

DREAL AUVERGNE

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Auvergne
7, rue Léo Lagrange
63033 Clermont Ferrand cedex 1



RN122 - DEVIATION DE SANSAC-DE-MARMIESSE ET RACCORDEMENT AU CONTOURNEMENT SUD D'AURILLAC

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

ANNEXES

SOMMAIRE DES ANNEXES

Avis délibéré de l'autorité environnementale

Note d'accompagnement du maître d'ouvrage

Bilan de la concertation



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur l'aménagement de la déviation de la
RN 122 de Sansac-de-Marmiesse et raccordement
au contournement sud d'Aurillac (15)**

n° Ae : 2012-21

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 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la déviation de la RN 122 à Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac (15).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfeld, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Lafitte, Lagauterie, Ullmann, Vernier.

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 : Mme Rauzy, MM. Clément, Féménias, Letourneux, Schmit.

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Cantal par courrier du 5 avril 2012 et le dossier complet a été reçu le 23 avril 2012.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de département du Cantal daté du 30 mai 2012.

L'Ae a consulté le secrétariat d'état à la santé par courrier en date du 24 avril 2012.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

¹ Désignée ci-après par Ae

Synthèse de l'avis

La déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac mesure environ 13 km de longueur, dont 10 km de nouveau tracé et 3 km d'infrastructures existantes réutilisées. Ce projet routier relie Le Pas du Laurent dans la vallée de la Cère à l'ouest et le rond-point de Sistrière à l'est. Le maître d'ouvrage est la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Auvergne. Le projet consiste en la construction d'une chaussée neuve de 7 mètres de large, à 2 voies, pour une vitesse maximale de 90 km/h, avec les emprises nécessaires à la sécurité et à l'assainissement. Ce projet comporte en outre la construction d'une voie poids lourds à l'ouest pour la montée sur le plateau de Branviel depuis la vallée de la Cère.

L'ouvrage s'inscrit dans un environnement naturel de qualité à l'ouest et dans un environnement péri-urbain à l'est du projet, au sud d'Aurillac, avec la présence de nombreuses habitations disséminées.

Le maître d'ouvrage a clairement privilégié, pour le choix de son tracé, la préservation de l'habitat diffus et de l'agriculture. Les effets de substitution et de coupure sur les milieux naturels, notamment sur la forêt et les zones humides, sont donc relativement importants. Toutefois, l'Ae note que cette route a vocation à rester à 2 voies, ce qui limite les effets de coupure. En conséquence, les aménagements prévus pour pallier cet effet de coupure pour les petits animaux, même s'ils sont relativement modestes (des buses de 80 cm de hauteur environ), sont proportionnés au dimensionnement de cette voie.

Le dossier comporte un état des lieux approfondi et une analyse des impacts du projet détaillée. Cependant, à ce stade de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage se borne à présenter l'ensemble des principes d'aménagement qu'il envisage de réaliser. Font défaut les mesures concrètes qu'il prendra tant dans leur conception, leur localisation, ou dans leur ampleur. Et par suite, aucun engagement précis ne figure dans le présent dossier qui permette ultérieurement de s'assurer de la mise en œuvre effective des dispositions envisagées.

Pour améliorer le dossier présenté à l'enquête publique, l'Ae recommande de :

- préciser clairement le tracé complet du projet et de rendre parfaitement homogènes les différentes cartes qui le présentent et qui ne sont pas cohérentes entre elles ;
- compléter l'étude d'impact sur la partie reprise de la voirie existante pour le traitement du bruit et des pollutions d'origine routière et la traversée de la Jordanne notamment ;
- compléter l'étude d'impact par les effets induits dus au déplacement au nord de la voie ferrée des futurs bassins d'eau pluviale de la ZAC de la Sablière, et par l'indication des compensations envisagées pour la destruction des zones humides sur lesquelles ces bassins seront désormais implantés.

Par ailleurs, l'Ae fait des recommandations plus ponctuelles qu'on trouvera dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte



Le dossier de la déviation de la RN 122 dite de « Sansac-de-Marmiesse et du raccordement au contournement sud d'Aurillac » est présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne (DREAL), maître d'ouvrage.

Ce projet a pour objectif d'améliorer la circulation sur la RN 122 actuelle qui est très sinueuse et de permettre la desserte du sud d'Aurillac et des deux zones d'activités qui sont prévues à Esbans et la Sablière.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Le ministre chargé des transports a demandé en juillet 2005 au préfet de la région Auvergne d'établir un dossier d'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) de la RN 122 entre le tunnel du Lioran et Figeac, et il a validé en juin 2009 le principe d'« un aménagement progressif à 2 voies, consistant à dévier les principales agglomérations ainsi que les virages les plus dangereux » (p. 61).

Les relevés sur l'accidentologie relatifs aux 145 km de l'itinéraire allant de Figeac, dans le Lot, à Massiac dans le Cantal en passant par Aurillac, ont montré que sur la période 1999-2003, il y a eu 17 accidents corporels dont 2 morts et sur la période 2005-2009, 21 accidents corporels avec 3 tués. La partie concernée par le projet compte pour 35 % dans ce bilan lié à la sécurité, ce qui en fait une portion de route dangereuse.

L'augmentation de trafic attendue sur cette route, à l'horizon 2035 sans aménagement, est de près de 20 % de Sansac à la Sablière et de 40 % de la Sablière à l'entrée d'Aurillac (p. 23 du dossier

d'enquête) ce qui devrait augmenter les nuisances des riverains actuels et augmenter la dangerosité de cette portion de route.

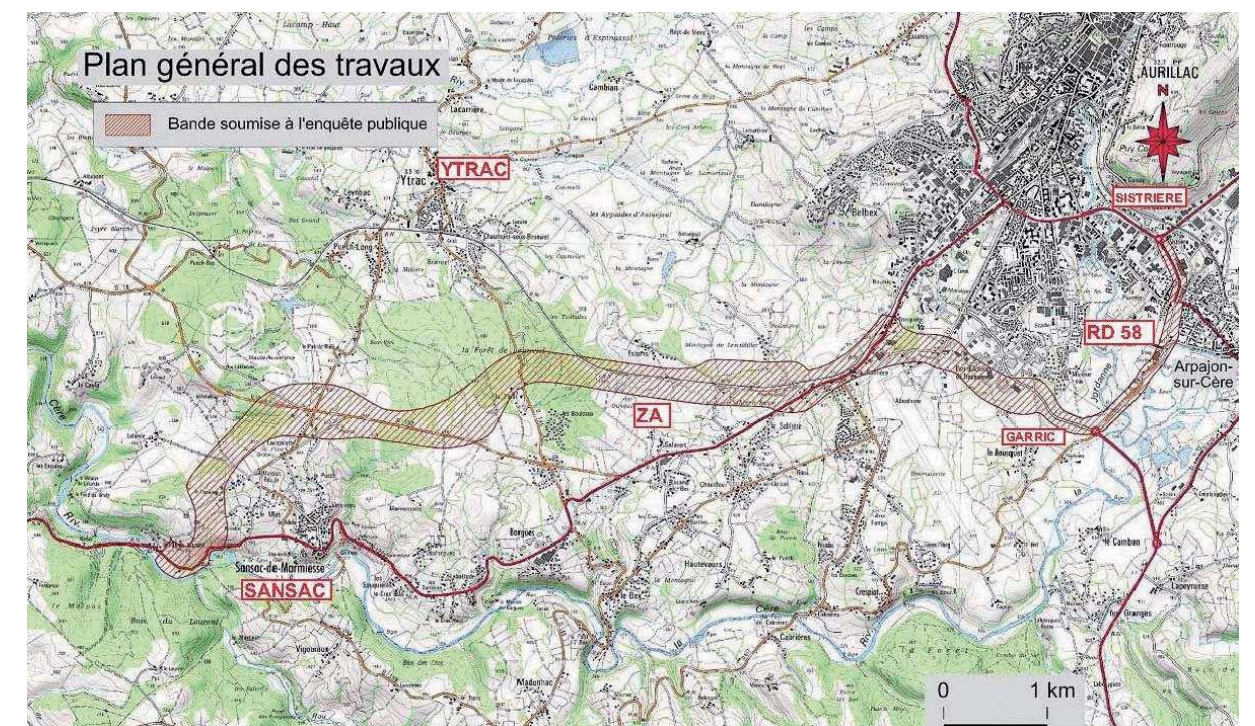
Le projet d'aménagement de la déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac mesure 13 km de long, dont 10 km de tracé neuf et présente un coût qui est estimé à 48,3 M€ (valeur 2011).

Le projet vise à :

- sécuriser les déplacements locaux ;
- améliorer la desserte du secteur sud d'Aurillac ;
- améliorer les relations interurbaines entre Aurillac et le sud du Cantal ;
- fiabiliser les temps de parcours ;
- améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 122 actuelle, notamment dans le bourg de Sansac-de-Marmiesse.

Le nouveau tracé de la RN 122 (voir la carte ci-dessous) démarre à l'ouest, à Sansac-de-Marmiesse dans la vallée de la Cère et s'oriente au nord pour monter sur le plateau de la forêt de Branviel. La pente étant de 6 %, une voie pour les véhicules lents est prévue. Une fois sur le plateau, il réutilise une voirie existante sur 1,5 km (RD 153), puis il traverse la forêt de Branviel sur environ 1,2 km pour rejoindre la voie ferrée reliant Ytrac à Aurillac en la longeant par le sud sur environ 1,7 km. Le projet passe alors en partie sur le foncier réservé à la création d'une station d'épuration et de 2 zones d'activités, ZAC d'Esbans et de la Sablière qui sont en cours d'aménagement. Le projet contourne ensuite le sud d'Aurillac, où l'habitat est diffus, dans le voisinage de l'aéroport, pour rejoindre l'avenue du Garric. Puis il remonte vers le nord en réutilisant la RD 58² jusqu'au carrefour de Sistrière.

Le trafic prévu sur la future RN 122 à l'horizon 2035 est d'environ 6 300 véhicules/jour dans sa partie ouest et d'environ 14 000 v/j dans sa partie est.



Le projet consiste en la construction d'une chaussée neuve de 7 m de large avec des caractéristiques routières pour une vitesse limitée à 90 km/h. De part et d'autre de la chaussée, une bande dérasée³ revêtue, d'une largeur de 2 m et une berme⁴ sont prévues. Le tracé aura le statut

2 Cette voie vient d'être rebaptisée RD 920 par le Conseil général, mais c'est celui de RD 58, l'ancien nom, qui figure sur les cartes. L'Ae conservera donc l'appellation ancienne RD 58 dans cet avis pour éviter toute ambiguïté

3 En conception routière, la bande dérasée désigne une partie de l'accotement d'une route qui a été stabilisée, c'est-à-dire renforcée pour pouvoir supporter la charge d'un véhicule procédant à une manœuvre d'évitement ou bien à un arrêt d'urgence

de déviation d'agglomération, ce qui implique que les propriétés riveraines n'auront pas d'accès direct sur la nouvelle infrastructure. Des aménagements spécifiques seront donc réalisés pour rétablir la desserte des parcelles, notamment agricoles. Sur le secteur ouest du projet une voie pour véhicules lents est prévue.

1.3 Les effets cumulés

Le dossier d'étude d'impact tient compte de trois projets qui sont prévus : la zone d'activités d'Esbans, la zone d'activités de la Sablière et la station d'épuration située à Danguilhen. L'examen des effets cumulés montre que ces derniers portent surtout sur les odonates⁵ au sud de la voie ferrée (p. 54).

L'Ae recommande de conduire les réflexions nécessaires pour reconstituer dans les mesures compensatoires prévues des zones favorables à ces espèces.

1.4 Le programme de travaux

En juin 2009, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a validé le principe d'un aménagement progressif à 2 voies entre Figeac et le Lioran.

Pour la réalisation de la portion de route, objet du présent dossier, qui peut fonctionner de manière autonome, seront entreprises une enquête parcellaire et une procédure d'aménagement foncier pour remédier aux dommages créés sur les activités agricoles par la réalisation du projet (p. 14).

Le présent projet routier et la procédure d'aménagement foncier qui lui est associée constituent ensemble un programme au sens du code de l'environnement⁶. L'Ae recommande de compléter le présent dossier par l'appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme.

2 Les procédures relatives au projet

En application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole, a eu lieu à l'automne 2010 ; le préfet de région a ensuite arrêté le choix du tracé, le 18 mars 2011.

En application de l'article L 571-10 du code de l'environnement, le préfet du Cantal procédera au classement de la voie en fonction des prévisions de bruit émis par la circulation routière, ainsi qu'à la définition des secteurs de nuisances associées (p. 14).

Le présent dossier d'enquête publique comporte l'évaluation des incidences Natura 2000 prévue par les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement.

Le dossier prévoit la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Sansac-de-Marmiesse, Ytrac et Aurillac, ainsi que la suppression du passage à niveau n° 168 situé sur la voie ferrée de Figeac-Aurillac au droit d'Esbans.

Les aménagements nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection des milieux aquatiques, notamment des zones humides, feront l'objet d'un document d'incidences en vertu des articles L 214-1 à 11 du code de l'environnement.

Un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées pourra être établi, le cas échéant, suite aux études de détail (p. 14).

3 L'analyse de l'étude d'impact

3.1 La qualité des documents figurant dans le dossier d'étude

4 Accotement

5 Ordre d'insectes des Libellules

6 Article R.122-3 IV, rédaction en vigueur lors du dépôt du dossier.

d'impact

L'étude d'impact aborde les thèmes requis. Il est néanmoins malaisé de comprendre de quel projet traite précisément l'étude d'impact. Si l'origine du projet, à l'ouest, ne pose pas de problème, il n'en va pas de même pour l'extrémité est du projet. En effet, la carte intitulée « zone d'étude » (p. 25) s'arrête au rond-point du Garric à l'est. Par contre la carte intitulée « plan général des travaux », page 43, présente un tracé allant jusqu'au rond-point de Sistrière plus au nord⁷. La carte des variantes (p. 52) de par son graphisme, laisse entrevoir que le barreau de la RD 920 fait partie du projet. De même, la carte intitulée « plan synoptique » (p. 57) et qui fait partie du chapitre 2 intitulé : « description du projet » est dépourvue de légende et est aussi ambiguë que la carte précédente.

Même si on peut admettre que la partie du projet qui réutilise la RD 58 existante sera à l'origine de moins d'impacts, il n'en demeure pas moins que l'état initial, et donc la bande d'étude, aurait dû l'englober.

En outre, les trafics vont évoluer sensiblement sur cette voie et le bruit, voire les pollutions, vont augmenter.

Certes cette portion de voie réutilisant la RD 58 est de fait intégrée dans l'étude détaillée du bruit et il est précisé qu'« un assainissement sera mis en place le long de la RD 920 (ex RD 58) de part et d'autre de la Jordanne » (p. 242).

Le maître d'ouvrage a réalisé de nombreuses études, mais la plupart étant synthétisées, les informations sont parfois partielles ou manquantes. On peut citer par exemple l'étude de bruit réalisée en 2011 (p. 243) : le sort réservé à deux maisons particulièrement touchées n'est pas indiqué dans la synthèse (voir les chapitres correspondants ci-dessous).

La partie liée aux effets et mesures se lit difficilement du fait du découpage des mesures en évitement, réduction et compensation. L'étude souffre d'un manque de précision, notamment sur le détail de ces mesures de réduction d'impact ou de ces mesures compensatoires, car elle renvoie à des études ultérieures plus détaillées. Ces imprécisions ne peuvent qu'avoir pour effet de limiter la portée exacte des engagements pris par le maître d'ouvrage. Ceci ne permet pas une bonne information du public au moment de l'enquête publique. Ainsi s'agissant des mesures compensatoires concernant les zones humides, les terrains ne sont pas identifiés et l'étude écologique correspondante ne figure pas dans ce dossier d'enquête publique.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apporter toutes les précisions cartographiques pour la définition de son projet et de compléter son étude d'impact sur le secteur réutilisant la voirie existante (RD 58).

Elle recommande, en outre, au maître d'ouvrage de fournir toutes les indications nécessaires sur les engagements qu'il entend prendre, pour permettre à l'autorité qui délivrera les autorisations de les retracer et d'être en situation de suivre leur réalisation effective.

3.2 L'analyse de l'état initial

L'Ae note qu'après chaque chapitre étudié, une synthèse des enjeux, avec examen des conséquences en termes de contraintes pour le projet, est présentée.

Si le tracé ne privilégie pas la protection des milieux naturels, les études sur la faune, la flore et les habitats (pages 87 à 130) sont bien développées, et ce en rapport avec l'importance des enjeux.

3.3 L'analyse des variantes et les raisons du choix

Le projet est contraint à l'ouest par la vallée de la Cère et la topographie et, à l'est par l'habitat diffus du sud d'Aurillac. Plusieurs variantes pour la section centrale du projet ont été étudiées, toutes situées entre la RD 153 et la zone d'activités d'Esbans au sud de la voie ferrée.

Des micro variantes sont mises au débat au moment de l'enquête (p. 227) sans que le maître d'ouvrage n'indique si celles-ci ont été ou non retenues par lui. Le dossier présente, s'agissant du secteur de la Sablière, à la fois une variante avec acquisition de bâtiments (funérarium, concession

7 C'est cette carte qui montre le projet dans sa totalité sans ambiguïté

automobile, maison) et une solution de base avec maintien de ces constructions. Au cours de la réunion de travail organisée sur place avec les rapporteurs, le maître d'ouvrage a clairement indiqué que la solution retenue était la variante avec acquisition de ces bâtiments.

La seconde micro variante est relative à l'adjonction ou non d'un échangeur au droit de l'avenue Django Reinhardt.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer de façon précise la solution retenue mise à l'enquête.

Pour les variantes contrastées, entre la RD 153 et la zone d'activité d'Esban, le maître d'ouvrage a retenu, suite à une concertation avec le public, le tracé qui privilégie le respect des espaces tant agricoles que d'habitations ou d'activités économiques, au détriment des milieux naturels, notamment des zones boisées.

Le maître d'ouvrage s'engage en contrepartie à réaliser de nombreuses mesures de réduction et de compensation d'impact en faveur des milieux naturels comme précisé dans la suite de l'avis.



3.4 L'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact.

Cette partie est traitée dans plusieurs chapitres : le 4, « Analyse des effets du projet », le 5, « Effets cumulés » et le 8 « Mesures envisagées », en différenciant en plus les thèmes, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, les impacts permanents et temporaires etc. Cette méthode rend la lecture du dossier particulièrement complexe.

Les impacts temporaires liés au chantier sont bien analysés. Le projet ne prévoit cependant pas de zones de dépôts, mêmes temporaires. Page 167, pourtant, il est dit que la « phase chantier peut être à l'origine d'impacts liés aux dépôts ou à l'inverse à l'extraction de matériaux ».

Les études ont montré qu'il était possible de réutiliser 340 000 m³ des 420 000 m³ de déblais extraits pour la constitution des remblais. Il reste donc environ 80 000 m³ qui pourraient être réutilisés pour partie pour réaliser la couche de forme de la nouvelle route (p. 59). Une ou des zones de dépôt pour les déblais excédentaires et pour les mouvements de matériaux devraient être définies. L'étude précise qu'« une aire de stockage devra être définie et qu'elle devra se faire en dehors des zones inondables » (p. 166). Le dossier n'en précise pas la localisation.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur le positionnement des zones de stockage potentielles.

3.4.1 Sur les eaux superficielles et souterraines

Le secteur de la montée sur le plateau depuis la Cère est moyennement sensible du point de vue de la vulnérabilité des nappes souterraines, mais la rivière doit atteindre un bon état chimique en 2015 et un bon état écologique en 2021 (p. 73). S'agissant du projet sur le plateau, la vulnérabilité des nappes est globalement forte (p. 79), ce qui conduit le maître d'ouvrage à estimer nécessaire de prendre des précautions sur l'ensemble du tracé, sans toutefois préciser lesquelles (voir plus loin). Le projet traverse la Jordanne au sud d'Aurillac avec une zone inondable bien identifiée. Le maître d'ouvrage indique que le principe de transparence hydraulique devra être respecté (p. 84) et compte tenu de l'adjonction d'une passerelle pour piétons et cyclistes, il procédera à la réalisation d'une étude hydraulique spécifique. La circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'étude hydraulique liée à cet aménagement.

Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront collectées dans un réseau dimensionné pour la pluie décennale. « Le degré d'étanchéité du réseau sera déterminé lors des études projet en fonction de la sensibilité des eaux souterraines » (p. 242). L'exutoire de ce réseau se fera dans des bassins multi-fonction étanches (tampon hydraulique, traitement de la pollution chronique et accidentelle) dimensionnés selon la méthode SETRA⁸ en vigueur depuis 2008 (p. 242). « Les études projet détermineront précisément la position ainsi que les dimensions de ces bassins ». Les dispositions envisagées par le maître d'ouvrage apparaissent adéquates, mais insuffisamment précises.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager de façon claire sur les mesures générales qu'il envisage de prendre en matière d'assainissement.

Les impacts liés au chantier sont bien décrits mais les mesures, là aussi, sont très générales. Ainsi, il est prévu une ou plusieurs aires de chantier (p. 166), mais ni leur aménagement ni leur implantation ne sont précisés. Il est seulement écrit, page 235 qu'elles seront « installées en dehors des secteurs à enjeux écologiques ».

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à étancher ces zones de chantier et à les remettre en état après travaux.

L'Ae note que le maître d'ouvrage inclura dans ses dossiers de consultation des entreprises des cahiers des charges environnementaux et mettra en place un système de pénalités dans les cahiers des clauses administratives particulières en cas de non-respect des exigences environnementales.

3.4.2 Sur le bruit

Les cartes qui figurent dans ce dossier, pages 243, 244 et 245, sont peu lisibles car le dossier mis à l'enquête se borne à résumer une étude d'impact acoustique détaillée réalisée en février 2011, qui a été adressée aux rapporteurs suite à leur demande.

Le projet prévoit la construction de deux écrans acoustiques absorbants. Le premier sera situé après la zone d'activité de la Sablière et mesurera 250 m de long et 2,5 m de haut pour un gain de 6 à 8 dB(A). Trois habitations feront l'objet d'isolations de façade en plus. Le second sera situé sur la RN 122 ancienne à Tronquière et s'étendra sur 170 m de long et 2 m de haut, pour un gain de 3 à 10 dB(A).

Il est également à noter qu'une habitation est rachetée au niveau du secteur du giratoire situé au nord de Sansac-de-Marmiesse en solution de base.

L'Ae recommande d'inclure une explication complémentaire dans le dossier, au sujet des deux habitations situées entre la voie ferrée et la RN 122 au droit de la Sablière (récepteurs 214 et 215), qui ne sont pas recensées dans l'évaluation du bruit et qui ne sont pas évoquées dans le dossier

⁸ Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

d'enquête, alors même que le projet prévoit leur destruction.

3.4.3 Sur les milieux naturels

De nombreux inventaires et recensements ont été effectués par le maître d'ouvrage. On peut retenir qu'aucun espace protégé n'est touché par le projet. Les enjeux liés à la flore protégée sont modérés, mais ceux liés aux habitats naturels et aux espèces animales sont plus importants, selon les groupes d'espèces (oiseaux, chauves-souris, reptiles, amphibiens etc). L'analyse effectuée relève en outre que des secteurs présentent des enjeux forts en termes de maintien de la continuité écologique (p. 126).

L'Ae note 10 rétablissements de continuités écologiques par buses ou sur-largeurs d'ouvrages qui sont bien répartis entre Le Pas de Laurent à l'ouest et Esbans à l'est. Si ces mesures semblent répondre aux besoins, il n'y a pas de carte de synthèse de ces aménagements, et ceci malgré un chapitre spécifique lié aux mesures envisagées (p. 235).

Plusieurs bois sont coupés par le projet : le bois de Lalande, le bois de la Capelotte, la forêt de Branviel et le bois de Tronquière qui conduisent à supprimer 10 ha de boisement (p. 255). Il est proposé d'acquérir les 14 ha de zones cultivées au nord de la nouvelle route qui sont enclavées entre cette dernière et la forêt, et de les boiser en compensation.

Sur l'aire d'étude éloignée, 41 zones humides ont été recensées (p. 92 et 93). Le dossier indique, page 255, que 7 zones humides seront touchées par le tracé de la route. Le maître d'ouvrage indique que 2 ha de zones humides sont supprimés, sans produire le décompte auquel il a procédé, alors qu'un tableau est pourtant intitulé «*Détail de l'impact du projet sur les zones humides*» (p. 255).

L'Ae en premier lieu relève que pour ne pas altérer les zones humides relictuelles, des tranchées drainantes sous remblais, en amont de zones humides, et la mise en place de buses pour le passage de la petite faune et de sur-largeurs dans les ouvrages hydrauliques sont bien prévues.

Pour compenser les 2 ha supprimés de zones humides, le maître d'ouvrage propose d'acquérir 3 ha, conformément à la disposition C 46 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne.

Aucune précision n'est fournie sur les sites où seront pris les 3 ha en question, ni si les fonctionnalités écologiques seront respectées. Le dossier indique bien cependant (p. 256) que «*les zones humides liées à la Cère, à la Jordanne, au Quitiviers et à l'Antuéjoul semblent particulièrement intéressantes pour la réalisation de ces mesures compensatoires*».

L'Ae rappelle qu'une compensation ne consiste pas à racheter purement et simplement une zone humide existante. Il faut veiller tout d'abord à ce que les effets du projet n'altèrent pas le fonctionnement des zones humides qui sont touchées et dans un second temps à compenser en se rendant maîtres de zones humides dégradées à restaurer ou de terrains sur lesquels il est possible de créer de nouvelles zones humides si possible en lien avec celles existantes. Sur ce point, le dossier ne donne pas satisfaction.

L'Ae constate par ailleurs que le dossier est muet sur certaines zones humides pourtant indirectement atteintes par le projet d'aménagement routier.

Ainsi, la ZAC de la Sablière prévoit l'aménagement de 5 bassins situés sur la frange sud de la voie ferrée, zone foncière dite officieusement réservée au bénéfice de l'aménagement de la présente route (page 130 du dossier). Il est prévu que ces bassins, aujourd'hui non réalisés, puissent se déverser au nord de la voie ferrée, pour reconstituer des zones humides. Le tracé de la future RN 122 emprunte le foncier de ces 5 bassins. Ces bassins devraient être transférés au nord de la voie ferrée, sur les zones humides précitées. Une compensation complémentaire pour zones humides sera par suite à prévoir.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'établir une carte de synthèse des continuités écologiques qu'il a prévu de rétablir et d'éclairer le public quant aux bassins de rétention des eaux

⁹ «*Des bassins de rétention des eaux pluviales de toiture, situés dans la bande des 40 m initialement réservée pour le passage du tracé au sud de la voie ferrée, répondant aux exigences de compensation des surfaces de zones humides remblayées sont prévus. Ils seront déplacés dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 122 au nord de la voie ferrée*».

pluviales de toitures de la ZAC de la Sablière qui seront déplacés.

Elle recommande également d'apporter les éléments du décompte précis des 2 ha de zones humides supprimés et de fournir dans le présent dossier tous les éléments disponibles quant à la localisation potentielle et à la consistance des mesures compensatoires proposées concernant ces zones humides.

3.4.4 Sur la Station d'épuration (STEP) située au lieu dit Danguilhem

Le projet routier empiétant sur les futurs bassins de la station d'épuration, le maître d'ouvrage de cette installation aurait l'intention de modifier son projet en le déplaçant au sud du site initialement prévu. Ce déplacement pourrait avoir pour conséquence, du fait de l'exiguïté du nouvel emplacement, une réduction de la superficie de ces bassins, ce qui limiterait le nombre d'équivalents habitants traités envisageable (1400 au lieu de 1800). Ceci aurait pour inévitable effet de restreindre l'ambition du projet de la ZAC d'Esbans.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, de préciser dans le présent dossier les incidences que pourrait avoir le projet routier sur le projet de la STEP ainsi que les conséquences potentielles sur la ZAC d'Esbans.

3.4.5 Sur l'urbanisation induite sur l'ancienne RN 122 après son déclassement

Le dossier d'enquête comporte un chapitre 4.3.8 dit d'impact sur l'urbanisation, qui examine commune par commune l'évolution probable de la pression foncière.

Le développement de cette urbanisation constitue un facteur induit par l'aménagement de la déviation objet du présent dossier. Cette urbanisation aura des impacts inévitables sur le paysage et sur l'environnement (sur les milieux naturels, les milieux agricoles, sur les eaux superficielles et souterraines, ...).

L'Ae estime nécessaire, pour la bonne information du public, que le présent dossier soit complété par l'appréciation globale des impacts liés à la future urbanisation.

3.4.6 Sur le suivi des mesures

Le maître d'ouvrage décrit dans le chapitre 8.9 le suivi des mesures.

Il prévoit la création d'«*un comité de suivi des engagements de l'État en faveur de l'environnement, instauré par la circulaire du 15 décembre 1992 du ministère de l'équipement, et comprenant des représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et des associations de défense de l'environnement du département, qui sera mis en place par le préfet du Cantal afin de veiller à la mise en œuvre et au suivi de ces engagements*» (p. 14). Il prévoit ces mesures jusqu'à 15 ans après la mise en service de l'ouvrage.

L'Ae note également avec satisfaction que le maître d'ouvrage prévoit «*le suivi environnemental du chantier par un écologue*» et détaille ses missions (p. 241).

3.5 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Le coût de la construction de ce projet est évalué à 48,3 M€, valeur de septembre 2011. Le montant des mesures environnementales, travaux et gestion ultérieure, est bien estimé globalement à 3,3 M€, mais la liste des principales mesures qui figure dans le tableau de la page 258 ne les détaille pas.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'estimation des dépenses par groupe de mesures¹⁰.

3.6 Les méthodes utilisées et les difficultés rencontrées

Cette partie de l'étude d'impact est particulièrement bien soignée, avec la présentation des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées par domaine étudié : hydrobiologie, agriculture, espaces protégés, zones humides, faune et flore, paysage, bruit etc.

¹⁰ L'article R 122-3 3^{ème} du code de l'environnement précise : «*les mesures envisagées ..., ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes*»

3.7 Le résumé non technique

Le maître d'ouvrage a résumé les informations de l'état initial en les traduisant dans un tableau sous forme de contraintes pour son projet. Le résumé non technique est synthétique et se lit facilement. Les cartes présentées sont très utiles, mais l'Ae relève que le projet n'est pas décrit avec exactitude (comme dans le dossier). En effet, la première carte qui montre l'aire d'étude (p. 46), n'englobe pas la RD 58 réutilisée et qui fait pourtant bien partie du projet.

L'Ae recommande d'y inclure une carte présentant l'intégralité du projet et d'apporter les corrections nécessaires relatives aux remarques formulées dans le présent avis.



Plan de situation du projet

RN 122 : déviation de Sansac-de-Marmiesse
et raccordement au contournement sud d'Aurillac

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

Note d'accompagnement du maître d'ouvrage
suite à l'avis de l'Autorité environnementale

RN122 : déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac

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

Note d'accompagnement du maître d'ouvrage suite à l'avis de l'Autorité environnementale

septembre 2012

L'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) a rendu son avis délibéré sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la déviation de Sansac-de-Marmiesse et du raccordement au contournement sud d'Aurillac par la RN122 le 11 juillet 2012 sous le n° AE 2012-21.

Cet avis comporte des recommandations sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Le présent document regroupe les suites et réponses apportées par le maître d'ouvrage aux différentes recommandations de l'Ae.

Il a été décidé de ne pas modifier les pièces du dossier d'enquête publique soumis à l'avis de l'Ae. Cette disposition a été retenue dans un souci de clarté de l'ensemble du dossier porté à la connaissance du public. Pour faciliter la compréhension par le lecteur, chacune des recommandations est numérotée, avec un renvoi aux chapitres et page mentionnés dans l'avis de l'Ae. Les réponses peuvent renvoyer aux pages du dossier d'enquête publique.

Le présent document, ainsi que l'avis de l'Ae, fait partie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la déviation de Sansac-de-Marmiesse et du raccordement au contournement sud d'Aurillac par la RN122.

Le public est invité à s'y référer afin de s'informer des suites données par le maître d'ouvrage aux recommandations émises par l'Ae.

Recommandation n°1 (chapitre 1.3 de l'avis de l'Ae « les effets cumulés », page 6/12) : **L'Ae recommande de conduire les réflexions nécessaires pour reconstituer dans les mesures compensatoires prévues des zones favorables à ces espèces.**

Cette recommandation porte sur les odonates (ordre d'insectes des libellules), dont des habitats (zones humides) seront détruits par le projet d'aménagement de la RN122, ainsi que par les projets de zones d'aménagement concertées (ZAC) du Puy d'Esban et de la Sablière.

La compensation de cet impact sera réalisée au travers de la mesure de compensation des zones humides (cf. recommandation n°12).

Recommandation n°2 (chapitre 1.4 de l'avis de l'Ae « le programme de travaux », page 6/12) : **Le présent projet routier et la procédure d'aménagement foncier qui lui est associée constituent ensemble un programme au sens du code de l'environnement. L'Ae recommande de compléter le présent dossier par l'appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme.**

Les opérations d'aménagement foncier constituent des mesures compensatoires de l'impact du projet sur les activités agricoles. Le Code Rural impose au maître d'ouvrage de tout projet d'infrastructure linéaire l'obligation de proposer la mise en œuvre de ces procédures, et de les prendre en charge financièrement.

Elles seront conduites, sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Cantal, de manière concomitante avec la réalisation du projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et son raccordement au contournement sud d'Aurillac.

Il appartiendra aux Commissions Communales d'Aménagement Foncier (CCAF), qui seront constituées par la Commission Départementale d'Aménagement Foncier (CDAF), de décider de l'opportunité d'engager un aménagement foncier sur le territoire de chacune des communes concernées, au regard des impacts du projet routier sur la structure des exploitations agricoles.

Les procédures d'aménagement foncier seront conduites conformément à la réglementation en vigueur, notamment en matière de protection de l'environnement, de prévention des risques naturels, de mise en valeur et de protection du patrimoine rural et des paysages.

Les mesures environnementales prévues pour le projet routier seront prises en compte dans le cadre des prescriptions prises au titre de l'aménagement foncier : prescriptions liées au milieu naturel, au fonctionnement des écosystèmes (préservation d'un site sensible, maintien des corridors biologiques ou de ripisylves, etc...), à l'eau, à la prévention des risques naturels, à la mise en valeur et protection de la forêt, du

patrimoine rural ou historique et des paysages. Le Préfet du Cantal veillera à la cohérence entre les mesures environnementales figurant dans l'étude d'impact du projet routier et les prescriptions qu'il fixera pour l'aménagement foncier.

Les études d'aménagement à conduire comporteront :

- un volet environnement,
- un volet agricole,
- un volet foncier et forestier,
- un volet aménagement du territoire.

Le Code Rural stipule que la constitution des CCAF est de droit à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la DUP de l'opération d'aménagement de l'infrastructure linéaire. A ce stade des procédures, la nature et l'ampleur des aménagements qui seront éventuellement conduits ne sont donc pas connues, et il n'est pas possible de faire une appréciation des impacts de ces éventuelles opérations d'aménagement foncier.

Recommandation n°3-1 (chapitre 3.1 de l'avis de l'Ae « la qualité des documents figurant dans le dossier d'étude d'impact », page 7/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apporter toutes les précisions cartographiques pour la définition de son projet (...)**

Le plan synoptique ci-joint, complétant le plan général des travaux figurant en page 43 du dossier, présente le projet, en faisant ressortir :

- le tracé neuf, entre le Pas du Laurent et l'avenue du Garric, et les 5 points d'échange (carrefours) à aménager :
 - le Pas du Laurent,
 - carrefour avec les RD 53, 153 et 253,
 - la Sablière,
 - carrefour avec l'avenue de Tronquière et la rue Django-Reinhardt,
 - le Garric ;
- la reprise de l'avenue du Garric et de la RD920 jusqu'au carrefour de Sistrières (carrefour Tricot), avec aménagements ponctuels (aménagements en faveur des piétons et cyclistes, assainissement, couche de roulement). La section comprise entre Soulère et l'avenue du Garric est désormais dénommée RD920 (continuité entre Sistrière et barreau franchissant la Cère), et non RD58 comme il peut figurer sur certains plans du dossier.

La section en tracé neuf réutilise en partie le tracé existant de la RD153 de part et d'autre du carrefour avec les RD 53, 153 et 253, sur un linéaire d'environ 1 500 mètres.

Recommandation n°3-2 (chapitre 3.1 de l'avis de l'Ae « la qualité des documents figurant dans le dossier d'étude d'impact », page 7/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage (...) de compléter son étude d'impact sur le secteur réutilisant la voirie existante (RD 58).**

Les chapitres 3 « état initial » et 4 « analyses des effets du projet sur l'environnement » portent sur la zone d'étude élargie présentée en page 25 du dossier ; le secteur réutilisant la voirie existante (avenue du Garric et RD920 / ex-RD58) est compris dans cette zone d'étude élargie. Les cartes illustrant les chapitres 3 et 4 du dossier exposent l'analyse de l'état initial et des effets du projet sur l'environnement sur l'intégralité du projet (tracé neuf et voies existantes réutilisées).

Recommandation n°4 (chapitre 3.1 de l'avis de l'Ae « la qualité des documents figurant dans le dossier d'étude d'impact », page 7/12) : **(L'Ae) recommande, en outre, au maître d'ouvrage de fournir toutes les indications nécessaires sur les engagements qu'il entend prendre, pour permettre à l'autorité qui délivrera les autorisations de les retracer et d'être en situation de suivre leur réalisation effective.**

La carte ci-jointe précise la localisation :

- des passages pour la petite et moyenne faune,
- des aménagements en faveur des chiroptères,
- des aménagements destinés à assurer la perméabilité des remblais, pour la préservation des zones humides,
- des écrans acoustiques,

- de la zone de compensation des boisements impactés.

De nombreux engagements sont donc définis précisément. Cependant, il convient de rappeler qu'au stade de l'enquête publique, le tracé présenté n'est qu'un tracé indicatif. Le projet déclaré d'utilité publique reposera sur la bande soumise à l'enquête publique (pièce D du dossier d'enquête : plan général des travaux). Un tracé optimisé sera recherché au sein de cette bande dans le cadre des études de projet détaillé qui seront finalisées après l'obtention de la déclaration d'utilité publique. Le tracé optimisé prendra notamment en compte les recommandations et engagements issus de la phase d'enquête publique et les résultats des investigations techniques complémentaires à conduire pour les besoins de ces études détaillées, notamment en matière de géotechnique, ainsi que l'objectif de réduction des impacts du projet.

En conséquence, certaines mesures prévues par le maître d'ouvrage pour compenser les impacts résiduels seront portées à la connaissance des autorités compétentes et/ou du public dans le cadre du dossier d'enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau et du dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats qui devra être déposé en application de l'article L 411-2 du Code de l'Environnement.

- D'autre part, suite à la phase d'enquête publique, un dossier des engagements de l'État sera publié. Il intégrera notamment tous les engagements pris par le maître d'ouvrage pour préserver le milieu naturel :
- dans le dossier d'enquête,
 - dans les documents complémentaires à ce dossier d'enquête,
 - dans le dossier du maître d'ouvrage en réponse au rapport de la Commission d'Enquête.

Ce dossier des engagements de l'État sera évolutif. Il sera ensuite complété par les engagements pris par le maître d'ouvrage dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et dans le cadre des demandes de dérogations pour la destruction d'espèces protégées et de leurs habitats, qui seront assorties de propositions de suivi dans le temps de l'effet des mesures compensatoires.

Ce dossier des engagements de l'État constituera un support essentiel de la démarche de management environnemental du chantier qui sera mise en œuvre par le maître d'ouvrage, notamment dans le but d'assurer un suivi attentif en phase travaux.

Par ailleurs, afin d'assurer un suivi général de la définition et de la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues, le maître d'ouvrage proposera aux autorités compétentes en matière de police de l'environnement de mettre en place un comité de suivi des mesures compensatoires relatives à la déviation de Sansac-de-Marmiesse et au raccordement au contournement sud d'Aurillac, dès la déclaration d'utilité publique du projet et jusqu'au bilan de l'opération, 5 ans après la mise en service de la nouvelle infrastructure.

Enfin, jusqu'à 15 ans après la mise en service, les suivis et bilans environnementaux permettront, grâce à une observation sur le long terme des effets du projet routier, d'évaluer l'efficacité et la pérennité des mesures environnementales mises en œuvre, d'effectuer le cas échéant les mesures correctrices et réajustements du projet nécessaires, et, plus globalement, de tirer les enseignements utiles à l'amélioration de la qualité des projets routiers.

Recommandation n°5 (chapitre 3.3 de l'avis de l'Ae « l'analyse des variantes et les raisons du choix », page 8/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer de façon précise la solution retenue mise à l'enquête.**

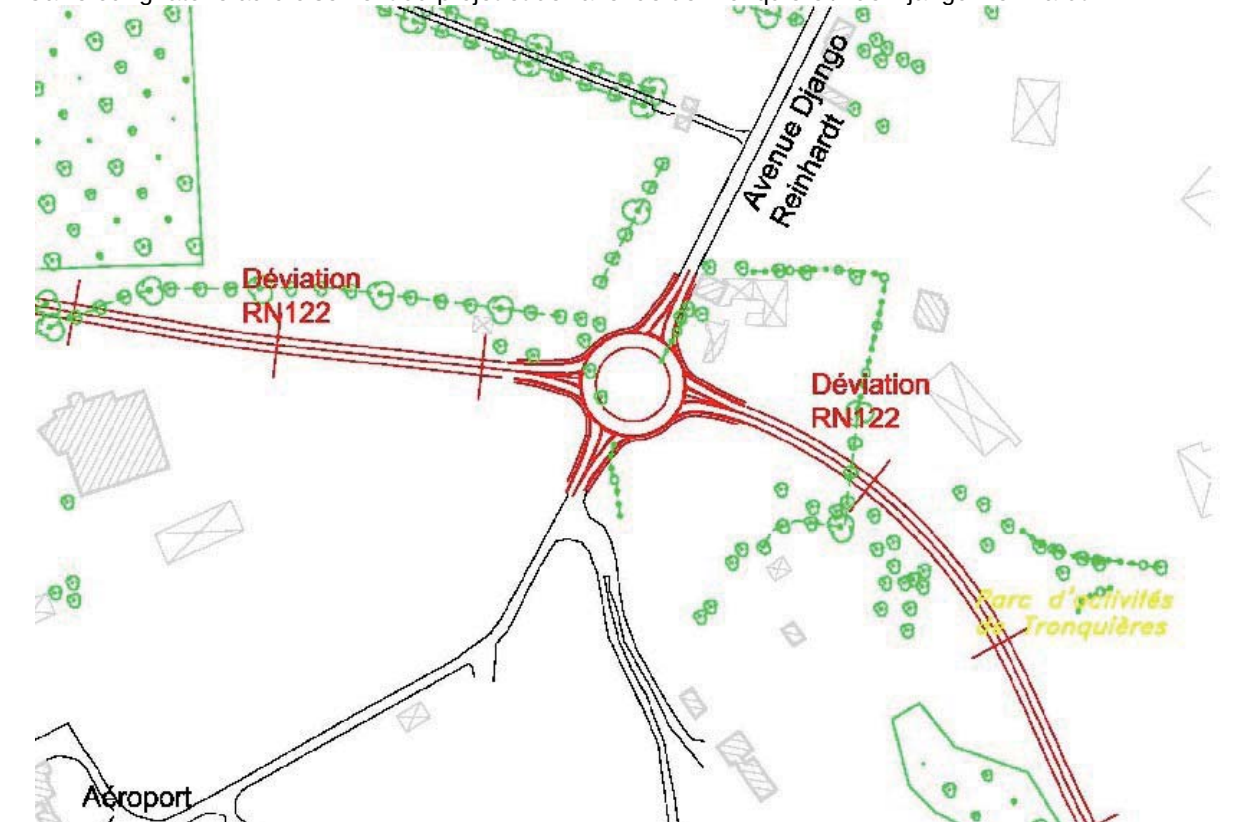
La variante localisée dans le secteur de la Sablière, portant sur l'acquisition des bâtiments (funérarium, concessionnaires automobile, maison, location de matériel de TP) a été retenue : le maintien des bâtiments constituait une contrainte forte pour le tracé routier, ne permettant pas de respecter les recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route (guide Aménagement des Routes Principales). De plus, leur accès ne pouvait pas être rétabli dans des conditions de sécurité satisfaisantes s'agissant de projets routiers en tracé neuf.

De même, l'option d'échange A consistant à aménager un carrefour giratoire au croisement du projet et de l'avenue de Tronquière / rue Django-Reinhardt a été retenue à l'issue de la concertation.

Variante localisée retenue dans le secteur de la Sablière :



Carrefour giratoire au croisement du projet et de l'avenue de Tronquière / rue Django-Reinhardt :



Recommandation n°6 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact », page 9/12) : **L'Ae recommande de compléter le dossier sur le positionnement des zones de stockage potentielles.**

Sur la base des études préalables à la DUP, le mouvement des terres fait apparaître un excédent de matériaux de 80 000 m³. Une partie de ces matériaux sera réutilisée en couche de forme. Un des objectifs assignés aux prestataires en phase d'études de projet sera, sur la base des résultats des études géotechniques détaillées à conduire sur le tracé, de minimiser le volume excédentaire de matériaux en optimisant le profil en long du projet et en favorisant la réutilisation optimale des matériaux de déblais pour les besoins de cette nouvelle infrastructure.

Les matériaux excédentaires seront au maximum réutilisés dans les emprises pour les aménagements paysagers ou pour créer des merlons plantés au droit des habitations les plus proches du tracé (notamment au nord du hameau de Lacapelotte, en bordure sud de la RD153, voir page 248 du dossier).

Pour les excédents de matériaux subsistant, la mise en place de protocoles avec les agriculteurs riverains sera recherchée, afin de restituer un maximum d'emprise à l'activité agricole. Des opportunités de mise en dépôt définitif pourront également être recherchées à proximité du projet (besoins de matériaux liés à l'aménagement des ZAC d'Esban et de la Sablière, remise en état de sites, ...). Dans ce cadre, des accords amiables devront être trouvés avec les propriétaires et/ou exploitants concernés et des demandes d'autorisation d'exhaussement seront déposées.

Dans le cas de la mise en œuvre de procédures d'aménagement foncier, les déblais excédentaires du chantier routier pourront être utilisés dans le cadre des travaux connexes.

Pour le reste, à défaut d'accord amiable, les emprises nécessaires situées dans la bande soumise à l'enquête publique (page 43 du dossier) seront acquises par le maître d'ouvrage après intégration dans le dossier soumis à enquête parcellaire.

Les démarches correspondantes seront entreprises en phase projet, après obtention de la DUP.

Recommandation n°7 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les eaux superficielles et souterraines », page 9/12) : **L'Ae recommande de compléter le dossier par l'étude hydraulique liée à cet aménagement (passerelle piétons et cycles pour le franchissement de la Jordanne).**

L'aménagement prévu au droit du franchissement de la Jordanne porte sur la réalisation, en parallèle à la RD920, d'une plate-forme assurant la continuité des circulations piétonnes et cyclistes entre l'aire événementielle aménagée par la CABA et la RD58 (direction Conros). De plus, un assainissement des eaux de la plate-forme routière sera mis en place, afin de traiter les eaux de ruissellement de l'actuelle RD920 qui, aujourd'hui, se rejettent directement dans la Jordanne.

La plate-forme piétons et cycles sera aménagée au nord-ouest de l'actuelle RD920 (côté Aurillac) : un remblai sera adossé au remblai existant. Le franchissement de la Jordanne sera assuré par une passerelle indépendante de l'ouvrage routier, d'une ouverture au moins égale à celui-ci.

La modélisation hydraulique détaillée du secteur sera réalisée en phase d'étude de projet, afin d'optimiser la géométrie de cet aménagement et d'en assurer la transparence hydraulique. Les dispositions constructives précises adoptées par le maître d'ouvrage seront portées à la connaissance des autorités compétentes et du public dans le cadre du dossier d'enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau.

Recommandation n°8 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les eaux superficielles et souterraines », page 9/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager de façon claire sur les mesures générales qu'il envisage de prendre en matière d'assainissement.**

Compte tenu :

- de la vulnérabilité des nappes souterraines (voir pages 78 à 80 du dossier),
- des fortes pentes du projet dans la section comprise entre le Pas du Laurent et le plateau de Branviel,
- de l'exiguïté du site dans de nombreux secteurs (concomitance du projet avec la voie ferrée et les ZAC d'Esban et de la Sablière, puis avec la voie ferrée et l'actuelle RN122 dans le secteur de la Sablière),

le réseau d'assainissement sera de type étanche (caniveaux à fente, cunettes béton) sur la majeure partie du projet. Seule la portion comprise entre l'avenue de Tronquière / rue Django-Reinhardt et l'avenue du Garric pourra faire l'objet d'un assainissement non étanche (fossés enherbés).

Le réseau de collecte est dimensionné pour l'occurrence décennale et est constitué de tronçons à ciel ouvert et de parties enterrées. Ainsi, il sera un assemblage des éléments suivants, déterminés en fonction de la nature du terrain naturel (déblai, remblai, dévers, ...) : buses, caniveaux à fentes, caniveaux triangulaires, cunette béton, cunette enherbée, bourrelet béton.

Dans tous les cas, l'exutoire du réseau de collecte est un bassin permettant :

- de stocker les eaux et de les restituer avec un débit compatible avec les exigences du milieu naturel récepteur (fonction tampon hydraulique),
- de traiter la pollution routière par décantation des matières en suspension dans les bassins, rétention des flottants dans un dégrilleur et des hydrocarbures surnageants au niveau d'une cloison siphonoïde à l'exutoire du bassin (fonction dépollution).

Les bassins de collecte et de traitement des eaux pluviales feront l'objet d'études de conception spécifiques et d'un dimensionnement précis en phase d'études détaillées, conformément à la méthode établie par le Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA). Ils feront l'objet d'un entretien adapté, réalisé par le personnel d'exploitation de la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central, formé à ce type d'interventions.

L'ensemble du dispositif d'assainissement fera l'objet d'une présentation détaillée aux autorités compétentes et au public dans le cadre de l'enquête publique à conduire au titre de la Loi sur l'Eau.

Recommandation n°9 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les eaux superficielles et souterraines », page 9/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à étancher ces zones de chantier et à les remettre en état après travaux.**

Les installations de chantier seront implantées dans les emprises (par exemple : point d'échange avec les RD53, 153 et 253 au nord de Sansac-de-Marmiesse ; zone de croisement entre actuelle RN122 et future déviation à la Sablière).

Des occupations temporaires de terres agricoles pourront également être mises en œuvre.

D'éventuelles opportunités sur la ZAC d'Esban pourront également être envisagées.

Outre les dispositions décrites dans le dossier (pages 236 et 237), les installations de chantier et la base-vie seront étanches, afin de garantir l'absence de pollution, et un assainissement de surface (fossés, bassins, filtres) sera mis en place.

Un état des lieux sera réalisé préalablement à la réalisation des installations de chantier. Les terrains seront remis en état à l'issue des travaux (restitution à l'agriculture, aménagement paysager, ...), suite au démantèlement des installations.

Recommandation n°10 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / le bruit », page 9/12) : **L'Ae recommande d'inclure une explication complémentaire dans le dossier, au sujet des deux habitations situées entre la voie ferrée et la RN 122 au droit de la Sablière (récepteurs 214 et 215), qui ne sont pas recensées dans l'évaluation du bruit et qui ne sont pas évoquées dans le dossier d'enquête, alors même que le projet prévoit leur destruction.**

Les 2 habitations, situées sur les parcelles cadastrées respectivement CP 57 et CP 58, 59 et 60 (commune d'Aurillac) seront acquises et déconstruites dans le cadre de l'opération. En effet, les contraintes géométriques (présence de la voie ferrée au nord, de l'actuelle RN122 à maintenir, de nombreuses habitations au sud de l'actuelle RN122) n'ont pas permis d'envisager leur conservation.

Les propriétaires ont été informés de cette situation ; la procédure d'acquisition de la propriété sise sur les parcelles CP 58, 59 et 60 est en cours (promesse de vente signée).



Recommandation n°11-1 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les milieux naturels», page 10/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'établir une carte de synthèse des continuités écologiques qu'il a prévu de rétablir (...)**

Voir la carte produite en réponse à la recommandation n°4.

Recommandation n°11-2 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les milieux naturels», page 10/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage (...) d'éclairer le public quant aux bassins de rétention des eaux pluviales de toitures de la ZAC de la Sablière qui seront déplacés.**

Le projet de ZAC de la Sablière prévoit la création de bassins de rétention des eaux de toiture, entre les bâtiments de la ZAC et la voie ferrée ; les rejets de ces bassins se font au nord de la voie ferrée.

Le projet d'aménagement de la RN122 impacte ces futurs bassins. L'État prendra en charge leur déplacement, au nord de la voie ferrée.

Le déplacement des bassins ne porte que sur quelques dizaines de mètres ; il se fera dans le même micro-bassin versant (affluent de l'Antuéjoul).

Les dispositions retenues feront l'objet d'une présentation détaillée aux autorités compétentes et au public dans le cadre de l'enquête publique à conduire au titre de la Loi sur l'Eau.

Recommandation n°12 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / les milieux naturels», page 11/12) : **(L'Ae) recommande également d'apporter les éléments du décompte précis des 2 ha de zones humides supprimés et de fournir dans le présent dossier tous les éléments disponibles quant à la localisation potentielle et à la consistance des mesures compensatoires proposées concernant ces zones humides.**

Le détail de l'emprise du projet sur les zones humides est le suivant :

Nom	Localisation	Surface supprimée (m²)
ZH B 3-1	Entre Lalande et Maison-Rouge, au nord de la voie communale	50
ZH C 3-1	Thalweg dans le bois de Lacapelotte	1 300
ZH E 3-2	Au sud de la RD153, à l'est de la voie communale de Marmussoles	240
ZH F 1-1	Danguilhén, au sud de la voie ferrée	10
ZH H 2-2	La Sablière, au nord de la voie ferrée	2 200
ZH H 2-1	La Sablière, au sud de la voie ferrée	3 400
ZH J 2-1	Tronquières, au pied de l'ancienne décharge	10 700
Total :		17 900 m²

L'emprise totale a été arrondie à 20 000 m². En conséquence, et en application des dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne, le maître d'ouvrage doit compenser les zones humides supprimées à hauteur de 3 hectares (coefficient de compensation de 1,5).

Les mesures de compensation peuvent répondre à plusieurs approches :

- Une approche locale qui cherche à mettre en place des mesures qui s'appliquent directement sur les zones perturbées par l'aménagement ou à proximité immédiate (compenser au plus près les dommages subis) ;
- Une approche d'espèce qui propose des activités liées à la préservation des espèces, a priori celles qui ont été endommagées par le projet, même si elles ont lieu dans une zone éloignée du site ;
- Une approche habitat naturel qui est complémentaire à la précédente ;
- Une approche dissociée qui propose des mesures en faveur de l'environnement naturel, mais dont les liens avec les impacts générés par le projet sont peu évidents. Cette dernière n'intervient que lorsqu'aucune autre solution n'est envisageable.

Les mesures compensatoires visent une amélioration globale de la valeur écologique d'un site et de ses environs. Elles peuvent concerner des zones remarquables, dégradées ou menacées, susceptibles d'être protégées ou restaurées, qu'elles soient connectées ou non au projet. La nature de la compensation peut avoir un caractère technique ou un caractère d'accompagnement. Les mesures techniques concernent la gestion, la réhabilitation ou la création de milieux naturels. Leur mise en place se fait sur le long terme et nécessite une expertise scientifique et des autorisations administratives pour leur réalisation.

Une garantie maximale de la faisabilité des mesures compensatoires proposées doit être apportée, tant techniquement (mise en œuvre de génie écologique : création, renaturation, réhabilitation) que foncièrement (réalisme des possibilités d'acquisition et de leur coût).

Le principe de compensation proposé en priorité dans le cadre du projet est l'acquisition de zones humides existantes dégradées ou en cours de dégradation, afin de les restaurer et d'en assurer une gestion patrimoniale pérenne, par le biais d'un conventionnement avec un organisme compétent. La création de

nouvelles zones humides (et leur gestion patrimoniale) pourra également être envisagée. Le maître d'ouvrage pourra ainsi garantir le maintien de pratiques favorables à ces milieux, et le renforcement de ces bonnes pratiques si nécessaire, pendant une durée de 15 ans (équivalente à la durée des suivis environnementaux de la nouvelle infrastructure, voir page 259 du dossier).

Ces zones humides représenteront des milieux favorables aux odonates, et participeront aux mesures compensatoires à la destruction des habitats de ces espèces (cf. recommandation n°1).

Un travail partenarial est engagé avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Auvergne (CENA), afin de rechercher les zones potentielles de compensation à proximité du projet, dans les bassins versants de la Cère, du Quitiviers, de l'Antuéjoulet et de la Jordanne.

Recommandation n°13 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / la station d'épuration (STEP) située au lieu dit Danguilhen », page 11/12) : **L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, de préciser dans le présent dossier les incidences que pourrait avoir le projet routier sur le projet de la STEP ainsi que les conséquences potentielles sur la ZAC d'Esban.**

La maîtrise d'ouvrage du projet de station d'épuration est assurée par la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac (CABA). La réalisation de cette STEP a été autorisée, au titre de la Loi sur l'Eau, par l'arrêté préfectoral n°2006-367 du 16 mars 2006. Afin de rendre compatibles leurs projets, la CABA et l'État ont convenu de la nécessité de conduire une étude complémentaire destinée à adapter le projet de STEP. Compte tenu de l'antériorité du projet porté par la CABA, l'État prend en charge le financement de cette étude complémentaire, destinée à optimiser le positionnement des bassins de la STEP. Cette étude porte également sur la confirmation du dimensionnement de la capacité de la STEP, en tenant compte des activités déjà implantées sur la zone d'aménagement concertée d'Esban.

Recommandation n°14 (chapitre 3.4 de l'avis de l'Ae « l'analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact / l'urbanisation induite sur l'ancienne RN122 après son déclassement », page 11/12) : **L'Ae estime nécessaire, pour la bonne information du public, que le présent dossier soit complété par l'appréciation globale des impacts liés à la future urbanisation.**

Les possibilités d'urbanisation le long de l'actuelle RN122 sont régies par les dispositions des plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur sur les communes traversées. D'ouest en est, les règles d'urbanisme sont les suivantes :

Commune de Sansac-de-Marmiesse :

- à l'ouest du bourg, les abords de la RN122 sont en zone **N** comprenant les secteurs naturels de la commune, équipés ou non, à protéger en raison de leur caractère d'espaces naturels, de leur intérêt paysager, historique ou écologique, des risques naturels auxquels ils sont soumis. Les possibilités de construction nouvelles y sont très fortement encadrées ;
- dans la traversée du bourg de Sansac-de-Marmiesse, les abords de la RN122 sont concernés par différents zonages :
 - zone **Ub** : zone urbaine d'extension récente du bourg de Sansac-de-Marmiesse, en continuité avec le noyau ancien ; les constructions y sont autorisées ;
 - zone **UE** : zone réservée aux installations, équipements et services publics liés au fonctionnement de la commune et à l'animation locale, existants ou à aménager ;
 - zone **Np** : site du château de Veyrières et ses abords ;
 - zone **Ua** : centre ancien du bourg de Sansac-de-Marmiesse, où les constructions anciennes sont pour la plupart implantées en ordre continu ;
- entre l'est du bourg et la limite communale, quatre zones sont présentes en alternance aux abords de la RN122 :
 - zone **N** (voir plus haut) ;
 - zone **A** : zone correspondant aux secteurs de la commune à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les possibilités de construction nouvelles y sont fortement encadrées ;
 - zone **Uc** : zone résidentielle pavillonnaire ; les constructions y sont autorisées ;
 - zone **Auh** : zone d'urbanisation à court terme, correspondant aux secteurs naturels destinés à être urbanisés à vocation principale d'habitat. Ces zones à urbaniser correspondent à des terrains actuellement incomplètement ou insuffisamment équipés, qui pourront être ouverts à

l'urbanisation au fur et à mesure de l'extension des réseaux de viabilisation et de la réalisation des équipements internes, ou sous forme d'opération d'ensemble.

Commune d'Ytrac :

- entre la limite de commune de Sansac-de-Marmiesse et le carrefour avec la RD153, les abords de la RN122 sont en zone **A**, correspondant aux secteurs de la commune à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les possibilités de construction nouvelles y sont fortement encadrées ;
- entre le carrefour avec la RD153 et la limite avec les communes d'Aurillac et Arpajon-sur-Cère, il convient de distinguer les terrains situés au nord et au sud de la RN122 :
 - les terrains situés au nord de la RN122 s'ouvrent à l'urbanisation (zones **1AUy1**, **UY**, **2AUy** correspondant aux zones d'aménagement concerté du Puy d'Esban et de la Sablière ; zone **Auby** destinée à créer une réserve foncière pour l'extension de la ZAC du Puy d'Esban). Des enclaves très ponctuelles de zones **Nh** et **Nha** (secteur d'habitat rural, de taille et de capacité d'accueil limitées, dans lequel un développement mesuré de l'habitat est autorisé, à la condition qu'il ne porte pas atteinte à la préservation des sols agricoles ou forestiers, ni à la sauvegarde des sites naturels ou paysages) et **UC** (zone résidentielle pavillonnaire) s'insèrent entre les ZAC et la RN122 ;
 - au sud de la RN122 alternent différentes zones :
 - une majorité de zones **UC** : zone résidentielle pavillonnaire où les constructions sont autorisées ;
 - des zones à urbaniser (**2AUa** et **Aub**) ;
 - des zones **N** (secteurs naturels de la commune, équipés ou non, à protéger en raison de leur caractère d'espaces naturels, de leur intérêt paysager, historique ou écologique, des risques naturels auxquels ils sont soumis), dans lesquelles les possibilités de construction nouvelles sont très fortement encadrées ;
 - une zone **UY** correspondant à un secteur d'activités économiques ;
 - une zone **Nha** (voir plus haut).

Commune d'Arpajon-sur-Cère :

Dans le secteur de la Sablière, au sud de l'actuelle RN122, le secteur non construit bordant la RN est en zone **N** ; Les possibilités de construction nouvelles y sont très fortement encadrées. L'extrémité nord du lotissement des Planières, bordant la RN, est en secteur **UC** (zone résidentielle pavillonnaire où les constructions sont autorisées).

Commune d'Aurillac :

- entre la limite de commune d'Ytrac et le chemin de Tronquières, panneau d'entrée dans l'agglomération, l'actuelle RN122 est bordée au nord-ouest par la zone **1AUy** correspondant à la ZAC de la Sablière, puis par le projet de déviation et la voie ferrée ; le projet de déviation se développe également sur la zone **Uy** (activités économiques) situé au sud-est de l'actuelle RN ;
- entre le chemin de Tronquières et le panneau d'entrée dans l'agglomération, l'actuelle RN122 est bordée à l'ouest par la voie ferrée. A l'est se succèdent :
 - une zone **Ug***, zone d'habitat résidentiel à caractère pavillonnaire non desservi par le réseau d'assainissement collectif ;
 - une zone **Nh** secteur naturel occupé par des constructions sous la forme de petits hameaux isolés, où les constructions sont autorisées sous conditions.
- dans l'agglomération d'Aurillac, l'actuelle RN122 traverse diverses zones **U**, urbaines.

D'autre part, la servitude liée aux routes nationales sera implicitement retirée de l'itinéraire actuel dès la mise en service de la déviation. Cette servitude, définie par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, impose, en dehors des espaces urbanisés des communes, un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la route pour toute construction neuve (à l'exception des constructions liées ou nécessaires aux infrastructures routières, des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, des bâtiments d'exploitation agricole et des réseaux d'intérêt public).

Recommandation n°15 (chapitre 3.5 de l'avis de l'Ae « le coût des mesures d'insertion environnementales », page 11/12) : **L'Ae recommande de compléter le dossier par l'estimation des dépenses par groupe de mesures.**

L'estimation prévisionnelle du coût des mesures environnementales par groupe de mesures s'établit comme suit :

Groupe de mesures	Estimation (€ TTC)
Faune, flore, habitats naturels	700 000
Eau	540 000
Paysage	430 000
Patrimoine	110 000
Air	30 000
Forêt	250 000
Agriculture	650 000
Acoustique	590 000
Total :	3 300 000

Recommandation n°16 (chapitre 3.7 de l'avis de l'Ae « le résumé non technique», page 12/12) : **L'Ae recommande d'y inclure une carte présentant l'intégralité du projet et d'apporter les corrections nécessaires relatives aux remarques formulées dans le présent avis.**

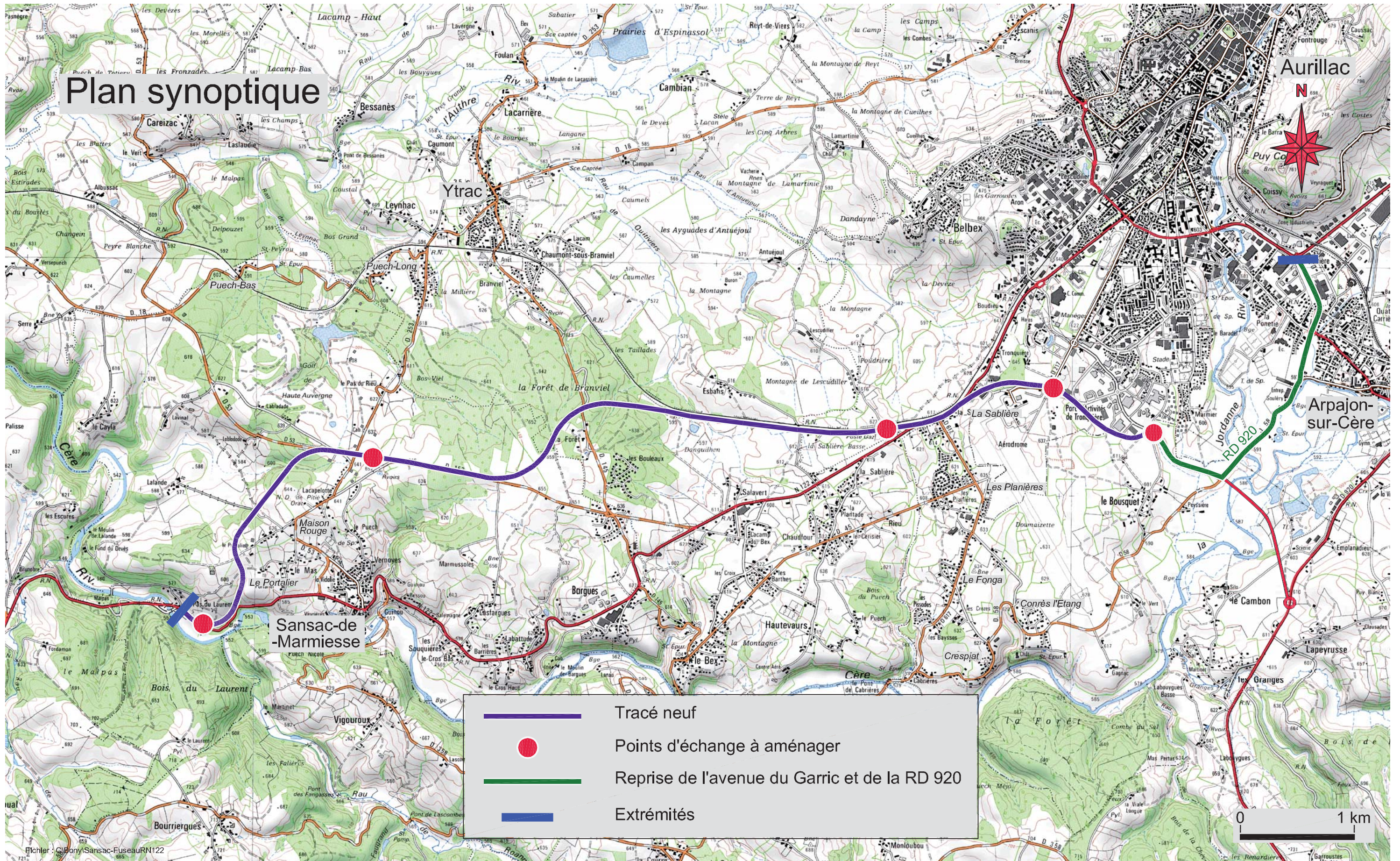
Le plan synoptique établi en réponse à la recommandation n°3-1 présente l'intégralité du projet.

Par ailleurs, dans le chapitre 2 de l'étude d'impact « description du projet », les 2 premiers alinéas de la colonne centrale de la page 58, traitant de la section comprise entre le point d'échange de la Sablière et le carrefour giratoire situé au droit de l'avenue de Tronquière / rue Django-Reinhardt, sont remplacés par la rédaction suivante :

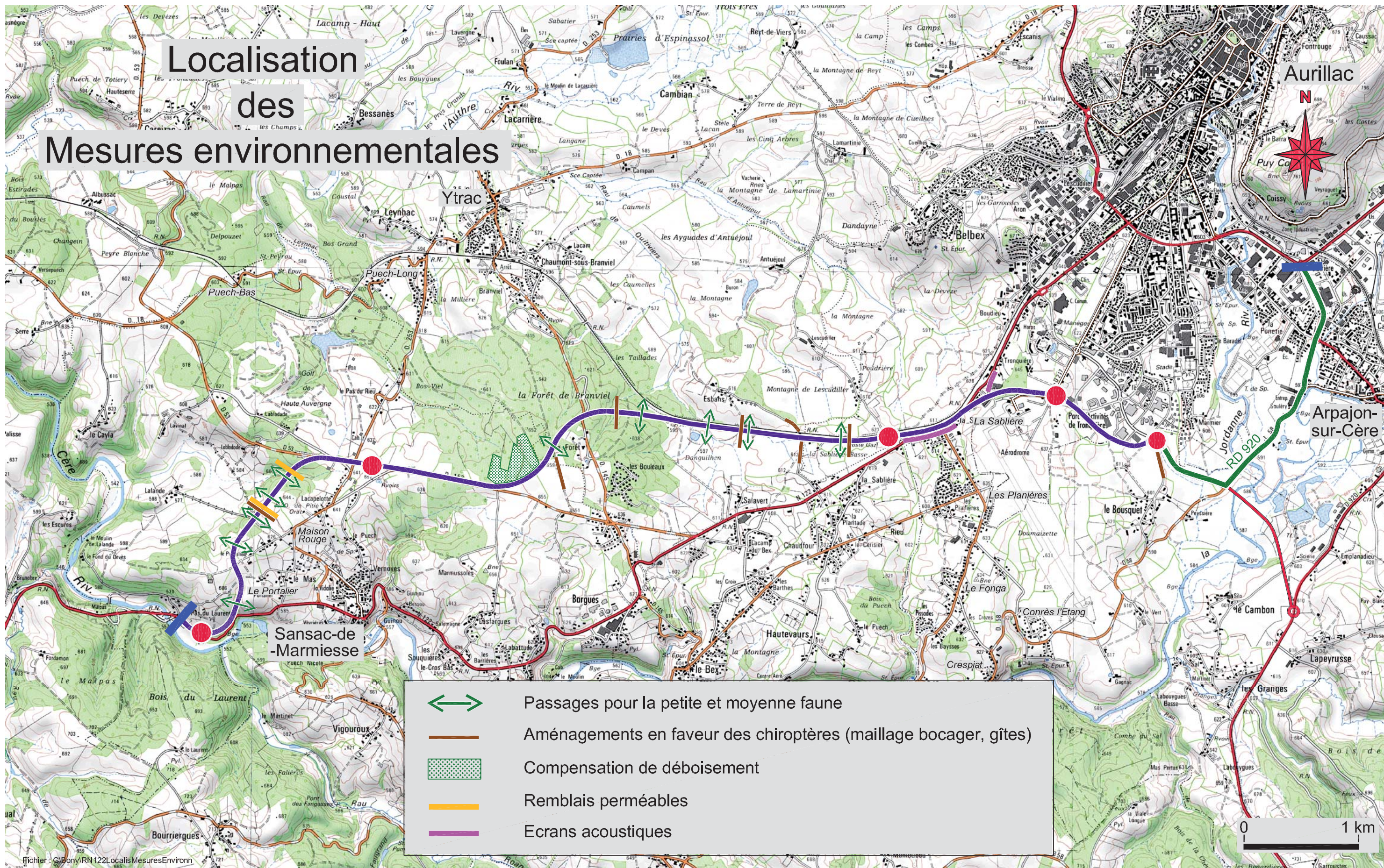
« Jusqu'au nord de l'aéroport, le tracé longe la voie ferrée, immédiatement au sud de celle-ci. Les 2 habitations du lieu-dit la Sablière, situées entre la voie ferrée et l'actuelle RN122, dans l'emprise du projet, seront acquises et déconstruites. Dans ce secteur, et sur 650 mètres linéaires, un écran acoustique protège les habitations situées au sud du projet.

Le tracé de la déviation s'infléchit ensuite vers l'est, pour amorcer le contournement d'Aurillac. Les bâtiments présents dans ce secteur en surplomb de l'actuelle RN (funérarium, concessionnaires automobile, maison, location de matériel de TP) sont acquis et déconstruits. Le tracé de la déviation intercepte l'actuelle RN122, rétablie en passage inférieur, qui constitue l'entrée sud d'Aurillac. Les habitations situées à l'est de cette dernière sont protégées par un écran acoustique de 170 mètres linéaires. »

Plan synoptique



Localisation des Mesures environnementales



RN 122 : déviation de Sansac-de-Marmiesse
et raccordement au contournement sud d'Aurillac

Bilan de la concertation

RN122 – Déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac

Bilan de la concertation

menée du 17 septembre au 1er octobre 2010

Le présent document établit le bilan de la concertation sur le projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et de raccordement au contournement sud d'Aurillac, qui s'est déroulée du 17 septembre au 1er octobre 2010, en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par l'État – Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne.

CONTEXTE DE L'OPERATION

Traversant le département du Cantal du Sud-Ouest au Nord-Est, la RN122 assure la desserte économique locale et structurante des territoires. Par courrier en date du 23 juin 2009 valant Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire a défini le parti d'aménagement à long terme de la RN122 entre Figeac et le Lioran. Le principe retenu est un aménagement progressif à 2 voies, consistant à dévier les principales agglomérations ainsi que les virages les plus dangereux.

Entre l'Ouest de Sansac-de-Marmiesse et l'arrivée sur l'agglomération d'Aurillac, la RN122 présente une succession de courbes très prononcées ; la dangerosité de cette section est avérée. De plus, afin de prendre en considération la fonction importante de desserte des activités économiques du secteur, un aménagement comprenant la déviation de Sansac-de-Marmiesse et son prolongement par un contournement Sud-Ouest d'Aurillac doit permettre de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de séparation des flux de trafic de transit et de desserte locale.

Le projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et de raccordement au contournement sud d'Aurillac, estimé à 37 millions d'euros en valeur janvier 2009, a été retenu dans le Programme de Modernisation des Itinéraires du réseau routier national en Auvergne 2009-2014 (PdMI) : un financement de 36,2 millions d'euros est mis en place, avec une contribution du département du Cantal égale à 10% du montant apporté par l'État. Depuis 2008, il a fait l'objet de plusieurs réunions de travail associant les représentants des collectivités concernées (Conseil Général du Cantal, Communauté d'Agglomération de Bassin d'Aurillac, communes traversées).

PRESENTATION DE LA CONCERTATION

Le cadre de la concertation

L'article L 300-2 du code de l'urbanisme prévoit que le maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement qui modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique d'une commune et qui présente certaines caractéristiques [notamment, pour les investissements routiers, investissement dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros

et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants] organise une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole. Cette concertation se déroule dans des conditions fixées après avis de la commune : le conseil municipal délibère sur les objectifs poursuivis et les modalités de concertation.

A l'issue de cette concertation, le Maire en présente le bilan devant le conseil municipal qui en délibère.

Les communes concernées par le projet sont :

- Arpajon-sur-Cère,
- Aurillac,
- Sansac-de-Marmiesse,
- Ytrac.

Ces quatre communes ont délibéré entre le 24 et le 30 juin 2010 sur les objectifs et les modalités de la concertation, préalablement à son lancement.

Les objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation sont :

- informer sur le projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et de raccordement au contournement Sud d'Aurillac, sur le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires,
- présenter les études menées et l'analyse comparative des variantes de tracé,
- recueillir les avis, observations et préoccupations des acteurs et des habitants du territoire concerné.

L'organisation de la concertation

La concertation s'est déroulée du 17 septembre au 1er octobre 2010 suivant les modalités définies par le maître d'ouvrage et validées par délibération des communes concernées.

Les dispositifs d'information et de recueil des avis mis en œuvre ont été les suivants :

communiqué de presse

Un communiqué de presse a été transmis par la préfecture du Cantal aux journaux locaux, et aux quatre communes pour affichage.

conférence de presse

Monsieur le Préfet du Cantal a organisé le 17 septembre 2010 une conférence de presse exposant le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques de l'opération, ainsi que les modalités de concertation.

Un reportage sur le projet a été diffusé dans l'édition régionale du journal télévisé de France 3 Auvergne le 17 septembre 2010 à 19h00.

dossier de concertation

Le dossier de concertation a été établi sur la base des études menées ayant permis de définir les enjeux et contraintes du périmètre d'étude de l'opération, de proposer des variantes de tracé et de les

comparer. Il rappelle le contexte et le calendrier prévisionnel de l'opération, les modalités de la concertation et synthétise les études réalisées (état initial du territoire traversé, variantes proposées, comparaison des variantes).

Ce dossier, ainsi qu'une version résumée et cinq panneaux d'information, a été mis à disposition du public dans les quatre mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ce dossier a également été transmis aux collectivités concernées (Conseil Général du Cantal, Communauté d'Agglomération de Bassin d'Aurillac, communes traversées), aux chambres consulaires, aux administrations et à divers acteurs économiques et associatifs.

site internet

Le dossier de concertation a été mis en ligne à partir du 17 septembre 2010 sur le site internet de la DREAL Auvergne : www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr.

registres d'observations

Des registres d'observations ont été mis à disposition du public dans chacune des quatre mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées :

- le 17 septembre à 18h30 au centre des congrès d'Aurillac : réunion de présentation générale du projet ;
- le 27 septembre à 18h30 à la salle des expositions de la mairie d'Ytrac : réunion de présentation des enjeux spécifiques aux communes de Sansac-de-Marmiesse et d'Ytrac ;
- le 28 septembre à 18h30 à la salle des fêtes de la Vidalie, à Arpajon-sur-Cère : réunion de présentation des enjeux spécifiques aux communes d'Arpajon-sur-Cère et d'Aurillac.

Ces réunions ont été annoncées dans le communiqué de presse, lors de la conférence de presse, dans le dossier de concertation, sur les panneaux d'information et sur le site internet de la DREAL Auvergne.

permanences d'information en mairies

Des permanences d'information ont été organisées dans les mairies :

- le 22 septembre de 9h00 à 12h00 en mairie d'Arpajon-sur-Cère ;
- le 22 septembre de 14h00 à 17h00 en mairie d'Aurillac ;
- le 23 septembre de 9h00 à 12h00 en mairie d'Ytrac ;
- le 23 septembre de 14h00 à 17h00 en mairie de Sansac-de-Marmiesse.

Ces permanences ont été annoncées dans le communiqué de presse, lors de la conférence de presse, dans le dossier de concertation, sur les panneaux d'information et sur le site internet de la DREAL Auvergne. Leurs dates ont été rappelées lors de la réunion publique du 17 septembre.

adresse pour contact

Une adresse courrier a été communiquée dans le communiqué de presse, dans le dossier de concertation, sur les panneaux d'information et sur le site internet de la DREAL Auvergne, et rappelée lors des réunions publiques et des permanences, offrant la possibilité à chacun de faire part d'avis, d'observations et de préoccupations sur le projet. Les contributions devaient être transmises au maître d'ouvrage au plus tard le 6 octobre 2010.

BILAN DE LA CONCERTATION

Bilan quantitatif

réunions publiques

Lors de chaque réunion publique, une présentation de l'opération a été réalisée par des représentants du maître d'ouvrage (DREAL Auvergne) et du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon, maître d'œuvre des études. Cette présentation a porté sur :

- le contexte et les objectifs de l'opération ;
- l'état initial du territoire ;
- les variantes proposées ;
- la comparaison des variantes ;
- les modalités de la concertation et le calendrier prévisionnel de l'opération.

Chaque présentation a été suivie d'échanges avec les participants.

réunion du 17 septembre : cette réunion était présidée par Monsieur le Préfet du Cantal. 80 personnes environ y ont participé. 14 interventions de participants ont suivi la présentation.

réunion du 27 septembre : cette réunion était présidée par Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Cantal. 150 personnes environ y ont participé. 28 interventions de participants ont suivi la présentation.

réunion du 28 septembre : cette réunion était présidée par Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Cantal. 50 personnes environ y ont participé. 10 interventions de participants ont suivi la présentation.

permanences d'information

Une permanence d'information a été assurée dans chaque mairie par un représentant de la DREAL Auvergne. Plus de 30 personnes se sont manifestées lors des permanences, principalement en mairie d'Ytrac et de Sansac-de-Marmiesse ; certaines ont consigné des remarques sur les registres.

avis recueillis sur les registres d'observations

34 observations ont été recueillies sur les registres mis à disposition du public dans les mairies (4 observations inscrites sur le registre à Aurillac, 20 observations à Sansac-de-Marmiesse, dont 1 courrier joint, 10 observations à Ytrac, pas d'observation à Arpajon-sur-Cère).

courriers reçus

La commune de Sansac-de-Marmiesse a fait part d'observations par voie de délibération. La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac et la commune d'Aurillac ont transmis leur avis par courrier.

Cinq avis d'institutionnels ont été reçus :

- Fédération Départementale des Associations Agréées de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique ;
- Agence Régionale de Santé ;
- Chambre d'Agriculture du Cantal ;
- Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) ;
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Cantal.

Huit autres courriers ont été adressés au maître d'ouvrage, dont un émanant du Collectif de Sauvegarde de l'Espace de Branviel (COLSEB) et un co-signé par 55 riverains résidant aux Bessades (commune de Sansac-de-Marmiesse) et aux Bouleaux (commune d'Ytrac).

La Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement (FRANE) a transmis ses observations par courrier daté du 14 octobre 2010. Cette contribution, parvenue hors délai au maître d'ouvrage, n'est pas prise en compte dans le bilan de la concertation

articles de presse

La presse locale a publié différents articles sur l'opération à l'occasion de la concertation. Les articles suivants ont notamment été repérés :

- La Montagne, édition du Cantal, le 13 septembre : en une : « Quatre scénarios à l'étude pour la déviation de Sansac » ;
- La Montagne, édition du Cantal, page locale d'Arpajon-sur-Cère, le 17 septembre : annonce de la permanence du 22 septembre et de la réunion du 28 septembre ;
- La Montagne, édition du Cantal, le 20 septembre : article intitulé « La concertation prend de la hauteur » ;
- La Montagne, édition du Cantal, le 22 septembre : rappel des réunions publiques des 27 et 28 septembre, et des dates et lieux permanences ;
- L'Union du Cantal, le 22 septembre : article intitulé : « RN122 : une condition sine qua non au développement économique » ;
- La Voix du Cantal, le 23 septembre : en une : « 3 variantes, 2 tendances : il va falloir choisir ! » ;
- La Montagne, édition du Cantal, page locale d'Ytrac, le 29 septembre : article intitulé « Sécession entre nord et sud » ;
- La Montagne, édition du Cantal, page locale d'Arpajon-sur-Cère, le 4 octobre : article intitulé : « De nombreuses interrogations demeurent ».

Visites sur le site internet

La rubrique consacrée à la concertation a été consultée à 229 reprises. Le dossier de concertation a été téléchargé par 140 visiteurs. Aucun avis ou demande d'information n'a été exprimé par internet.

Synthèse des avis recueillis

Ce chapitre constitue une synthèse des contributions à la concertation, selon les principales thématiques abordées :

- opportunité de l'opération ;

- état initial du territoire ;
- comparaison des variantes ;
- fonctionnalités à assurer ;
- adaptations des tracés ;
- mesures d'accompagnement ;
- divers.

Cette synthèse est complétée par des commentaires du maître d'ouvrage, afin d'apporter un éclairage sur certains éléments de l'opération.

Opportunité de l'opération

A deux exceptions près (une intervention lors de la réunion publique du 28 septembre, contestant la justification du raccordement au contournement sud d'Aurillac compte tenu de la part de trafic de transit supportée par la RN122 dans la traversée d'Aurillac, et une observation portée sur le registre déposé en mairie d'Ytrac, jugeant les déviations « inutiles, coûteuses et dévastatrices »), l'ensemble des avis sur ce thème est favorable au projet. On peut notamment relever :

- le courrier de Monsieur le Maire d'Aurillac, évoquant « l'attente forte de la ville d'Aurillac, qu'il s'agisse du désenclavement de notre territoire vers le sud, de la desserte des futures zones d'activités d'Esban ou de la Sablière, ou d'une problématique plus locale de la saturation de l'entrée de ville par l'avenue Charles de Gaulle » ;
- la commune de Sansac-de-Marmiesse a approuvé, par délibération, les objectifs de l'opération : amélioration de la sécurité, fluidité de la circulation, séparation des flux ;
- la chambre d'agriculture du Cantal a souligné que « cet aménagement revêt un intérêt majeur pour l'économie du département et (qu'elle) apportera son appui à la réalisation du projet » ;
- des interventions lors de la réunion publique du 17 septembre (notamment de la part d'élus et de représentants syndicaux) et des observations formulées sur les registres, explicitement favorables à la réalisation de l'opération, et soulignant l'intérêt de réaliser un aménagement global de la RN122 entre les autoroutes A75 et A20.

État initial

Trois remarques portent sur l'état initial du territoire :

- la commune de Sansac-de-Marmiesse demande des précisions sur la mise en oeuvre de la trame écologique, en l'absence notamment de Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) ;
- le COLSEB fait état, dans son courrier, d'une zone humide de 0,5 ha, située dans la forêt de Branviel (au nord du centre canin), non repérée dans l'étude réalisée par ECOTONE ; cette zone humide est susceptible d'être impactée par la variante MS ;
- le COLSEB et un particulier, intervenu lors de la réunion publique du 27 septembre, mentionnent la présence d'une ancienne décharge privée dite « de Teil » (à l'Est de la forêt de Branviel, au Sud de la voie ferrée) ; les variantes 1 et « mairie de Sansac » intercepteraient cette ancienne décharge.

Commentaires du maître d'ouvrages :

- *trame écologique : les « orientation nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » et le SRCE, définis respectivement aux articles L371-2 et*

L371-3 du code de l'environnement, sont en cours d'élaboration. D'ores et déjà, l'État, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN122, se doit de préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que le projet est susceptible d'entraîner ;

- zone humide : la méthodologie d'identification des zones humides suivie par ECOTONE (identification et analyse cartographique pour déterminer des zones potentielles, puis vérification de ces zones par étude du cortège floristique) n'a pas conduit au repérage de la zone mentionnée par le COLSEB ;
- ancienne décharge : des déchets industriels banals (essentiellement déchets de bois) ont été enfouis par l'entreprise Teil sur une zone située entre les 2 étangs du lieu-dit « Danguilhen ». L'entreprise a déclaré la cessation d'apport de déchets en janvier 1992. La zone d'enfouissement n'est pas touchée par les tracés des variantes. (ces éléments n'étaient pas connus du maître d'ouvrage lors de la concertation ; ils ont été recherchés suite aux observations formulées lors de la concertation)

Comparaison des variantes

L'analyse comparative des variantes a fait l'objet de nombreuses remarques, sur les différents critères examinés :

Pondération des critères

Lors des réunions publiques, plusieurs questions ont porté sur la pondération des critères de comparaison des variantes.

La commune de Sansac-de-Marmiesse met en cause l'objectivité de la comparaison des variantes ; cette même remarque a été formulée sur le registre déposé en mairie de Sansac-de-Marmiesse, où sont évoqués « le parti pris des études présentées où la question environnementale paraît surpondérée » et « les avantages de la variante 1 minimisés, comme les inconvénients des variantes 2 et 3 ».

Milieu humain

La commune de Sansac-de-Marmiesse, dans sa délibération du 1er octobre, « regrette que l'aspect environnement humain soit totalement absent » de l'analyse multicritère des variantes.

L'Agence Régionale de Santé demande « d'accorder la plus grande vigilance à l'impact (...) sur la population » (risques de troubles physiologiques et psychologiques). Elle souligne que « les estimations figurant au dossier indiquent que les expositions au bruit sont réduites pour les variantes 1 et « mairie de Sansac ».

De nombreux particuliers se sont manifestés pour demander que la priorité soit donnée, dans la comparaison des variantes, à l'évitement des impacts sur les zones habitées : des observations en ce sens ont été portées sur le registre mis à disposition en mairie de Sansac-de-Marmiesse, et des courriers ont été adressés au maître d'ouvrage (dont un courrier co-signé par 55 habitants des hameaux des Bessades et des Bouleaux). Les riverains font part de leurs inquiétudes quant aux nuisances engendrées par les variantes 2 et 3 (bruits pendant les travaux et après mise en service, émissions de poussières pendant les travaux, impact visuel, perte d'agrément, dévaluation des propriétés riveraines).

Agriculture

La Chambre d'Agriculture considère que « la situation de la population qui réside ou exerce une activité, notamment agricole, sur le secteur doit être la première préoccupation. Les variantes 1 et « mairie de Sansac » présentent, de ce point de vue, les meilleures garanties. »

La Chambre de Commerce et d'Industrie a relayé une demande des transporteurs portant sur la compatibilité du gabarit des ouvrages avec « certains transports de productions agricoles ».

Des observations ont été consignées sur le registre déposé en mairie de Sansac-de-Marmiesse, portant sur la nécessité de préserver les terres agricoles, et demandant à ce titre de privilégier les variantes « mairie de Sansac » et 1.

Le GAEC Murat Père et Fils sa fait part, sur le registre déposé en mairie d'Ytrac, de sa préférence pour la variante « mairie de Sansac », impactant le moins son exploitation.

Lors de la réunion publique tenue le 27 septembre, plusieurs interventions ont porté sur la nécessité de limiter les emprises sur les terres agricoles, le secteur étant par ailleurs sujet à de fortes pressions (développement de zones d'activités notamment), ainsi que sur des questions de desserte des parcelles.

Urbanisme

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac a fait remarquer que « les variantes 2 et 3 risquent d'impacter plus ou moins fortement les parcelles récemment acquises pour l'extension de plus de 20 ha de la ZAC d'Esban ».

La commune de Sansac-de-Marmiesse estime que le « le tracé n°2 (...) vient geler toute possibilité d'aménagement du quart nord-est de la commune tant dans la partie agricole du plateau que dans la partie urbaine des Bessades ». Cette remarque est reprise par des particuliers sur le registre déposé en mairie de Sansac-de-Marmiesse.

Enjeux environnementaux

La Fédération Départementale de Pêche fait part de sa préférence pour la variante 3, qui « semble être celle présentant le moins d'impact sur les zones humides ».

L'ONEMA estime que « la présence d'espèces protégées (...) est de nature à écarter le choix de la variante 1, qui est la plus impactante d'un point de vue environnemental ».

Le COLSEB indique que la variante « mairie de Sansac » est susceptible de faire l'objet de recours, compte tenu de l'absence d'analyses fines de ses impacts.

Des particuliers et des élus d'Ytrac ont insisté sur la nécessité de préserver l'espace boisé de Branviel.

L'adjoint à l'environnement de la Mairie d'Ytrac, intervenu en réunion publique le 27 septembre, a indiqué que le Conseil Municipal d'Ytrac s'est prononcé à l'unanimité contre le passage du projet dans la forêt.

Commentaires du maître d'ouvrage :

- le milieu humain est pris en compte au travers des thématiques bruit, air, agriculture et paysage qui interviennent dans la comparaison des variantes ;
- les nuisances sonores de la future infrastructure sont prises en compte, en application des dispositions de la « loi bruit » du 31/12/1992 et de ses textes d'application (notamment article L571-1 et suivants du code de l'environnement) : dans l'ensemble des zones d'ambiance sonore modérée (soit en dehors des abords de l'actuelle RN122), des mesures de réduction (protection à la source par merlons, ou isolation de façades) seront mises en œuvre de façon à respecter des niveaux sonores de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) la nuit. Au vu des études menées à ce jour, quelques habitations seront concernées par ces mesures (secteur de la Capelotte, le long de la RD53 ; hameau des Bessades ; secteur de Salavert) : les simulations réalisées sans prise en compte d'éventuelles mesures de réduction faisant apparaître de légers dépassements des seuils précités, la mise en œuvre de ces mesures permettra de limiter la contribution sonore de l'infrastructure à des niveaux nettement inférieurs aux seuils. Ces données seront actualisées à l'avancement des études, pour définir avec précision les protections à mettre en place ;

- des dispositions seront mises en œuvre pour assurer l'insertion paysagère de la variante retenue ; au droit du hameau des Bessades, compte tenu de la configuration du tracé des variantes 2 et 3, en déblai important, les véhicules circulant sur la future RN ne seront pas vus depuis les constructions riveraines ;
- pendant la période de réalisation des travaux, diverses dispositions seront appliquées afin de réduire les nuisances subies par les riverains (travail de nuit interdit ; engins et matériels conformes aux normes en vigueur, notamment en matière d'émissions sonores ; implantation du matériel fixe bruyant en dehors des zones habitées ; limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier ; arrosage des pistes de chantier pour limiter l'émission de poussières) ;
- concernant les exploitations agricoles, il convient de rappeler que, d'après l'étude réalisée par la chambre d'agriculture, l'emprise sur les terres agricoles varie, suivant les variantes, de 9 à 14 ha environ. L'État pourra proposer la mise en place de procédures d'aménagement foncier agricole et forestier ; si les commissions compétentes décident de la mise en place de ces procédures, l'État prendra intégralement en charge leur financement. En tout état de cause, toutes les dessertes seront rétablies ; des indemnités pour allongement de parcours pourront être versées le cas échéant ;
- une réserve foncière apparaît sur le PLU d'Ytrac pour l'extension éventuelle de la ZAC d'Esban. Le tracé de la variante 2 longe cette réserve, alors que celui de la variante 3 la traverse ; cependant, dans l'hypothèse où la variante 3 serait retenue, un ouvrage de franchissement de la RN pourrait permettre d'assurer la continuité de la desserte interne de la zone ;
- le PLU de Sansac-de-Marmiesse, récemment révisé, prend en compte le projet d'aménagement de la RN122 sur la base d'un tracé de principe qui quitterait la vallée de la Cère à l'Ouest du bourg pour ensuite emprunter la RD153 jusqu'au hameau des Bessades. Aucune des variantes étudiées n'intercepte des zones d'urbanisation future sur le territoire de la commune ;
- dans l'hypothèse où la variante « mairie de Sansac » serait privilégiée, des études complémentaires seraient menées afin d'analyser ses impacts potentiels avec le même niveau de précision que pour les 3 autres variantes.

Fonctionnalités

Options d'échanges

Le Maire d'Aurillac souhaite que l'option d'échange A (rue Django-Reinhardt) soit retenue, afin de valoriser l'avenue de Tronquières comme entrée de ville et de soulager le carrefour de l'Europe.

Un particulier s'est exprimé, sur le registre déposé en mairie de Sansac-de-Marmiesse, en faveur de l'option d'échange B, assurant la desserte du Bex d'Ytrac.

Profil en travers

Le Président de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac juge opportun de prévoir un aménagement à 2x2 voies ou, à minima, les emprises nécessaires à une future mise à 2x2 voies.

Géométrie

Certains intervenants jugent les courbes des variantes 2 et 3 prononcées ; les variantes 1 et « mairie de Sansac » leur semblent présenter un tracé plus rectiligne.

Par ailleurs :

- un particulier a attiré l'attention sur les allongements de parcours engendrés par le non-

rétablissement de la voie du Bousquet sur le giratoire projeté avenue du Garric ;

- une question a porté sur l'éventualité de la réalisation d'un créneau de dépassement entre le Pas du Laurent et le plateau de Branviel (sens Figeac → Aurillac).

Commentaires du maître d'ouvrage :

- le parti d'aménagement à 2 voies de la RN122 a été entériné par l'État dans l'APSI ; les simulations de trafic à l'horizon 2035 font apparaître des valeurs de trafic compatibles avec ce profil en travers ;
- les normes routières appliquées pour la définition des tracés permettent une circulation à 90 km/h, quelle que soit la variante retenue (sauf dans le secteur du Pas du Laurent, commun à toutes les variantes, où la limitation sera abaissée à 70 km/h compte tenu de la sinuosité du tracé et de la présence de carrefours) ;
- la circulation supportée par la voie du Bousquet est aujourd'hui constituée en grande majorité de trafic de transit ; il semble opportun de ne pas favoriser le flux traversant le Bousquet ;
- la réalisation d'une voie spécifique pour véhicules lents dans le sens montant entre le Pas du Laurent et le plateau de Branviel est à l'étude.

Adaptations des tracés

Les observations suivantes ont été formulées :

- pour le secteur de la Sablière (intersection de l'actuelle et de la future RN122, au droit de 3 commerces), le Maire d'Aurillac demande « que soit étudiée, en totale concertation avec les personnes concernées, la solution variante, à savoir l'acquisition des bâtiments et le déplacement des surfaces commerciales » ;
- la commune de Sansac-de-Marmiesse demande « un supplément d'études sur l'organisation du mode d'échange du Pas du Laurent, afin de rapprocher le point d'échange du bourg » ; cette demande est également formulée par la CCI ;
- le Maire de Sansac-de-Marmiesse, lors de la permanence tenue dans les locaux de sa mairie, et un particulier, lors de la réunion publique tenue le 17 septembre, ont suggéré de décaler l'extrémité du projet vers l'Ouest, en créant un nouvel ouvrage de franchissement de la Cère ; ceci permettrait de traiter le secteur du Pas du Laurent, ressenti comme accidentogène ;
- deux particuliers ont demandé des adaptations « ponctuelles » (pour éloigner le tracé d'une parcelle constructible et éviter de scinder une parcelle agricole) ;
- deux remarques portent sur l'absence de proposition de tracé alternatif contournant le hameau des Bessades par le Sud, passant entre celui-ci et Barges ;
- un particulier estime qu'un aménagement sur place de la RN122 constituerait une solution satisfaisante, à moindre coût.

Commentaires du maître d'ouvrage :

- dans le secteur du Pas du Laurent, l'encaissement de la vallée de la Cère ne permet pas un raccordement de l'actuelle RN à la future infrastructure plus proche du bourg dans des conditions de profil en long acceptables ;
- le décalage de l'extrémité du projet vers l'Ouest rallongerait le linéaire du projet et entraînerait un surcoût conséquent lié à la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Cère ;
- un tracé contournant le hameau des Bessades par le Sud aurait un linéaire sensiblement

plus long que les variantes étudiées, et impacterait de manière importante des terres agricoles à fort potentiel agronomique ;

- *compte tenu de la topographie chahutée et des enjeux environnementaux liés à la Cère, l'aménagement sur place de l'actuelle RN122 serait très fortement contraint. Un tel aménagement ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de fluidité et de sécurité poursuivis par l'opération.*

Mesures d'accompagnement

Maintien des commerces

La commune de Sansac-de-Marmiesse regrette que l'activité commerciale du centre bourg ne soit pas mentionnée dans le dossier de concertation. La CCI fait part de très fortes inquiétudes quant à la fréquentation et à la pérennité de ces commerces ; elle relaie les demandes et questions des commerçants :

- privilégier la desserte du bourg ;
- quels dédommagements prévus pour la perte de chiffre d'affaires occasionnée pendant la durée des travaux ?
- possibilité de déplacement du centre commercial actuel en bordure de la future RN122 ? Avec quels financements ?

Ces questionnements sont repris par le gérant du bar-tabac-presse de Sansac-de-Marmiesse.

Par ailleurs, les propriétaires du bar-restaurant situé en bordure de l'actuelle RN122 à la Sablière soulignent l'impact du projet sur l'activité de ce commerce, compte tenu de l'emprise sur le parking sur lequel stationnent notamment les routiers le fréquentant.

Nuisances

De très nombreuses remarques, en lien avec la comparaison des variantes (aspect « milieu humain ») ont porté sur les nuisances apportées par les projets sur les habitations riveraines, aussi bien pendant la phase de réalisation des travaux qu'après mise en service de la nouvelle infrastructure.

Les secteurs concernés sont, d'ouest en est :

- la Capelotte : demandes portant sur l'éloignement du tracé (et donc la faveur à donner à la variante « mairie de Sansac ») et des protections phoniques à mettre en place ;
- propriétaires riverains de la RD53 à proximité du Golf : les variantes 1, 2 et 3 réutilisant la RD153 sont distantes de quelques mètres de leur habitation, suppriment l'accès existant à leur propriété et empiètent sur leur terrain ;
- hameaux des Bessades et des Bouleaux : les habitants se sont fortement mobilisés (courrier co-signé par 55 riverains, courriers de particuliers, remarques sur les registres) pour faire part de leurs inquiétudes quant aux nuisances engendrées par les variantes 2 et 3 (bruits pendant les travaux et après mise en service, émissions de poussières pendant les travaux, impact visuel, perte d'agrément, dévaluation des propriétés riveraines) ; une famille a demandé que, si une de ces variantes devait être retenue, un soin particulier soit apporté au traitement des nuisances acoustiques (merlons, revêtement de chaussée) et visuelles (insertion paysagère) ;
- la Sablière : les propriétaires de deux habitations situées entre l'actuelle RN122 et la voie ferrée (également propriétaires du bar-restaurant) ont souligné que leur environnement serait fortement perturbé par le projet, compte tenu de la situation future de leurs propriétés (entre deux infrastructures routières) ;

- entre l'aéroport et la Sablière : un intervenant a interrogé sur les mesures d'atténuation du bruit prévues.

Commentaires du maître d'ouvrage :

- *concernant l'indemnisation des commerçants, les dispositions suivantes pourraient s'appliquer :*
 - *Pendant la durée de réalisation des travaux routiers :*
Sous réserve de justifier de l'existence d'un préjudice matériel et certain directement lié au chantier, les commerçants peuvent prétendre à indemnisation au titre de dommages de travaux publics.
 - *Après mise en service de la nouvelle infrastructure routière :*
L'article 52 de la loi n°73-1193 du 27 décembre 1973 stipule que « les commerçants et artisans dont la situation est compromise de façon irrémédiable du fait d'une opération d'équipement collectif engagée par une collectivité publique (...) peuvent recevoir une aide pour leur reconversion lorsqu'ils ne bénéficient pas d'une indemnisation directe. »
- *le déplacement du centre commercial n'est pas envisagé ;*
- *les principes de réduction des nuisances sont exposés dans les commentaires relatifs à la comparaison des variantes ;*
- *le cas spécifique des propriétaires riverains de la RD53 à proximité du Golf sera examiné en envisageant l'acquisition de leur propriété, compte tenu de la proximité de celle-ci avec les variantes 1, 2 et 3.*

Divers

Urbanisme (réglementation)

Le Conseil Municipal de Sansac-de-Marmiesse « souhaite un éclairage sur l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme pour savoir si la règle de recul des 75 mètres (par rapport à l'axe des routes classées à grande circulation) qui s'impose pour toute construction nouvelle s'applique de façon réciproque dans le cadre d'une nouvelle route par rapport aux habitations existantes ».

Sécurité routière

Les propriétaires des chambres d'hôtes du Pas du Laurent soulignent la dangerosité de la RN122 au droit de leur propriété, notamment en raison des vitesses excessives pratiquées, et regrettent que le projet ne traite pas ce secteur.

Projet de centre d'enfouissement

Le COLSEB s'étonne que le projet de centre d'enfouissement des déchets ne soit pas pris en compte dans le dossier de concertation, compte tenu du trafic qui serait généré par sa réalisation.

Commentaires du maître d'ouvrage :

- *le principe d'antériorité est pris en compte dans l'application de la réglementation : la règle de recul s'applique par rapport à une route existante ; dans le cas de constructions existantes, un projet d'infrastructure nouvelle doit respecter la réglementation, notamment en matière de nuisances sonores (limitation des nuisances) ;*
- *dans le secteur du Pas du Laurent, commun à toutes les variantes, la limitation de vitesse sera abaissée à 70 km/h compte tenu de la sinuosité du tracé et de la présence de carrefour ;*

- *projet d'installation de stockage des déchets non dangereux : d'après le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) du Cantal approuvé le 7 mai 2007, le projet d'Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND), destiné à recevoir les ordures ménagères résiduelles du secteur d'Aurillac, devrait traiter environ 22000 tonnes par an. Le trafic induit, sur la base de 220 jours de collecte par an et d'une charge utile de 10 tonnes par camion-benne, serait de 10 poids-lourds par jour. La desserte de l'ISDND serait assurée par les voiries locales (notamment routes départementales), qui se raccordent à la future RN122 par les points d'échange identifiés dans le dossier.*

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

La concertation s'est déroulée conformément aux modalités définies préalablement à son lancement, et validées par les quatre communes concernées par le projet. Les objectifs poursuivis (information sur le projet, présentation des études menées, recueil des avis) ont été atteints : les partenaires institutionnels ont pu s'exprimer, et la population s'est mobilisée, notamment lors des réunions publiques, et exprimée, lors de ces mêmes réunions, par courrier, ou sur les registres mis à disposition.

Les principaux points qui ressortent de cette concertation sont les suivants :

- la mobilisation a été plus forte sur les communes de Sansac-de-Marmiesse et d'Ytrac que sur la partie urbaine du projet (communes d'Arpajon-sur-Cère et d'Aurillac) ;
- l'aménagement de la RN122 fait l'objet d'une forte attente ;
- les études menées sont jugées de qualité ; quelques points nécessiteraient d'être précisés, notamment concernant la variante « mairie de Sansac » et les impacts du projet sur les commerces locaux ;
- les enjeux environnementaux de l'opération sont reconnus par tous ; des divergences apparaissent sur le poids à leur accorder dans la choix de la variante à retenir et sur les possibilités de mise en œuvre de mesures de réduction ou de compensation des impacts sur le milieu naturel ;
- de nombreux intervenants estiment que les enjeux humains ne sont pas suffisamment pris en compte ;
- de très nombreuses observations portent sur la comparaison des variantes : globalement, le Conseil Municipal de Sansac-de-Marmiesse, les habitants de Sansac-de-Marmiesse et du hameau des Bouleaux et les agriculteurs s'opposent aux tracés « Sud » (variantes 2 et 3), alors que les élus et habitants d'Ytrac se mobilisent contre les tracés « Nord » (variantes 1 et « mairie de Sansac ») ;
- les personnes résidant à proximité des tracés envisagés font part de leurs craintes quant à la dégradation de leur cadre de vie (nuisances sonores notamment) ;
- les options d'échange soumises à la concertation ont fait l'objet de peu de remarques, mais celles formulées soulignent l'intérêt de retenir les deux échanges proposés : rue Django-Reinhardt et Salavert (si une variante « Sud » est retenue) ;
- la variante de tracé localisée dans le secteur de la Sablière, conduisant au déplacement de 3 commerces, doit être étudiée en concertation avec les intéressés.

