

Conclusions et avis

Au terme de l'enquête publique sur la demande d'autorisation unique sollicitée par la DREAL pour la déviation de Sansac-de-Marliesse et le raccordement au contournement sud d'Aurillac, il m'incombe de conclure et de donner un avis sur le projet présenté.

1. Conclusions

Mes conclusions porteront successivement sur la forme du dossier, et sur son contenu.

1.1. Sur l'aspect formel

Outre son volume signalé précédemment et son format inhabituel, le dossier de demande d'autorisation unique est complexe du fait des différents documents le constituant lesquels nécessitent plusieurs lectures et de nombreuses manipulations pour effectuer les recoupements indispensables à une bonne compréhension. A cet égard je n'ai pas noté, contrairement à l'affirmation de l'Autorité Environnementale d'incohérence entre les différentes pièces du dossier, malgré la multitude des rédacteurs avec le BET INGEROP pour la partie « Loi sur l'eau » et le BET ECOSTRATEGIE pour celle relative à la « demande de dérogation visant les espèces protégées ». A l'évidence la DREAL a bien coordonné les travaux rédactionnels. Il s'ensuit que le dossier est dense, mais reste parfaitement compréhensible, encore faut-il lire attentivement le dossier et ne pas faire d'impasse comme l'ARS sur le chapitre consacré à la gestion des espèces exotiques envahissantes, ou comme le CNPN qui ignore certaines données existantes pour en tirer une conclusion regrettable.

Ma seule critique, au demeurant très mesurée, porte à l'instar de l'observation de Monsieur Visy sur la difficulté de lecture des cartes réduites en format A3, ce qui m'a amené à formuler pour l'avenir une suggestion dans le corps de mes observations.

1.2. Sur le contenu du dossier

Outre leur densité sur laquelle je ne reviens pas, les différents éléments constitutifs du dossier apparaissent sérieux et crédibles, révélant ainsi la compétence de leurs auteurs sous l'égide de la DREAL.

Le dossier « Loi sur l'eau » décrit de façon précise, calculs à l'appui, l'ensemble du dispositif d'ouvrages hydrauliques permettant d'assurer la continuité des écoulements de l'amont vers l'aval des différents cours d'eau concernés par le projet. Il positionne également les bassins de rétention qui garantissent la récupération des eaux pluviales et de ruissellement affectant l'emprise routière, ce qui devrait rassurer les requérants inquiets de l'imperméabilisation des quelques 40 ha de la future route. Le dimensionnement et les caractéristiques de ces OH répondent aux critères fixés par la DDT du Cantal en avril 2015 et confirmés en mars 2016. En outre, tel que présenté, le projet apparaît compatible avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux ainsi que les orientations d'une gestion équilibrée et durable de la ressource, fixés par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne et respecte les prescriptions des Plans de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la Cère et de la Jordanne.

Par ailleurs le projet, en raison de son tracé, évite très largement les ZNIEFF recensées dans le périmètre et totalement les ZSC identifiées. Il préserve également les zones humides particulièrement sensibles comme celles de Danguilhen et de l'Antuéjoul.

Les mesures conservatoires prévues par la DREAL pour pallier la destruction des espaces boisés, des haies et des zones humides sont très largement dimensionnées, contrairement à l'opinion émise par le Conseil National de la Protection de la Nature. Le choix de la zone de reboisement, après étude du CEN d'Auvergne permet de reconstituer la trame verte altérée par l'emprise routière. Sur ce dernier point, il faut noter que

l'exploitation de la forêt de Branviel par les différents propriétaires n'est pas un modèle de gestion environnementale raisonnée et durable.

Parmi les multiples mesures envisagées par la DREAL, détaillées dans mes observations, je retiens le management environnemental de ce projet ; cette démarche est fondamentale pour garantir le respect des engagements pris et assurer un déroulement du chantier sans incidence sur le milieu naturel.

Sur les avis rendus, tant par l'Autorité Environnementale que par le CNPN ou l'ARS, je reste très dubitatif. J'attendais de l'AE autre chose qu'une discussion juridique sur l'actualisation de l'étude d'impact au travers de l'article R 122-8 du CE. L'avis défavorable rendu par le CNPN est injustifié dès lors qu'il est fondé des approximations et des erreurs de lecture manifestes révélatrices d'une étude insuffisamment approfondie du dossier. Les réponses apportées par la DREAL aux avis de ces deux instances sont d'autant plus fondées qu'elles se retrouvent dans les divers documents constitutifs du dossier soumis à enquête à l'exception de la possible extension du linéaire de haies qui porterait le niveau de compensation à 150%. Je me suis déjà exprimé sur l'avis rendu par l'ARS, il est donc inutile d'y revenir.

Enfin, il convient de rappeler que le projet présenté a été déclaré d'intérêt public par arrêté préfectoral du 5 avril 2013 à l'issue d'une enquête et d'une large concertation et qu'il répond à des enjeux socio-économiques importants ainsi qu'à la prise en compte d'une préoccupation sécuritaire pour les usagers de la RN 122.

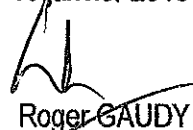
Le dossier relatif à « le demande de dérogations visant les espèces protégées » est riche de précisions. Le souci de protection des espèces animales, protégées ou non, se retrouve dans pratiquement toutes les mesures préconisées par la DREAL. La conception des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques prend en compte cet enjeu avec un passage supérieur spécifique, des banquettes latérales dans les OH, la réalisation de gîtes artificiels pour les chiroptères dans les OA. Des dispositifs de guidage vers des passages sécurisés sont positionnés tous les 500 mètres environ ; des barrières anti amphibiens, des grillages et palissades pour les oiseaux et chauves-souris sont prévus ainsi que la pose de pièges permettant la capture et le déplacement de certains spécimens...Le déroulement du chantier est également organisé pour tenir compte de cet impératif, avec l'engagement prioritaire des mesures compensatoires comme la reconstitution de ZH, la recomposition du maillage bocager, les opérations de déboisement suivant un processus bien défini...Enfin l'absence d'éclairage de l'emprise routière pendant et après les travaux contribue à la création d'une trame noire favorable à la faune, même si cela peut occasionner des risques de percussio. Toutes les mesures de protection feront l'objet d'une validation par le coordonnateur environnemental.

2. Avis

Au vu de mes observations et de mes conclusions, j'émet un avis favorable, sans réserve ni recommandation, à la demande d'autorisation unique sollicitée par la DREAL Auvergne Rhône Alpes pour les IOTA soumis à autorisation au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement, dans le cadre du projet routier de déviation de Sansac-de-Marniesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac.

Fait à Saint Cirgues de Jordanne

Le 15 janvier 2018



Roger GAUDY
Commissaire Enquêteur