

Procès verbal des observations

Enquête sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Ytrac.

Observations formulées par le public :

Pas d'observation sur la commune d'Aurillac.

1 observation sur la commune de Sansac de Marmiesse.

Mlle Favre, co-secrétaire du parti de gauche du Cantal, tient à préciser que celui-ci s'oppose à toute modification des PLU qui serait envisagée au préjudice des espaces forestiers.

3 observations sur le registre d'Ytrac :

-M. Madamour

Il s'oppose à la mise en conformité du PLU qu'emporterait la décision d'utilité publique du projet RN 122 déviation de Sansac de Marmiesse (« cette DUP ne sert en rien l'intérêt général mais n'est le résultat que de la prise en considération de quelques intérêts privés »)

-Autre personne (signature illisible)

Elle est contre une modification du PLU de cette zone.

- M. Schaff

Il est défavorable à toute modification du PLU de Sansac de Marmiesse et à toute modification du PLU d'Ytrac qui favoriseraient un nouveau tracé de la RN 122 au préjudice des espaces forestiers de ces communes. M. Schaff a déposé une note défavorable au projet dans ce registre, le contenu de cette note étant explicité plus haut.

Procès verbal des observations

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac

I. Introduction :

1. Observations formulées par le public :

Pour faciliter la lecture de ce procès-verbal, nous allons décomposer les observations formulées par le public en quatre parties :

- 1.1 les observations favorables au projet
- 1.2 les observations avec réserves
- 1.3 les observations défavorables au projet
- 1.4 les observations ayant trait à des problèmes particuliers (passage sur une propriété ou à proximité, jonctions, assainissement, ...).

Nous classerons ces observations particulières par secteurs à savoir :

- le Pas du Laurent et Lalande
- Lacapelotte
- Les Bessades
- La Forêt
- Esban
- La Sablière
- Avenue du Garric

2. Observations du commissaire enquêteur :

2.1 compte-rendu des observations orales

Nous reprendrons ces observations particulières en les classant, par secteurs

2.2 questions du commissaire-enquêteur

II. Procès-Verbal :

1. Observations formulées par le public :

1.1 les observations favorables au projet :

M. le député-maire d'Aurillac, M. le président de la CABA, sénateur, M. le maire d'Arpajon sur Cère, M. le maire de Sansac de Marmiesse :

J'ai eu des entretiens avec Monsieur le maire d'Aurillac, Monsieur le président de la CABA Monsieur le maire d'Arpajon sur Cère, Monsieur le maire de Sansac de Marmiesse. Tous sont favorables au projet présenté dans le dossier.

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac (CABA) :

La Caba fait part de son soutien au projet

Les conseils municipaux :

Les conseils municipaux d'Aurillac, d'Ayrens, de Lascelles, de Laroquevieille, de Lacapelle-Viescamp, de Vezels-Roussy, de Labrousse, de Saint-Paul des Landes, de Jussac, de Naucelles, de Vézac, de Crandelles, de Saint-Cirgues de Jordanne, de Velzic, de Yolet, de Reilhac, d'Arpajon sur Cère, de Saint-Simon, de Giou de Mamou, de Teissières de Cornet, de Carlat, de Mandailles Saint Julien, de Sansac de Marmiesse formalisent par une délibération leur soutien au projet porté par l'État relatif à l'aménagement de la RN 122 tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique.

-La RN 122 est un axe majeur du département qui concentre sur son parcours l'essentiel du tissu économique et touristique. La nécessité de procéder à l'amélioration de son tracé est apparue depuis de nombreuses années afin de solutionner les points accidentogènes, l'engorgement de l'agglomération d'Aurillac.

-L'avant-projet sommaire d'itinéraire signé en septembre 2009 affichait en première priorité la réalisation de la déviation du bourg de Sansac de Marmiesse et son prolongement par un contournement sud-ouest d'Aurillac. Ces opérations avaient été programmées dans le cadre du projet de développement et de modernisation d'itinéraire de 2009-2014. Ces projets entre aujourd'hui dans une phase concrète. Notre commune est pleinement concernée par ce dossier : le désenclavement est une priorité pour toute la population du bassin de vie, c'est un maillon indispensable au développement économique et au dynamisme démographique.

-Des conditions de sécurité améliorées si et une meilleure fluidité des trafics seront apportées par ce projet et seront importantes pour l'irrigation de notre territoire.

Monsieur Delamaide, Conseiller Général du Canton d'Aurillac III

M. Delamaide apporte son soutien à ce projet qui permettra un développement économique et un dynamisme démographique pour Aurillac et une meilleure irrigation de notre territoire par une amélioration des conditions de sécurité routière et une meilleure fluidité des trafics.

Monsieur Mauré, maire de Marmanhac soutient le projet

1.1.A. Lettre des Jeunes Agriculteurs

Des jeunes agriculteurs ont été installés ces dernières années avec des projets viables, validés par l'État avec des investissements importants (pouvant aller jusqu'à 20 ans).

Le projet va entraîner une perte d'espace agricole de près de 24 ha au total si la suppression de 10 ha de bois (dans la forêt) est compensée par le reboisement de 14 ha sur une zone cultivée. Le secteur agricole de l'aire d'étude est confronté chaque année à une diminution de surface jouant directement sur la pérennité des exploitations des jeunes installés. Ces 10 dernières années, le secteur agricole de la communauté d'agglomération d'Aurillac a perdu environ 400 ha de foncier agricole au profit de l'urbanisation.

Jeunes Agriculteurs du Cantal est pour la mise en place du projet permettant de développer le territoire et d'assurer la protection de ses habitants.

Il désirerait cependant que les mesures compensatoires privilégient d'abord l'activité économique agricole du territoire, sans mettre en péril la viabilité des exploitations des jeunes installés.

Il souhaite que soient examinées les mesures permettant de limiter, de compenser sur le long terme ces impacts agricoles (reboisement sur un autre site, réaménagement foncier, le rétablissement des accès et cheminements...

Lettre du MEDEF :

Le Medef Cantal apporte son entier soutien pour ce projet. Il est crucial pour l'aspect économique en tant que grand chantier structurant permettant de sauvegarder l'emploi, incontournable sur le plan de la sécurité et indispensable pour l'activité et l'attractivité économique du territoire.

1.1.B. Lettre de la chambre d'agriculture du Cantal :

Elle rappelle qu'elle a participé aux études préalables à cet aménagement, sa préférence exprimée pour le choix de la variante dite «de Sansac ». Elle prend acte du choix finalement retenu mais constate aujourd'hui que l'incidence agricole du tracé routier va être amplifiée par la mesure compensatoire de restitution d'espace forestier.

Elle s'oppose à l'excès de cette mesure compensatoire dont l'étude d'impact, selon elle, ne fournit pas d'éléments justificatifs probants.

Elle observe un déséquilibre de traitement entre l'environnement (faune, flore, habitats naturels) et l'agriculture, au niveau de l'inventaire des mesures de compensations qui ont été proposées.

Elle demande que soient examinées au plus vite les mesures à mettre en place pour limiter et compenser les impacts agricoles (réaménagement foncier, rétablissement des accès et cheminements, passage un matériels et animaux, ...)

Personnes individuelles favorables au projet :

Sarl Pitchou'n Lounge bowling du cantal ZAC d'Esban Ytrac

M. Laumond, entrepreneur, à Aurillac

1 personne (signature illisible)

Habitant d'Aurillac, expert comptable (signature illisible)

M. Lassis

M. Destannes à Arpajon

M. Papon

M. Montil à Arpajon

M. Bourou

M. Perrier à Arpajon
 M. Goviel
 M. Prou
 M. F à Arpajon
 M. Bourou
 M. Perrier à Arpajon
 M. Goviel
 M. Bray
 M. Barrier à Arpajon sur Cère
 Madame Fontanel à Arpajon sur Cère
 M. Visy à Arpajon
 M. Visy à Aurillac
 M. Delort à Aurillac
 M. Lieurade
 M. Parisset à Crandelles
 M. Belaubre à Ytrac (le projet serait encore amélioré si certains des éléments de la solution 1 bis étaient pris en compte)
 M. Maury-Thirion
 M. Porrot
 M. Caviglia à Ytrac
 Mme Escalier à Careizac
 Mr Rigoldie

Ils sont favorables à ce projet qui va développer :

- les activités économiques et les échanges inter- bassins (Rodez, Brive,...),
- poursuivre le développement du bassin d'Aurillac (ZAC d'Esban, zone commerciale de la Sablière)
- maintenir l'activité BTP,
- améliorer la sécurité en détournant le trafic de transit de Sansac et d'Aurillac, en supprimant le transit poids lourd sur Bargues,
- améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN 122.

A.A.C. M. Bruneau à Jussac, Mr levis à Aurillac, Mme Poulhès à Naucelles, 2 autres personnes (signatures illisibles)

Ils sont favorables au projet qui favoriserait le désenclavement de la ville préfecture nécessaire au développement humain et économique. La circulation serait fluidifiée et améliorée dans tout le secteur et sur Aurillac.

Ils souhaiteraient l'aménagement d'une voie pour véhicules lents ou des créneaux de dépassement dans les deux sens de circulation.

1.2 les observations émettant des réserves

A.2.A. Monsieur Debord, Conseiller Général honoraire, suppléant du canton d'Aurillac II

M. Debord exprime son soutien au projet qu'il juge absolument nécessaire. Mais la variante un bis lui paraissait présenter plusieurs avantages importants :

- un tracé plus fluide garantissant une vitesse conforme à une route nationale
- une desserte locale plus facile prenante en compte les contraintes de l'activité agricole, l'activité artisanale et l'activité touristique
- un coût peut être inférieur à celui de l'option retenue qui demande beaucoup de mesures compensatoires

-elle avait l'accord et le soutien de tous les acteurs économiques

M. Debord souhaiterait qu'une étude complémentaire soit réalisée pour mesurer la réalité des avantages de la variante un bis.

Association Déviation RN122 Sansac

L'association désire que soit étudié le coût de la variante un bis, par rapport à celui engendré par la reprise du RD 153 qui va entraîner la réfection de l'ensemble des dessertes locales. Elle pense que la présence des engins agricoles dans le rond-point Nord de Sansac, seul point d'accès aux dessertes agricoles, est très dangereux alors que la sécurité est la priorité pour cette déviation de la RN 122.

Elle est préoccupée par l'impact du tracé sur l'économie locale et agricole (emprise des dessertes locales, découpage des parcelles, reboisement sur les terres agricoles).

Elle se montre très attentive à la préservation des zones habitées notamment les hameaux de la Forêt et de Lacapelotte : la variante numéro un bis est une bien meilleure réponse. De plus, aucune protection phonique n'est envisagée, ce qui est inacceptable.

La variante numéro un bis semble sans effet notable supplémentaire sur la question environnementale, une bonne partie du tracé se trouve sur une zone ou déboisée ou malade.

Gaëc à Sansac (nom illisible)

Cette personne souhaite que la desserte des parcelles impactées soit assurée, que les sources en eau situées sur les terrains soient préservées, que les préjudices subis par les propriétaires soient bien estimés, que la surface prélevée pour les exploitants (SAFER) soit bien compensée.

M. Feyt et M. Monserat

Ils posent le problème des accès à Sansac et sont en conséquence favorable à la variante 1 bis qui permet l'accès direct vers le bourg et tous ces équipements ainsi que la desserte des parcelles agricoles nombreuses sur cette portion. Cette solution supprimerait en outre les deux courbes importantes qui ramènent la future RN 122 vers la RD 153. L'accès au chemin de Lasfargue par la RD 153 actuels serait conservé, des voies parallèles pour les animaux et les véhicules agricoles n'auraient pas besoin d'être créés.

M. Daude à Sansac

Le contournement de Sansac est pour lui impératif. Il trouve que l'espace boisé sur le bassin d'Aurillac et le Cantal n'est pas en déclin et la mesure compensatoire de restitution d'espace boisé trop importante. Pour lui, il faut favoriser l'être humain lorsqu'on choisit le tracé de la déviation. Il est donc favorable au tracé de la variante un bis qui ne crée pas de barrières entre les terres agricoles ou boisées du Nord et le bourg de Sansac, qui impacte le moins la vie des êtres humains, qui respecte le plus possible les terres agricoles, qui engendrerait le coût le plus bas.

S'agissant de la variante numéro un, il demande que les chemins de randonnée, les dessertes des parcelles agricoles soient rétablies. Il craint que cela engendre la création de chemins d'exploitation et d'ouvrages d'art qui vont notablement diminuer la superficie des terres agricoles.

1.2.F.

M. Brajat à Sansac ainsi que Mr et Mme Bacquier aux Bouleaux et M. et Mme Boudou

Ils sont favorables à la variante un bis qui passe dans la forêt qui prend mieux en compte l'habitat existant.

Pour eux, les arbres actuels ne sont pas des bois d'oeuvre mais des résineux ou des chênes très malades voire morts. Cela permettrait de replanter une nouvelle forêt sans prendre de terres agricoles.

La RD 153 aurait le rôle de servitude agricole et de désenclavement des hameaux des Bessades et des Bouleaux (plus grande sécurité).

M. Brajat souhaite un franchissement, tunnel ou autre en haut du chemin des Bessades accessible aux piétons et aux cyclistes.

M. Brajat pense en outre que la station d'épuration dans la ZAC d'Esban est mal implantée et va poser problème pour le futur tracé.

1.2.G.

M. Montil au Pas du Rieu

Il pense que le projet est nécessaire *mais aurait privilégié une étude sur l'utilisation sur une plus grande distance de la RD 153, évitant ainsi la forêt de Branviel et épargnant des hectares de terres agricoles.*

M. Maniaval à Sansac

Il est favorable au projet mais aurait eu une préférence pour la variante un bis qui aurait eu moins de répercussions sur la vie des habitants et qui n'aurait pas séparé les bois du nord de Sansac et le bourg.

1.2.H.

M. Dumas à Lacapelotte

Il s'interroge au sujet de l'intérêt de la reprise du RD 153 entraînant la création de nombreuses dessertes locales et la circulation d'engins agricoles dans le rond-point nord de Sansac, nuisant à la sécurité qui est l'objet même de la demande de déviation.

Il serait favorable à l'étude de la variante numéro un bis.

Il constate la disparition de toute protection phonique au rond-point nord de Sansac qui protégerait les habitations les plus proches de la RN 122.

Il note que la partie de la forêt concernant la variante numéro un bis est aujourd'hui déboisée ou malade et ne voit pas d'obstacle à l'utiliser pour la déviation et le reboisement.

En résumé, la majorité de ces personnes étaient favorables au tracé 1 bis et émettent des réserves sur le tracé proposé (variante numéro un).

1.3 les observations défavorables au projet

1.3.A.

M. le Maire d'Ytrac :

J'ai rencontré Monsieur le maire d'Ytrac qui est favorable à un projet de déviation mais défavorable au tracé proposé car les impacts liés au tracé retenu excèdent très largement les avantages avancés par le maître d'ouvrage. Le projet vient en contradiction avec les objectifs posés par la charte de l'environnement en son article six, la loi Grenelle 2.

Il développe les observations de la commune dans un document annexé que je vais tenter de résumer.

1. Inexactitude des raisons qui ont conduit au choix du tracé et de la déviation en sa partie centrale

Des études préalables ont été conduites par le maître ouvrage et le CETE de Lyon. Ces études ont servi de documents de référence lors de la concertation publique qui s'est tenue à l'automne 2010. Au terme de ce rapport, quatre variantes avaient été proposées. Au terme d'une analyse multicritère associant les divers impacts susceptibles d'être générés par les tracés proposés, il est apparu que la variante numéro un était dommageable pour le milieu naturel et le paysage et concentrait un bilan négatif. Il convenait donc d'écarter cette variante pour retenir la variante numéro trois qui évitait à la fois la zone humide de Salavert ainsi que la forêt de Branviel. La fédération départementale pour la pêche et la protection du milieu aquatique (FDPPM A) et l'Office national de l'eau et du milieu aquatique (ONEMA) ont fait part de leur préférence pour la variante numéro trois présentant le moins d'impacts sur les zones humides et sur la présence d'espèces protégées.

Contre toute attente, c'est finalement la variante numéro un qui a retenu les faveurs de Monsieur le préfet de région le 18 mars 2011. La justification de ce choix apparaît en page 53 de l'étude d'impact : cette variante évite les zones humides les plus sensibles, limite les emprises directes sur les terres agricoles et préserve la possibilité d'extension de la ZAC d'Esban.

-L'impact sur l'agriculture sera sensiblement le même lors de la mise en oeuvre des mesures compensatoires pour le reboisement (14 ha environ). Cet aspect avait déjà été mis en évidence par la DREAL lors de la phase de concertation mais n'est pas dans l'étude d'impact.

-L'impact sur les zones humides est très important : pas moins de 7 zones humides seront touchées, cela va entraîner une suppression de surface totale d'environ 2 ha.

-Sur l'intérêt économique : aucune précision n'est apportée sur la réalité du projet d'extension de la zone d'Esban. La ZAC existante est en cours de réalisation mais la zone d'extension, si son aménagement venait à être envisagé, concernent des espaces d'intérêt écologique majeur à préserver.

2. Impossibilité de compenser les impacts environnementaux

-destructions directes et indirectes d'espèces protégées

-fragmentation des populations et des habitats

-emprise sur 2 ha de zones humides et destruction de 10 ha d'espace boisé classé (classement PLU)

-fragmentation de corridors boisés

L'identité paysagère de la forêt de Branviel (zones de randonnée, de loisirs, etc.) sera remise en cause. Il faudra adopter des compensations qui viseront une perte zéro de biodiversité, voir une amélioration globale de la valeur écologique du site. L'autorité environnementale, en juillet 2012, considérait que le dossier ne donnait pas satisfaction sur ce point. La DREAL, page 73-page 74 de l'étude préalable, marquait qu'il y aurait des impacts résiduels importants quelles que soient les mesures compensatrices mises en oeuvre.

M. Madamour à Ytrac

M. Madamour reprend la partie 1 développée par la commune d'Ytrac et se pose la question du pourquoi de la décision de monsieur le Préfet à propos de la variante retenue.

L'association « Colseb » 83 adhérents

A.3.B.

L'association manifeste son mécontentement de ne pas avoir été conviée à participer au comité de pilotage. Elle conteste donc la validité de cette concertation.

Elle se demande pourquoi les conclusions de la DREAL (page 73 du dossier de la concertation publique) n'ont pas été retenues.

L'association est donc contre le tracé retenu qui ne prend pas en compte ces conclusions ni les articles du Grenelle de l'environnement.

Elle demande que les conclusions de la DREAL soient prises en compte pour le choix d'une variante, qu'une nouvelle phase de concertation associe les associations concernées par le projet (Ytrac Nature, FDANE, COPLSEB), que les lois sur la protection de l'environnement en matière de compensation soient bien appliquées.

Le Parti de Gauche 15

A.3.C.

Le parti de gauche du Cantal est favorable à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur tronçon de route primordial pour les cantaliens. Il est en revanche opposé au tracé choisi par les pouvoirs publics, au mépris de l'étude environnementale.

Comme le Colseb, il dénonce le caractère partial d'une concertation excluant les associations de citoyens qui représentent la population et les usagers de la forêt directement concernés par les enjeux environnementaux et humains liés à cette forêt. Seule l'association RN 122 qui défend des intérêts particuliers et qui n'a pas de vie associative dense, régulière, a été conviée lors de la phase de concertation.

Le projet tel qu'il a été décidé cède ouvertement des intérêts privés contre l'intérêt public et se révèle dommageable de manière difficilement réversible du point de vue environnemental, alors même que d'autres solutions privilégiées dans les études préalables peuvent être adoptées.

Le parti de gauche demande que l'étude du tracé de la RN 122 soit revu dans un cadre de planification écologique qui prend en compte de façon globale l'intérêt collectif des personnes, la préservation de la forêt et une juste répartition des infrastructures sur le territoire.

L'association Vélo-cité 15 (plus de 150 membres)

A.3.D.

L'association vélocité 15 a relevé qu'on ne parle pas des aménagements cyclables dans le projet à l'exception de quatre brèves mentions (page 134 et page 161, page 29 et page 58, page 31, page 253). On constate l'absence totale de prise en considération de l'impact du projet vis-à-vis des circulations cyclistes actuelles ou à venir.

L'association rappelle que les aménagements de routes nationales sont concernés par l'instruction ministérielle du 31 octobre 2002. Il semblerait que le contenu de l'instruction ministérielle ait été purement et simplement ignoré des concepteurs du projet et qu'il n'y ait eu aucune prise en compte des besoins des cyclistes, alors que cela aurait dû être étudié dès l'A.P.S.

Le projet est-il en conformité avec la loi Laure du 30 décembre 1996 ? Il n'y a rien dans le projet en dehors des quatre phrases citées plus haut. L'article L228-2 du code de l'environnement a déjà fait l'objet d'une jurisprudence abondante, souvent favorable aux associations (Lyon en 2003, Douai en 2003, Grenoble en 2006, Marseille en 2008, Rennes en 2008, Nantes en 2009).

L'analyse des déplacements cyclistes montre que le nombre des cyclistes urbains est en augmentation considérable et continue. Les cyclistes « de loisir » sont également très nombreux (plus de 300 adhérents aux trois clubs d'Aurillac et à celui de Sansac-Arpajon). On note également la présence de « véloroutes » et de cyclistes sportifs roulants souvent en

groupe. Il importe donc de développer, tant sur la commune d'Aurillac que sur tout le territoire environnant, un réseau cyclable digne de ce nom, et de sécuriser tous les endroits de conflits potentiels entre automobiles et vélos.

Deux itinéraires sont situés dans la zone d'études et peuvent être réalisés :

-le premier permettrait de relier Aurillac à la zone de Milly-Crespiat (sur la RD 617).

L'avenue de Tronquières et l'avenue Django Reinhart se prêtent facilement à la réalisation de pistes cyclables dans les deux sens.

-Le deuxième permettrait de relier Aurillac à la zone de Conros et Crespiat, riche en lotissements par l'avenue du Bousquet.

Pour le véloroute, un itinéraire est tout indiqué, tranquille et agréable : c'est l'avenue du Bousquet, qui peut être raccordée aux rives de la Jordanne par une traversée des terrains de la Ponétie. L'association va présenter ce projet à la municipalité d'Aurillac et à la CABA rapidement.

En l'état, l'association donne un avis défavorable au projet de déviation de la RN 122 telle que présentée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'association demande :

-que le dossier présenté soit mis en conformité avec la législation (article L228-2 du code de l'environnement), avec l'instruction ministérielle du 31 octobre 2002, avec le PLU de la ville d'Aurillac

-que chaque giratoire soit équipé d'un aménagement cyclable et d'un aménagement piétonnier conforme aux recommandations du CERTU

-que la possibilité de revenir sur le choix du giratoire au carrefour avec l'avenue Django Reinhart soit étudiée, au profit d'un passage supérieur, cela afin de favoriser la possibilité d'y installer une piste cyclable qui pourrait ensuite continuer vers Milly-Crespiat.

-qu'il soit veillé à la préservation d'un espace suffisant entre la déviation et la clôture de l'aéroport pour pouvoir y implanter cette piste.

-qu'une signalisation incitant les cyclistes de passage à emprunter l'actuelle RN 122, qui sera déclassée, soit mise en place au Pas du Laurent et à la sortie d'Aurillac.

-que les associations de cyclistes fassent parti du comité de suivi.

M. Le Boule'h à Ytrac, élu de la commune d'Ytrac

Il reprend l'étude de la ZAC réalisée en 2003 par le CETE qui met en évidence une faible augmentation du trafic sur la RN 122 au cours de la dernière décennie (plus 0,6 % par an entre Aurillac et la Sablière et plus 2,7 % par an entre la Sablière et la direction de Figeac). Les nuisances et les problèmes de sécurité ne seront que faiblement augmentés suite à la réalisation des deux zones. Le surplus de trafic peut être absorbé par le réseau actuel.

L'accès à la zone commerciale de la Sablière est proposé par la mise en place d'un carrefour giratoire au point d'entrée et de sortie de la zone sur la RN 122. Une estimation du trafic supplémentaire aux heures de pointe a été effectuée : aux heures les plus fortes (le samedi après-midi) on trouve 432 véhicules entrées, 480 sorties. On pense que le trafic supplémentaire sera absorbé par le réseau actuel avec cependant une charge plus importante sur le tronçon ZAC-Aurillac.

L'accès à la zone d'Esban se fera par un seul carrefour qui irriguera donc les 23 ha dédiés à l'industrie, l'artisanat et les services.

La route passera derrière les zones commerciales et artisanales : au niveau de la visibilité des entreprises, c'est catastrophique.

L'entrée de la ville centre à Aurillac, à certaines heures de pointe, est le seul point noir du secteur : le reste du tracé de la future RN 122 ne désenclavera rien et aura un coût exorbitant.

Le passage de la future RN 122 sous la RD 145 est prévu à l'endroit le plus accidentogène en hiver : cet endroit reste humide et gelé pratiquement toute la journée. Pour rattraper les courbes de niveau, il va falloir creuser, élargir un maximum, ce qui aura un effet catastrophique sur la forêt.

Entre Esban et la forêt, le tracé prévu sur des zones humides repérées comme ayant des enjeux qualifiés de très fort au niveau des bassins du Quitiviers et de l'Antuéjoul.

La création d'une voirie pour desservir le hameau d'Esban va empiéter sur des terres agricoles, alors que nous venons conjointement avec la ville d'Aurillac de déclasser une voirie afin de faire sortir les habitants de ce hameau par la zone d'activité et de leur permettre de rejoindre l'actuelle RN 122 par un giratoire en toute sécurité. Ces habitants seront encore éloignés du bourg, ce qui compliquera les transports scolaires et leur vie pour amener les enfants à l'école. Les échanges entre ces habitants et la commune seront réduits au strict minimum au détriment du tissu économique et associatif de la commune.

Faire passer la route nationale dans un espace boisé classé est très dangereux (le document communal synthétique d'Ytrac approuvé le 13 janvier 2004 en préfecture fait état d'un risque lié au transport de matières dangereuses sur la RN 122). Le risque de feu de forêt sur le secteur de la forêt est également mentionné sur les cartes aléas un et deux de ce même document.

On constate sur le terrain que la déviation est déjà mise en place par les usagers tous les jours qui utilisent la RD 153 puis la RN 122 pour se rendre Aurillac.

M. Schaff à Ytrac

M. Schaff émet un doute quant à la légalité de l'arrêté préfectoral du 17 octobre 2012 qui est notamment légitimé par le visa prioritaire de l'article L 120-1 du code de l'environnement. Ce texte officiel dépend du livre 1 du même code et le conseil constitutionnel l'a déclaré cette année par deux fois anticonstitutionnel.

L'esprit de l'article 7 de la charte de l'environnement a été curieusement interprété et sélectivement mis en application, notamment dans la procédure de pilotage uniquement organisé avec des associations créées pour défendre le tracé numéro un. Les autres associations (Colseb, Ytrac nature, retraite sportive, club de VTT ou Inspection Académique) n'ont pas été consultées.

La commune d'Ytrac est menacée par trois projets simultanés plus imposés que discutés : tracé de la RN 122, projet de centre d'enfouissement de déchets, restructuration aberrante de l'assainissement collectif.

Autres remarques :

-Les élus locaux n'ont pas à leur disposition les moyens de la DREAL, ils subissent des influences multiples et devraient satisfaire l'intérêt général.

-Les agriculteurs de la commune de Sansac ont bénéficié d'un remembrement non négatif pour eux assez récemment.

-La CABA a depuis longtemps acquis des terrains agricoles (dont ceux d'Esban) ; il faudrait vérifier si les surfaces relevées comme impactées dans l'étude pour les variantes deux et trois ont bien été déduites (l'argument étant que ces variantes prenaient beaucoup de terrain agricole).

M. Schaff propose que la modernisation de cette route nationale soit réalisée sur le tracé de la RD 153 qui sert déjà de déviation à la RN 122 sur plusieurs kilomètres entre Salavert et Sansac. Selon lui, l'étude produite par la DREAL montre que ce tracé est le plus pénalisant pour l'environnement et que les compensations affecteront l'agriculture. Il est surpris par l'orientation de la future RN 122 dans le secteur de la Sablière, les zones commerciales et artisanales étant orientées vers le tracé actuel. Le sacrifice des zones humides est contraire à la préservation de l'environnement, de la biodiversité.

Quant à la forêt, sa sensibilité est bien relevée : elle est une zone à enjeux de conservation forts, maintien de la trouée verte, grande biodiversité, interdiction de défricher.

Il y a également la problématique de l'ancienne décharge dite « Teil » qui représente un risque caché avec en plus la présence de deux lacs (eaux vertes et jaunes) qui approvisionnent le ruisseau de Quitiviers, celui-ci se jetant lui-même dans la rivière Authre en aval d'Ytrac.

Il pense que le projet d'enfouissement des déchets et que le projet routier de la RN 122 sont étroitement liés et que sur le secteur on doit s'attendre à d'autres aménagements de desserte, au détriment de la forêt. Le trafic de camions sur le secteur sera amplifié.

Il a remarqué l'évocation de la réhabilitation de la gravière d'Espinassol.

La sécurité routière autour de Sansac ne sera pas réglée : les largages de gas-oil par les poids lourds sont permanents et sont la cause de nombreux accidents.

Il s'oppose donc au tracé choisi, variante n°1.

M. Billoux, Mme Védrenne à Ytrac, Mr Balague aux Bouleaux, M. Crantelle aux Bouleaux

Ils sont du même avis que M. Schaff

1.3.6. M. Crantelle souhaite 3 passages à 400m d'intervalle pour les promeneurs en forêt.

M. Karim à Ytrac

1.3.4. Il manifeste son opposition au passage de la RN 122 dans la forêt pour plusieurs raisons. Cet espace boisé héberge des espèces protégées qui subiront de graves dommages si leur territoire est fragmenté par la route.

Le tracé sera accidentogène avec les risques de collision avec les petits mammifères, avec le risque de neige et verglas en période hivernale.

Cet espace est référencé comme zone à risque concernant les incendies.

M. Courtine à Ytrac, M. Mestries à Ytrac, M. Ferrandon à Ytrac

1.3.1. Ils présentent les inconvénients du projet à savoir un coût exorbitant, une destruction de la forêt, une destruction des zones humides, une destruction des terres agricoles supérieure au projet initial, des mesures compensatoires qui ne seront peut-être pas exécutées au vu de la pression exercée par les agriculteurs.

M. Courtine et M. Mestries proposent d'utiliser la route actuelle jusqu'au golf. Les possibilités d'élargissement, selon eux, sont très faciles à réaliser sur la majeure partie du parcours. Le passage des Bessades, avec un aménagement approprié, peut être réalisé avec, en plus, une limitation de vitesse qui ne serait applicable que sur quelques dizaines de mètres.

Mme et M. Druilhe à Ytrac

3.5. Ils sont contre le tracé qui passe dans la forêt car il va causer des dommages irréversibles à l'environnement (exposés dans l'étude de la DREAL) en coupant en deux ce que la CABA qualifiait « de poumon vert du bassin aurillacois ». Le sel, l'hiver, polluera davantage un sous-sol riche en réserves d'eau. Les possibilités de loisirs (association de VTT, association de running, promeneurs, écoles qui viennent observer la flore et la faune) seront réduites car les animaux vont désertier les lieux.

La déviation va générer beaucoup de nuisances sonores alors que le bruit ne s'entend plus lorsque le tracé est en tranchée.

L'argumentation agricole ne tient plus car on n'en a pas tenu compte lors de l'établissement de la zone commerciale de la Sablière ou de la création de la zone d'Esban. De plus, l'urbanisation autour de la ville d'Aurillac grandit sans cesse.

Le projet va traverser des zones humides qu'il faudra reconstruire artificiellement de l'autre côté de la voie ferrée.

Ils souhaitent que les élus d'Ytrac et ses habitants puissent décider eux-mêmes des problèmes qui touchent leur territoire (déviation RN 122, centre d'enfouissement des ordures).

M. Lagarde à Aurillac

Il est contre le projet actuel de la RN 122 passant dans la forêt mais est pour un autre tracé que celui proposé. Il veut défendre l'environnement naturel d'espace boisé qui est le seul situé à côté d'Aurillac.

M. Roune, M. Clermont à Ytrac, M. et Mme Fernandez à Ytrac, Mme Madamour à Ytrac

A.B.K. Ils font part de leur opposition au projet tel qu'il est proposé (variante numéro un) en contradiction avec l'étude de la DREAL. Cette option est, pour eux, la plus impactante pour l'environnement, sans justification. Ils sont très favorables à l'amélioration du tracé de la RN 122 mais souhaitent que l'impact environnemental soit pris en compte et prenne le pas « sur les choix politiques qui passent outre les expertises ».

Mme Rovini à Aurillac

Elle montre son opposition au projet « qui va bétonner et goudronner davantage ». Elle souhaite que le financement soit employé différemment, que des pistes cyclables soient créées, que la forêt reste un espace protégé.

M. et Mme Brossel ainsi que M. et Mme Faubladiet

Ils sont du même avis

Mme Barjon à Aurillac

Elle est contre le passage dans la forêt et la destruction des arbres, pour la diminution de la consommation pétrolière.

Mr ou Mme Parisset à Crandelles

Cette personne est favorable à la variante 1 bis.

M. et Mme Barnett au Pas du Laurent

A.B.L. Ils préconisent une déviation qui serait beaucoup plus proche de St Mamet ou alors laisser la RN 122 actuelle en contrôlant la vitesse et en rectifiant les virages car les accidents ont lieu sur la section de la route entre le Pont du Laurent et Sansac, la vitesse est trop grande sur cette portion (notamment les camions), le bruit risque d'être amplifié (pas de propositions pour lutter contre celui-ci). Y aura-t-il une carrière nouvelle entre St Mamet et le Pont du Laurent ? La circulation sur la route est de plus en plus forte (circulation sur 24 heures, même la nuit) et la RN 122 est insuffisante à partir du Pont du Laurent. La vallée de la Cère est attractive pour les visiteurs et le projet ne favorisera pas le tourisme dans la région.

1.3.M. M.Fel à Ytrac

M. perçoit l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur la RN 122 comme une priorité qui ne doit pas se faire au détriment des facteurs environnementaux. Pour lui ce tracé de la variante numéro un présente de nombreux inconvénients (notamment sur la forêt) quelques soient les mesures compensatoires mises en place.

La variante trois est, pour lui, celle qui privilégie le plus les zones d'évitement, tout en présentant des impacts résiduels moins importants et qui répond le mieux à la préservation du milieu naturel et à la législation sur les espaces protégés.

Il demande donc que le tracé de la RN 122 soit revu en prenant en compte de façon globale l'intérêt collectif des personnes et la préservation et la protection de l'environnement.

1.3.N. M. Favre et Mlle Favre

Ils émettent les remarques suivantes à propos du tracé choisi pour la RN 122 passant par la forêt de Branviel :

-le remplacement des espaces forestiers et humides en raison de leur destruction se soldera par la création de nouveaux espaces pris sur les terres agricoles dont la surface sera multipliée par un coefficient de 1,5.

-Créer des flots peut atténuer fortement la connectivité des corridors et faire passer l'aire minimale pour différentes espèce en dessous de leur espace vital minimum.

-Il est très difficile de refaire des milieux naturels. On a déjà perdu 50 % des zones humides en 50 ans.

-Un certain nombre de plantes peu courantes et de batraciens protégés seront fortement impactés par ce tracé.

-La France perd 70 000 ha de terres agricoles par an. Il suffit d'avoir fait disparaître des terres agricoles dans la zone d'Esban.

-Le cahier des charges de l'étude d'impact de ce tracé nécessitait une étude qui ne semble pas réalisable dans les temps proposés par le bureau d'études retenu. Cette étude d'impact risque donc d'être fortement mise à mal par les associations et érudits naturalistes.

1.4. les observations ayant trait à des problèmes particuliers

4.4. Pétition déposée par M. Albespy (185 personnes) pour une prise en compte des aménagements cyclables dans le projet

le projet peut avoir un impact positif sur la facilité à pratiquer le vélo dans la région d'Aurillac :

-s'il permet aux cyclistes d'emprunter l'actuel tracé délesté

-si les traversées de la déviation sont sécurisées

-si le nouveau tracé comporte bien des « bandes dérasées multifonctionnelles »

-si les futurs équipements en itinéraires cyclables sont pris en compte dans le projet

mais le projet peut avoir un impact négatif :

-si la nouvelle route constitue une barrière difficilement franchissable

-si elle rend difficile la réalisation de futurs équipements cyclables

les pétitionnaires soussignés demandent :

-que le dossier présenté soit mis en conformité avec la législation (article L228-2 du code de l'environnement), avec l'instruction ministérielle du 31 octobre 2002, avec le PLU de la ville d'Aurillac

- que les bandes dérasées multifonctionnelles soient revêtues d'un enrobé cyclable
- que chaque giratoire soit équipé d'un aménagement cyclable et d'un aménagement piétonnier conforme aux recommandations du CERTU
- que la possibilité de revenir sur le choix du giratoire au carrefour avec l'avenue Django Reinhardt soit étudiée, au profit d'un passage supérieur, cela afin de favoriser la possibilité d'y installer une piste cyclable qui pourrait ensuite continuer vers Milly-Crespiat.
- qu'il soit veillé à la préservation d'un espace suffisant entre la déviation et la clôture de l'aéroport pour pouvoir y implanter cette piste.
- qu'une signalisation incitant les cyclistes de passage à emprunter l'actuelle RN 122, qui sera déclassée, soit mise en place au Pas du Laurent et à la sortie d'Aurillac.
- que les associations de cyclistes fassent parti du comité de suivi.

- le Pas du Laurent et Lalande

M. Gibert à Lalande

Il fait les remarques suivantes :

- Il faut maîtriser l'impact sur les quatre sources, notamment la source numéro un qui alimente le hameau de Lalande ; il faut préserver le système de captages ainsi que le château d'eau, récupérer les eaux de la RN polluées par les hydrocarbures.
 - Il faut réattribuer aux propriétaires la surface agricole prélevée par le passage de la RN.
 - Pour le chemin de Lalande passant sous la RN, il faut prévoir une hauteur minimum de 4 m 80 pour favoriser l'accès au matériel agricole et routier de grande hauteur.
 - Il serait souhaitable de rétablir le chemin de randonnée de Labrousse sur son tracé initial avec un accès sous la RN (type boviduc).
 - Selon lui, il n'est pas nécessaire de reboiser 14 ha.
- Un plan détaillé du secteur avec les superficies et les chemins de randonnée est annexé.

M. Croute à Lalande

Il constate que la propriété de «Rigou » (parcelle ZL n°125) est coupée en deux parties et se trouve séparée du bâtiment de services pour les animaux.
 Un projet de reboisement existe sur ses parcelles (n° A 225-A 226-A 227-ZC 0007).
 Il a demandé l'autorisation préfectorale d'exploiter 14 ha en remplacement de cette propriété de «Rigou » et il n'acceptera de laisser couper la ferme que si cette décision est respectée.
 Pour le reboisement, il peut proposer d'autres terrains non mécanisables sur la commune.

M. Baladier

Il signale le captage d'une source sur le terrain ZK 58 dont le plan est annexé.

- Lacapelotte

Conseil Municipal de Sansac

Le conseil municipal prend acte du fait que l'enquête publique porte sur un faisceau d'études et non sur un tracé précis même si le choix de la variante a été arbitré par Monsieur le préfet de région le 18 mars 2011 (choix de la variante numéro un).
 Le conseil municipal souhaite, lors de la phase d'études de détail, que soient étudiés les aménagements ci-dessous :

- création d'un passage agricole inférieur dans le secteur du chemin de Lasfargues

-aménagement de chemins d'exploitation : l'un du giratoire Nord Sansac à la limite Est de la commune, l'autre des réservoirs d'eau jusqu'au chemin de Lasfargues

S'il n'y a pas ce système d'échange entre la partie nord et la partie sud de la future RN 122, les exploitants agricoles qui sont à l'est de la commune devraient repasser par le bourg pour accéder à leurs parcelles.

Le conseil municipal demande s'il n'est pas envisageable d'amorcer la courbe plus tôt au niveau du club canin afin d'amputer le moins possible des parcelles agricoles adjacentes.

La complexité des modes de rétablissement dans ce secteur fait regretter l'abandon de la variante numéro un bis.

Un plan est annexé.

M. Faliès Pascal

1.4.F. M. Faliès possède ou va posséder sur la commune de Sansac de Marmiesse deux parcelles d'une superficie de 2 ha 38 a 46 ca. Il prévoit de lotir ces parcelles dans lesquelles on peut aménager 18 lots. Un certificat d'urbanisme a été délivré le 13 novembre 2012 par la mairie de Sansac. L'emprise du giratoire et de la voie de raccordement du giratoire vers l'actuelle RD 153 affectent grandement le projet : 6 lots sur 18. Le coût des travaux de viabilisation restera sensiblement le même pour M. Faliès. Le projet routier a donc un impact financier très important. M. Faliès, qui n'est pas opposé au projet de la RN 122, souhaite que le tracé de la voie soit légèrement déporté vers le nord (7 m environ) que le giratoire soit déplacé d'une cinquantaine de mètres vers l'est, que l'angle de la branche de raccordement du bourg de Sansac soit légèrement modifié sans que cela nuise à la sécurité de la circulation dans le giratoire.

M. Boissier

1.4.G. M. demande d'une protection acoustique pour le secteur en raison de la proximité des habitations. Cette protection pourra peut-être être réalisée en naturel (talus, reboisement).

M. Boudou

1.4.H. M. Boudou, habitant Lacapelotte, maison près du golf, fortement impacté par le projet, pose les questions suivantes :

- A qui est remise l'enquête sur la déclaration d'utilité publique et dans quel délai ?
- Qui signe la DUP et dans quel délai et que se passe-t-il après ?
- Quand l'enquête parcellaire doit elle démarrer et qui avertit les propriétaires concernés ?
- Qui exproprie les propriétaires, dans quel délai, qui fixe les indemnités, dans quels délais sont-elles versées ?
- Que se passe-t-il en cas de désaccord ?
- Quelles sont les mesures anti nuisances prévues (bruit)
- Pourquoi la proposition variante un bis n'a-t-elle pas été retenue ?
- Que se passe-t-il en cas de recours d'un tiers pour les propriétaires concernés ?

M. Fayette

4.I. M. Fayette est propriétaire de la parcelle section ZM n°0025 et aimerait savoir où passe exactement le nouveau tracé de la RN 122. Il souhaite être informé de l'avancement des dossiers et de la procédure d'indemnisation. Il joint la cartographie de sa parcelle.

M. Mucat

A.G.S.

M. Mucat est associé en GAEC de puis 2009 avec son père et exploite sur les communes d'Ytrac et de Sansac. Son exploitation est touchée de plein fouet par le projet de la RN 122 : plusieurs de ses parcelles sont coupées de part en part par le tracé. À cela, s'ajouteront encore les chemins d'accès aux terres restantes. Cette exploitation est en zone péri-urbaine avec une quasi impossibilité de reconquérir des terres à vocation agricole. Il demande donc de prendre en considération cette perte économique et de lui permettre d'obtenir la location ou l'achat de terres, en priorité.

Il est opposé à l'obligation qui est faite de reboiser, de compenser les coupes dans la forêt. Il lui semble que le tracé numéro un bis été plus judicieux (rectiligne, moins de parcelles affectées).

Il souhaite également des boviducs pour passer d'une parcelle à l'autre.

- Les Bessades

M. Fau

A.G.K.

Il pose la question des accès à la future RN 122 pour les habitants des Bessades et des Bouleaux. Par la D153, il n'y a pas d'accès pour rejoindre le giratoire au nord de Sansac et il n'y a pas d'accès prévu par la D145. Comment faire pour aller vers Maurs : continuer à emprunter les virages de l'actuelle RN 122 pour rejoindre le Pas du Laurent ou bien revenir à la Sablière.

M. Feyt et M. Monserat

Ils posent le même problème que M. Fau.

M. Brajat

A.G.L.

Il pose le même problème et souhaiterait un échangeur en T en haut des Bessades.

- La Forêt

M. Vignal à Ytrac

A.G.M.

Cet élu de la commune d'Ytrac apporte son soutien total au projet. Il regrette quand même le fait qu'aucune bretelle ne raccorde directement Ytrac bourg à la nouvelle RN 122.

M. Ferrandon à Ytrac

A.G.N.

Il semble qu'un seul raccordement direct à Ytrac soit envisagé avec la création d'un seul giratoire sur la D 253 à proximité du lieu-dit «Pas du Rieu ». Les virages présents au «Pas du Rieu » sont aussi dangereux que ceux de la RN 122 actuels. Il convient d'envisager leur suppression totale. De plus, cette entrée-sortie unique doit franchir un passage à niveau, cela la rend accidentogène.

Les Ytracois se partagent entre la route vers le rond-point de Lascaux et le passage par la D 145 qui passe par la forêt. Il faut donc un raccordement complet de la D 145 à la nouvelle RN 122 au niveau de la zone « Les Bessades /Les Bouleaux » qui n'apparaît pas dans le projet.

- Esban

A.G.O. M. Delbert à Ytrac

Le projet de la voie qui desservira le village d'Esban et fera la jonction avec la voie venant du hameau de Lescudilliers passerait sur une parcelle cadastrée BW 50 dont il est propriétaire. Il demande d'indiquer la largeur que ferait cette route sur cette parcelle ainsi que son empreinte définitive sur celle-ci.

D'autre part, il est fermier des parcelles cadastrées CP 13,100 2,104 et 106 qui sont la propriété de M. Couderc. Le projet passerait également sur ces parcelles. En outre, quels seraient les accès à ces quatre parcelles par rapport à cette future voirie.

M. Delbert voudrait savoir où les eaux d'écoulement de la nouvelle RN 122 et de la route qui doit desservir le village seront-elles récupérées et envoyées. Sa propriété se situe en aval du projet et supporte une augmentation d'écoulement d'eau dans le ruisseau de Quitiviers provenant de la ZAC d'Esban, ce qui entraîne un élargissement des côtés de ce petit ruisseau. Il précise également qu'un puits d'eau potable est situé à proximité du nouvel aménagement et implanté sur les parcelles cadastrées BW n°83 et AB n°94. Que deviendra-t-il ?

M. Couderc à Pau

Il fait les mêmes demandes que Monsieur Delbert.

- La Sablière

A.G.P. M. Cassagne : gérant des pompes funèbres Cassagne au lieu-dit la Sablière

Cette entreprise comporte 14 salariés et cinq auxiliaires. Placé à un endroit stratégique à la sortie d'Aurillac, elle est implantée depuis 30 ans. Monsieur Cassagne souhaite rester sur place, les contraintes de l'aéroport sont importantes, les terrains de la ZAC d'Esban ne lui conviennent pas à cause de l'environnement industriel. Un changement impliquerait un délai minimum de deux ans pour reconstituer l'entreprise. Il propose un accès sur la bretelle de l'actuelle RN 122, côté parcelle Boyer-Servier. Il propose également un échange de terrain ou un achat côté garage automobile. Il souhaite enfin être tenu au courant de l'évolution des plans et des dossiers.

A.G.Q. Mme Brun Boudieu à Aurillac

Elle est concernée par la portion d'un ménagement entre le secteur de la Sablière et l'entrée d'Aurillac : grandes difficultés pour les riverains d'accéder à la route nationale, surtout entre 7:30 le matin et 9:00, entre 11:30 et 12:30, 13:30 à 14:30, 16:00 à 19:00. S'il n'y a pas d'entrée vers Aurillac par l'avenue Django Reinhardt le flot des véhicules ne changera pas. Le carrefour actuel RN 122 - RD 617 reste totalement inchangé et sera toujours dangereux.

A.G.R. Madame Theil à Giou de Mamou

Madame Theil est représentante de l'indivision Féliquier et possède trois parcelles, l'une le long du terrain d'aviation et les deux autres le long du chemin de Tronquières. Elle voudrait savoir dans quelle mesure ces trois parcelles sont touchées.

A.G.S. Propriétaires au lotissement les primevères

Ces propriétaires habitent en face du parking du restaurant et ils se demandent s'ils seront concernés par l'aménagement de l'actuelle RN 122.

A.G.T. M. Cuminge au lotissement les primevères

Il voudrait savoir si une partie de son terrain, en bordure de la RN 122, sera concernée par des travaux d'aménagement.

Y aura-t-il des aménagements réalisés pour diminuer les nuisances (bruit) déjà fortes actuellement ?

M. Boyer Raphaël

M. a déposé une lettre à la mairie d'Arpajon dans laquelle il pose la question du dédommagement pour ses terrains et pour la maison de ses parents. Le nouveau tracé empiète sur les terrains et la maison sera très près de la déviation, ce qui occasionnera des pollutions sonores, visuelle et chimique.

Mme et M. Picard

Mme et M. sont propriétaires de la ferme dite « de la Sablière », des locaux agricoles et d'habitation qui sont attachées et du commerce de restauration attenant.

La ferme se décompose en trois sous-ensembles : une partie au sud de la RN 122 actuelle, une partie entre la RN 122 actuelle et la voie ferrée, une partie au nord de la voie ferrée.

Le projet de la nouvelle RN 122 va avoir trois effets sur leur propriété :

1. Impacts sur l'exploitation agricole :

- Les axes de circulation empruntée par les animaux et le matériel n'ont pas été identifiés.
- La déviation RN 122 fera obstacle lors des mouvements d'animaux et de matériel agricole vers le nord.
- L'accès aux prairies (parties deux et trois de la ferme) n'est pas mentionné.
- Y aura-t-il des réductions de bâtiments agricoles, notamment le hangar qui abrite les récoltes et le matériel ?
- Quelle sera l'emprise de la nouvelle voie reliant le hameau d'Esban au chemin de Lescudilier, suite à la suppression du passage à niveau ?

2. Impacts sur le restaurant routier :

- Ce commerce repose sur la présence du parking en amont des bâtiments agricoles. Ce parking se situe dans l'emprise de la déviation RN 122. Sa suppression mettrait en péril l'exploitation du restaurant.
- L'accueil du restaurant se fait côté RN 122 actuelle. Le projet aura pour effet de minorer la fréquentation du restaurant et pourrait impliquer des travaux de reconfiguration.

3. Impacts sur le cadre de vie :

- Les impacts acoustiques du projet seront aggravés par rapport à la situation actuelle, l'ensemble des bâtiments étant cerné au sud et au nord par les voies de circulation.
- Les impacts sur le paysage, actuellement à caractère végétal, seront considérables.
- La pollution de l'air sera aggravée pour les habitants de proximité en raison du nombre croissant de véhicules qui emprunteront la RN 122 actuelle et la future déviation.

4. Impacts au niveau du réseau des eaux pluviales et usées :

Les eaux provenant de la ferme, des habitations, du commerce parcourent de façon souterraine le terrain vers le nord, passent sous la voie ferrée puis sont épanchées au-delà.

Nous souhaitons une solution de substitution adaptée à la présence de poids lourds dans le sens entrée et sortie pour le restaurant, cette solution étant compatible avec les mouvements des animaux et du matériel agricole.

Nous souhaitons que cette partie du projet, en ce qui concerne le bruit et le paysage, ne soit pas traitée comme l'ensemble à savoir «comme relevant du caractère initial modéré du projet ».

Nous souhaitons que les eaux pluviales et usées soient traitées par raccordement au réseau existant.

Plan annexé

- Avenue du Garric

M. Manhès et les habitants du Bousquet (26 signatures)

A.L.W. Dans le projet, il n'y aura pas d'accès au niveau du rond-point de la venue du Garric vers le chemin du Bousquet. Pour ces habitants, il faudra réaliser un contournement supérieur à 2 km par trajet. Ils demandent donc un accès dans le nouveau giratoire, réservé aux riverains.

2. Observations du commissaire enquêteur :

2.1 compte-rendu des observations orales

J'ai rencontré plusieurs personnes qui m'ont fait part de leurs observations oralement mais ne les ont pas formulées par écrit sur les registres :

- le Pas du Laurent et Lalande

2.1.A. Le lundi 12 novembre, j'ai vu à Sansac de Marmiesse, A Sansac de Marmiesse, un tuteur représentant une personne âgée actuellement à la maison de retraite et qui possède des terrains dans le secteur Pas du Laurent-le Portulier. Il voulait connaître l'emplacement précis du tracé préconisé par le projet.

- Les Bessades

Un habitant des Bessades (maison seule et isolée à la sortie du hameau sur la gauche en direction du barrage) est venu se renseigner sur la présence des ronds-points pour accéder à la nouvelle RN 122.

- La Forêt

2.1.B. Le jeudi 6 décembre, j'ai rencontré la propriétaire de la dernière maison du hameau de la Forêt qui se demande où la nouvelle RN 122 va se situer par rapport à son terrain et par rapport à son habitation.

- Esban

2.1.C. J'ai rencontré un propriétaire de terrains agricoles et son petit-fils. Il possède un hangar situé sur la droite près de la route qui dessert le village d'Esban. Ils se demandent si ce hangar va être impacté par la nouvelle voie à réaliser. Est-ce que cette nouvelle desserte sera de largeur suffisante pour laisser passer des engins agricoles ou des camions ?

- La Sablière

2.1.D. Le lundi 12 novembre, à Aurillac, j'ai rencontré le propriétaire de l'entreprise de location de matériel (HD LOC) qui est impacté par la bretelle de la RN 122 sur la Sablière. Il n'est pas propriétaire du terrain. Il a un bail de 3, 6,9 ans qui vient à échéance en 2013. La pérennité de son entreprise est donc mise en cause.

2.1.E. Le samedi 1er décembre, j'ai rencontré Mme Boyer, propriétaire à la Sablière d'une maison et de bâtiments agricoles et d'un terrain en indivision. Elle se demande où va passer la bretelle de la RN 122, sur le terrain, sur les bâtiments.

2.1.F. Le mercredi 5 décembre, j'ai eu la visite d'agriculteurs, habitant en face du restaurant routier et exploitant des terrains près de la centrale béton. Il y a deux hangars et une maison. Ils s'inquiètent de l'impact du projet sur leur propriété.

2.1.G. Un habitant du Bex d'Ytrac est venu regarder la carte et examiner le tracé ; il voudrait savoir où sont les accès prévus pour accéder à la nouvelle route car il voit de nombreux véhicules venant d'Arpajon passer chez lui pour se rendre à Sansac.

2.1.H. Le vendredi 14 décembre j'ai rencontré Monsieur Clot qui possède avec son épouse (Mme Pompidou : nom de jeune fille) la maison qui est à côté de celle de Monsieur Auratus. Cette maison figure dans le projet comme devant être achetée. Il pose la question du devenir de l'habitation et de l'indemnité correspondante.

- Avenue du Garric

M. Manhès est venu consulter les plans afin de savoir si le chemin du Bousquet était relié au rond-point avenue du Garric.

2.2 questions du commissaire enquêteur :

- Dans le secteur du Portulier :

2.2.A. Les habitations sont réparties le long du chemin qui va de maison Rouge au Portulier. Après la dernière construction, neuve d'ailleurs, se trouve une prairie où l'on note la présence d'une ligne électrique aérienne. À quelle distance de la maison et du terrain qui l'entoure, la RN 122 va-t-elle se situer ?

- Dans le secteur de Lacapelotte :

2.2.B. Quel est l'impact de la RN 122 ou du rétablissement de la départementale sur le golf ?

- Dans le secteur de la forêt :

2.2.C. Lorsqu'on emprunte la route départementale numéro 145 vers Ytrac, à quelle distance des deux maisons situées respectivement à droite et à gauche de la départementale passera la nouvelle RN 122 ?

Quel sera le pourcentage de la pente qui affectera ensuite la RN 122 ?

2.2.D. - Dans le secteur d'Esban :

Au sortir de la forêt et juste avant la STEP de la ZAC d'Esban, on note la présence de deux étangs. À quelle distance sont-ils de la future RN 122 ?

Y aura-t-il une distance suffisante pour le passage de la RN 122 entre la STEP et la voie ferrée ?

De même l'espace situé entre la voie ferrée et la zone industrielle paraît très étroit. Qu'en est-il ?

À la sortie de la ZAC d'Esban en allant vers la Sablière, deux maisons sont près du chemin communal et de la voie ferrée. Seront-elles impactées et si oui de quelle manière ?

2.2.E. - Dans le secteur de la Sablière :

Il est prévu un rond-point près du poste de gaz. À quelle distance de celui-ci sera-t-il implanté ?

Il existe deux maisons à proximité de ce futur rond-point ; elles seront cernées elles aussi, comme le restaurant routier par l'actuelle RN 122 et la future déviation. Quelles seront leurs accès et à quelle distance des deux routes vont-elles se trouver, sachant que le tracé de la RN 122 actuelle peut-être rectifié pour accéder au rond-point de la Sablière qui est à créer ?

Dans quelle mesure la centrale béton et le carrefour avec la route conduisant au Bex seront-ils affectés ?

2.2.F. - Dans le secteur de Tronquières :

Il existe une décharge à côté de l'aéroport. À quelle distance de cette décharge le passage de la future RN 122 est-il prévu ?

À quelle distance des bâtiments de la zone industrielle pour rejoindre le rond-point prévu avenue du Garric passera-t-elle ?

ADDITIF AU PROCES VERBAL DUP

Voici l'observation oubliée de MR Wénisch , habitant Aurillac.
Il fait plusieurs remarques:

-à propos de la dangerosité du carrefour en T, raccordement au Pas du Laurent

-le chemin en passage supérieur qui desservira le hameau du Portulier ne peut-il pas desservir également le hameau du Pont du Laurent ?

-pourrait-on prévoir des passages par buses (comme sur le tronçon St Mamet-Maurs) pour rétablir les cheminements agricoles et en même temps qui serviraient pour les cyclistes, parallèlement aux aménagements de giratoires ?

-pour le rétablissement de la continuité de la D 53, le tracé à partir du giratoire traverse un terrain de façon « un peu délirante ». Peut-on faire un tracé plus simple ?

-construire loin n'est pas positif (page 200)

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Auvergne
Service de Maîtrise d'Ouvrage

Clermont-Ferrand, le

28 DEC. 2012

Nos réf. : SMO/EC/TB.15214
Affaire suivie par : T. Bonnabry
Courriel : thierry.bonnabry@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 73 43 19.59 – Fax : 04 73 43 19.09
Courriel : smo.DREAL-Auvergne@developpement-durable.gouv.fr

Le Directeur Régional

à

Monsieur Bernard THOMAS
Commissaire-enquêteur
Le Bourg
15100 ANDELAT

Objet : RN122 : déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud
d'Aurillac
Enquête préalable à la DUP et à la mise en compatibilité des PLU
Réponses et précisions du responsable du projet

PJ : 2

Envoi en recommandé avec demande d'accusé de réception

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Suite à la remise le 20 décembre dernier des PV des observations du public formulées dans le cadre de l'enquête citée en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint :

- le rapport exposant les réponses et précisions du maître d'ouvrage aux observations relatives à la procédure de déclaration d'utilité publique,
- la note exposant les réponses et précisions du maître d'ouvrage aux observations relatives à la procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

Le Service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL se tient à votre disposition pour tous compléments.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur Régional,



Hervé VANLAER

*copie à M. le Préfet du Cantal
28/12/12.*