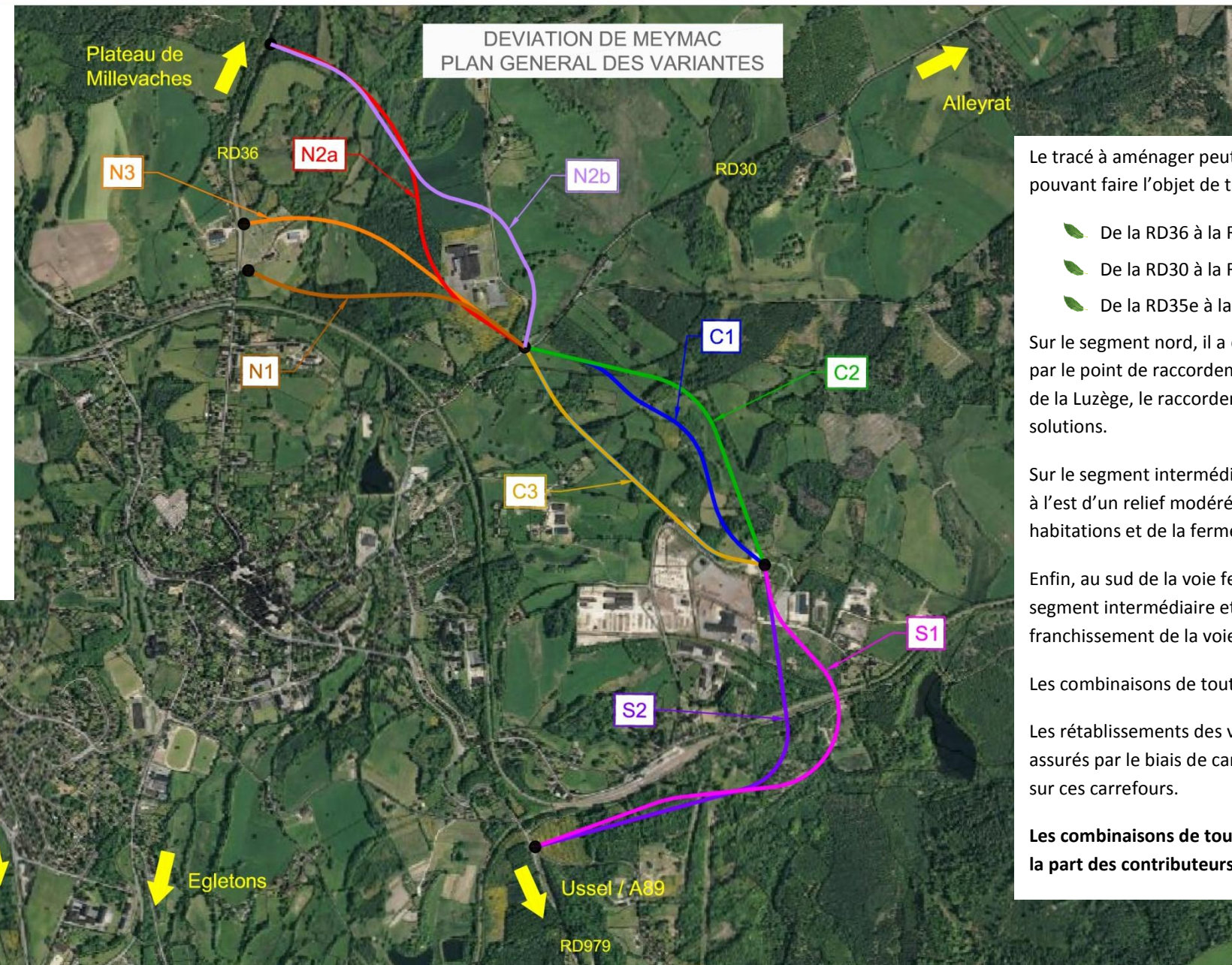
Liaison entre les RD36, RD30 et RD979

## PRESENTATION DES VARIANTES

Les principales dispositions fixées pour définir le projet sont les suivantes :

- favoriser une déviation du centre-ville de Meymac ;
- se raccorder par un carrefour giratoire, à la RD 36 au Nord de Meymac, au lieu-dit Lachaud l'Étang ;
- permettre la circulation des poids lourds sur l'axe aménagé pour décongestionner leur circulation en centre-ville et améliorer la desserte de l'Est, de la zone industrielle de Maubech notamment, et de permettre un accès plus direct à l'A89 ;
- sécuriser les échanges entre la voie nouvelle et les infrastructures interceptées ;
- appliquer des caractéristiques suffisantes sur la voie nouvelle pour une circulation fluide et sécurisée ;
- maintenir un assainissement pluvial simple et d'entretien aisé ;
- limiter les emprises.

Les tracés présentés ne sont pas figés et pourraient faire l'objet de modifications pour éviter certaines contraintes par exemple. Le tracé intercepte plusieurs voies secondaires dont la RD30 et la RD30e2 à Croiziat et la RD35e à la Grange.



Le tracé à aménager peut être scindé en 3 segments successifs dont certains pouvant faire l'objet de tracés alternatifs :

- De la RD36 à la RD30
- De la RD30 à la RD35e
- De la RD35e à la RD979

Sur le segment nord, il a été défini 3 variantes se distinguant principalement par le point de raccordement à la RD36 au nord et le point de franchissement de la Luzège, le raccordement à la RD30 côté est étant commun à toutes les solutions.

Sur le segment intermédiaire, 3 variantes sont également proposées, 2 passant à l'est d'un relief modéré, la troisième passant à l'ouest, plus près des habitations et de la ferme de la Maladie.

Enfin, au sud de la voie ferrée, 2 variantes ont été étudiées entre l'extrémité du segment intermédiaire et la RD979, différant principalement par le type de franchissement de la voie ferrée, en passage inférieur ou supérieur.

Les combinaisons de toutes les solutions sont envisageables.

Les rétablissements des voies interceptées et les dessertes locales seront assurés par le biais de carrefours à aménager et/ou des voies de rabattement sur ces carrefours.

**Les combinaisons de toutes les solutions sont envisageables. Il est attendu de la part des contributeurs un choix pour chacune de ces 3 sections.**