

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

Enquête préalable à la DUP

Réponses et précisions du responsable du projet suite aux observations du public

Le présent rapport expose les réponses et précisions du responsable du projet suite aux observations formulées par le public dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement de la RN122 portant sur la déviation de Sansac-de-Marmiesse et son raccordement au contournement sud d'Aurillac.

La numérotation des réponses aux précisions renvoie au procès-verbal ci-annexé établi par M. Bernard THOMAS, commissaire-enquêteur.

1.1.A – Lettre des Jeunes Agriculteurs

Les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles sont les suivantes :

Compensation du déboisement

La compensation proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP porte sur des terres agricoles qui seront à terme enclavées entre la forêt de Branviel et la nouvelle infrastructure ; la conversion de cet espace en boisement constitue une mesure répondant aux critères de proximité et de fonctionnalité (ici, compensation sur le même espace forestier) recherchés dans la définition de la compensation.

Un partenariat est engagé avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Auvergne (CENA) pour définir plus précisément la compensation à mettre en œuvre. Des investigations complémentaires seront menées, afin d'étudier la possibilité de faire porter la mesure compensatoire sur la restauration de zones dégradées ou déboisées qui seraient identifiées dans la forêt de Branviel.

Le fractionnement de la surface de compensation annoncée (14 ha) est en effet envisageable, sous réserve que l'ensemble des zones constituant la mesure compensatoire participe efficacement à la préservation de la fonctionnalité écologique du secteur impacté.

Aménagement foncier

Compte tenu de l'impact du projet sur la structure des exploitations agricoles, l'État est tenu de proposer la mise en œuvre d'opérations d'aménagement foncier, et de prendre en charge leur financement si les commissions compétentes décident leur mise en œuvre. Le Conseil Général du Cantal a été sollicité afin de lancer ces procédures. La commission départementale d'aménagement foncier, chargée d'émettre un avis sur les commissions communales à constituer, devrait se prononcer début 2013.

Les opérations d'aménagement foncier qui pourront être mises en œuvre permettront d'améliorer les conditions de fonctionnement des exploitations agricoles concernées, par constitution d'îlots plus conséquents et rapprochement de ces îlots des sièges d'exploitation.

Constitution d'un stock foncier

Dans la perspective d'éventuels aménagements fonciers avec inclusion de l'emprise routière, une convention a été conclue avec la SAFER d'Auvergne pour constituer un stock foncier permettant de limiter les prélèvements sur les propriétés et exploitations agricoles situées dans le périmètre d'aménagement.

Les stocks ainsi constitués pourront également, en l'absence d'aménagements fonciers, permettre des échanges afin de limiter les impacts sur les exploitations directement touchées par les emprises routières.

Rétablissement des accès aux parcelles

Les accès à l'ensemble des parcelles agricoles doivent être rétablis de manière à ce que leur exploitation puisse être poursuivie dans des conditions satisfaisantes.

La nouvelle infrastructure pourra être traversée au niveau des ouvrages de franchissement identifiés (chemin de la Planèze reliant le Portailier au Pas du Laurent, chemin de Lalande, RD145, actuelle RN122 constituant l'entrée sud d'Aurillac), ainsi qu'au droit des carrefours giratoires (carrefours avec les RD53, 153 et 253 au nord de Sansac-de-Marmiesse, à la Sablière, rue Django-Reinhardt).

Les modalités de rétablissement de cheminements et d'accès, notamment au droit de l'actuelle RD153 seront examinées avec précisions dans le cadre des études de conception détaillée. La possibilité

d'implanter, au droit de la voie communale menant à Marmussoles et Lasfargues, un passage inférieur type « boviduc » permettant le passage de bétail et des véhicules légers (gabarit inférieur à 3 mètres) sera étudiée.

La hauteur disponible pour les ouvrages franchissant par-dessous la nouvelle infrastructure, sera de 4,75 m pour permettre la circulation des matériels agricoles et de transport routier.

Indemnisation des propriétaires et exploitants

Les propriétaires et exploitants agricoles subissant un prélèvement foncier se verront indemniser respectivement pour la perte de foncier et l'éviction des terres exploitées. Ces indemnités seront calculées par la Direction Départementale des Finances Publiques – service France Domaine :

- pour la valeur des terres (indemnisation des propriétaires), selon les prix du marché, constatés lors des transactions les plus récentes enregistrées dans le secteur,
- pour l'indemnité d'éviction (à verser aux exploitants), en application d'un protocole d'août 1990, actualisé annuellement.

1.1.B – Lettre de la Chambre d'Agriculture du Cantal

Voir réponse 1.1.A

1.1.C – M. Bruneau , M.Levis, Mme Poulhès

Un créneau de dépassement (sens montant Figeac → Aurillac) sera aménagé entre le carrefour du Pas du Laurent et le carrefour avec les RD53, 153 et 253.

Par ailleurs, le projet présente des alignements droits de longueur importante (notamment dans la portion qui longe la voie ferrée, au nord des ZAC d'Esban et de la Sablière), permettant d'assurer une possibilité de dépassement dans les deux sens de circulation.

1.2.A – M. Debord, Conseiller général honoraire, suppléant du canton d'Aurillac II

Les coûts des différentes variantes, estimés au stade des études préalables à la DUP, étaient sensiblement identiques, le coût de la variante 1 étant légèrement inférieur à celui des 3 autres variantes.

Le projet qui fait l'objet de la présente procédure de déclaration d'utilité publique est celui retenu par le Préfet de Région Auvergne à l'issue de la concertation publique menée sur les quatre variantes.

1.2.B – Association Déviation RN122 Sansac

Le projet qui fait l'objet de la présente procédure de déclaration d'utilité publique est celui retenu par le Préfet de Région Auvergne à l'issue de la concertation publique menée sur les quatre variantes.

Les carrefours giratoires aménagés dans le cadre du projet permettront le maintien des dessertes locales, notamment agricoles. Ce type de carrefour plan, sur lequel les véhicules en approche perdent la priorité au profit de ceux déjà engagés, offre un niveau de sécurité optimal.

Les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles sont exposées au point 1.1.A .

Le passage de la nouvelle infrastructure à proximité des zones habitées fera l'objet d'un traitement attentif, notamment en terme de limitation des nuisances acoustiques et d'insertion paysagère.

En matière d'acoustique, les études menées sur les secteurs de Lacapelotte et de la Forêt ont conclu au dépassement des seuils réglementairement admissibles sur une seule habitation : celle de M. et Mme Boudou. Compte tenu de sa grande proximité avec le projet, il est prévu de procéder à l'acquisition de cette propriété. Des études acoustiques complémentaires seront menées au stade des études de conception détaillées, afin de confirmer les résultats des études déjà menées ou, dans le cas contraire, de définir le dimensionnement des ouvrages de protection à implanter.

En matière d'environnement, la variante 1 bis engendrerait un effet de coupure supplémentaire, s'additionnant à celui déjà existant créé par la RD153 et fragmentant le massif forestier.

1.2.C – Gaec à Sansac

Dans le cadre de études de conception détaillées, le maintien des sources sera autant que possible privilégié. Les sources qui ne pourraient pas être maintenues car directement situées dans l'emprise du projet, feront l'objet d'une indemnisation.

Les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles sont exposées au point 1.1.A .

1.2.D – M. Feyt et M. Monserat

L'accès au bourg de Sansac-de-Marmiesse depuis le nord sera assuré par un carrefour giratoire à 4 branches qui sera construit sur la nouvelle infrastructure et qui permettra de rétablir les mouvements en direction du bourg, mais aussi d'Ytrac et du barrage de St Etienne-de-Cantalès.

Entre le carrefour nord de Sansac et la Sablière, la variante 1 présente deux courbes de rayon 500 mètres, permettant une circulation à 90 km/h en toute sécurité. Sur la même section, la variante 1 bis présenterait quant-à-elle 3 courbes de rayons inférieurs compris entre 400 et 500 mètres.

Les accès à l'ensemble des parcelles agricoles seront rétablis de manière à ce que leur exploitation puisse être poursuivie dans des conditions satisfaisantes.

L'accès au chemin de Lasfargues sera maintenu depuis la RD153.

1.2.E – M. Daude à Sansac

La variante 1 bis engendre la fragmentation d'îlots agricoles existants au nord de la RD153, ainsi qu'une fragmentation importante du massif boisé.

Les chemins de randonnée et les dessertes des parcelles agricoles seront rétablis. Les chemins d'exploitation créés auront une largeur d'environ 5 mètres, générant des emprises limitées. Les ouvrages d'art prévus rétablissent des voies publiques existantes, et n'empiètent que de façon mineure sur les terres agricoles.

1.2.F – M. Brajat à Sansac, M et Mme Bacquier aux Bouleaux, M et Mme Boudou

L'étude d'impact réalisée n'a pas conduit à repérer des arbres présentant un état sanitaire dégradé. Cependant, des investigations complémentaires pourront être menées, afin d'étudier la possibilité de faire porter la mesure compensatoire du déboisement sur la restauration de zones dégradées qui seraient identifiées dans la forêt de Branviel.

La réalisation du projet entraînera une baisse significative du trafic sur la RD153 au niveau des Bessades, améliorant la sécurité dans la traverse de ce hameau.

La possibilité d'implanter, au droit de la voie communale menant à Marmussoles et Lasfargues, un passage inférieur type « boviduc » permettant le passage de piétons, de cyclistes, de bétail et des véhicules légers (gabarit inférieur à 3 mètres) sera étudiée.

Une concertation a été assurée entre les services de la CABA et de la DREAL : la station d'épuration de la ZAC d'Esban est compatible avec le tracé du projet routier.

1.2.G – M. Montil au Pas du Rieu

Les variantes 2 et 3, réutilisant la RD153 sur une plus grande longueur, n'ont pas été retenues à l'issue de la

concertation.

La réutilisation complète de la RD153, en traverse du hameau des Bessades, n'a pas été étudiée, compte tenu de la présence d'habitations riveraines disposant d'accès directs sur la RD. Le maintien de la traversée d'une zone agglomérée n'est pas compatible avec les objectifs de l'opération, notamment en matière de sécurité routière.

1.2.H – M. Dumas à Lacapelotte

Les carrefours giratoires aménagés dans le cadre du projet permettront le maintien des dessertes locales, notamment agricoles. Ce type de carrefour plan, sur lequel les véhicules en approche perdent la priorité au profit de ceux déjà engagés, offre un niveau de sécurité optimal.

En matière d'acoustique, les études menées sur le secteur de Lacapelotte ont conclu au dépassement des seuils réglementairement admissibles sur une seule habitation : celle de M. et Mme Boudou. Compte tenu de sa grande proximité avec le projet, il est prévu de procéder à l'acquisition de cette propriété. Des études acoustiques complémentaires seront menées au stade des études de conception détaillées, afin de confirmer les résultats des études déjà menées ou, dans le cas contraire, de définir le dimensionnement des ouvrages de protection à implanter.

L'étude d'impact réalisée n'a pas conduit à repérer des zones forestières présentant un état sanitaire dégradé. Cependant, des investigations complémentaires seront menées, afin d'étudier la possibilité de faire porter la mesure compensatoire du déboisement sur la restauration de zones dégradées ou déboisées qui seraient identifiées dans la forêt de Branviel.

1.3.A – M. le Maire d'Ytrac

Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de la procédure de concertation, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation (aspects environnemental, humain, agricole, économique), et de l'ensemble des avis exprimés dans le cadre de la concertation publique, par les acteurs locaux et le public.

Le projet d'extension de la ZAC d'Esban est mentionné dans le PLU d'Ytrac : la zone Auby est destinée à créer une réserve foncière pour une éventuelle extension de la ZAC.

Des mesures de réduction et de compensation des impacts sont intégrées au projet :

- aménagement des ouvrages de franchissement hydrauliques, mise en place de passage petite et moyenne faune, mise en place de clôtures pour les batraciens et de dispositifs en faveur des chiroptères, afin de réduire les effets de destruction d'espèces protégées et de fragmentation des populations et habitats ;
- compensation des zones humides et espaces boisés détruits ; un travail en partenariat est engagé avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Auvergne (CENA), afin de préciser les zones de compensation à proximité du projet, de définir la nature des travaux à réaliser, d'en assurer le pilotage, et d'assurer la gestion patrimoniale des zones ainsi aménagées.

Ces mesures seront précisées dans les dossiers de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et de déplacement d'espèces ; elles seront soumises à l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Les effets de fragmentation des boisements ont été identifiés comme importants dans le dossier de concertation (page 73 de ce dossier). L'autorité environnementale, dans son avis de juillet 2012, a indiqué : « Les effets de substitution et de coupure sur les milieux naturels, notamment sur la forêt et les zones humides, sont relativement importants. Toutefois, l'Autorité environnementale 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. »

1.3.B – Association « Colseb »

Le comité de pilotage élargi, comprenant les collectivités locales, les chambres consulaires, les services de l'État et les associations, a été associé à l'avancement des études. La FRANE et le CPIE ont été conviés aux réunions, et destinataires des diaporamas présentés lors de ces réunions et des compte-rendus.

La procédure de concertation publique, menée en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, a permis à l'ensemble du public et des acteurs locaux de prendre connaissance des études menées et de se prononcer : le dossier a été mis à disposition du public dans les mairies des quatre communes traversées, et des registres ont permis de recueillir les observations. Trois réunions publiques ont été tenues, ainsi qu'une permanence dans chacune des mairies. Les courriers adressés au maître d'ouvrage ont été pris en compte. Le Colseb a fait part de ses observations lors de cette concertation.

Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de la procédure de concertation publique, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation, et de l'ensemble des avis exprimés par les acteurs locaux et le public.

1.3.C – Parti de Gauche 15

L'ensemble des associations et des acteurs locaux a été en mesure de s'exprimer, oralement ou par écrit, lors de la procédure de concertation publique menée en 2010. Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de la procédure de concertation, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation, et de l'ensemble des avis exprimés.

1.3.D – Association Vélo-cité 15

Le projet améliore les conditions de déplacement des cyclistes :

- l'actuelle RN122, délestée du trafic de transit, offrira des conditions de sécurité améliorée ;
- les bandes dérasées multifonctionnelles de 2 mètres de largeur, implantées dans chaque sens de circulation sur la nouvelle infrastructure, permettent la circulation des cyclistes ;
- les carrefours giratoires aménagés dans le cadre du projet permettent la connexion de la nouvelle infrastructure avec le réseau local existant. Ce type de carrefour plan, sur lequel les véhicules en approche perdent la priorité au profit de ceux déjà engagés, offre un niveau de sécurité satisfaisant pour les cyclistes ;
- le projet prévoit d'assurer la continuité des aménagements existants en faveur des cyclistes sur les RD920 et 58.

Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage pourra adapter son projet dès lors qu'il intercepterait un ou les deux projets d'itinéraires cyclables, que l'association envisage de présenter prochainement aux collectivités compétentes en la matière.

L'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, repris dans l'article L228-2 du code de l'environnement, stipule que « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». Cette disposition est respectée par le projet. Dans sa partie urbaine (reprise de la RD920), la continuité des aménagements en faveur des cyclistes est prévue avec la création d'une continuité cyclable avec un petit ouvrage spécifique de franchissement de la Jordanne.

Le choix d'implanter un giratoire au droit de la rue Django-Reinhardt a été acté par le Préfet de Région à l'issue de la concertation, en accord avec le souhait émis par la municipalité d'Aurillac.

La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables identifiés sera intégrée au projet.

1.3.E – M. Le Boulc'h, élu à la commune d'Ytrac

Le projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et de raccordement au contournement sud d'Aurillac répond aux objectifs suivants :

- sécurisation des déplacements locaux et de transit, en évitant les zones agglomérées et le secteur sinueux de Bargues, et en limitant aux points d'échanges les accès à la RN122 ;
- amélioration de la desserte du secteur sud d'Aurillac, notamment de l'accès aux zones d'activités existantes et à venir, en séparant les flux de transit et de desserte locale ;
- amélioration des liaisons routières entre l'agglomération aurillacoise et le sud-ouest du département du Cantal ;
- fiabilisation des temps de parcours, notamment dans la traversée d'Aurillac ;
- amélioration du cadre de vie des riverains de l'actuelle RN122, notamment dans le bourg de Sansac-de-Marmiesse.

L'impact du tracé sur les zones humides situées entre Esban et la forêt de Branviel est limité : le projet est accolé à la voie ferrée, et un ouvrage, de gabarit équivalent à celui de la voie ferrée, assurera la transparence de l'infrastructure routière et la continuité des écoulements en direction du bassin du Quitiviers.

La nouvelle voirie créée pour desservir le hameau d'Esban aura une largeur identique à la voie communale existante, générant des emprises limitées. Elle offrira un meilleur niveau de sécurité : le passage à niveau existant sera supprimé, et le raccordement à la RN122 sera assuré par un carrefour giratoire. Cette modification de l'accès à Esban entraîne, pour les automobilistes :

- un allongement de parcours d'environ 900 mètres pour les liaisons Esban-Ytrac,
- une longueur de parcours inchangée pour les liaisons Esban-Aurillac.

1.3.F – M. Schaff à Ytrac

L'ensemble des associations et des acteurs locaux a été en mesure de s'exprimer, oralement ou par écrit, lors de la procédure de concertation publique menée en 2010. Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de cette procédure de concertation, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation, et de l'ensemble des avis exprimés.

La comparaison des variantes a été réalisée en tenant compte de l'état et de l'usage actuels des terrains ; les parcelles concernées par le projet d'extension de la ZAC d'Esban ont donc été prises en compte comme terres agricoles.

La réutilisation complète de la RD153, en traverse du hameau des Bessades, n'a pas été étudiée, compte tenu de la présence d'habitations riveraines disposant d'accès directs sur la RD. Le maintien de la traversée d'une zone agglomérée n'est pas compatible avec les objectifs de l'opération, notamment en matière de sécurité routière.

L'ancienne décharge dite « Teil », lieu d'enfouissement de déchets industriels banals (essentiellement déchets de bois), est située entre les 2 étangs du lieu-dit « Danguilhen ». L'apport de déchets a cessé en 1992. La zone d'enfouissement n'est pas touchée par le tracé du projet routier.

La réhabilitation de la gravière d'Espinassol, évoquée en page 133 du dossier d'enquête, n'a pas de lien avec le projet routier.

La sécurité routière sera améliorée de part et d'autre de Sansac-de-Marmiesse, en délestant la portion sinueuse de la RN122 du trafic de transit.

1.3.G – M. Crantelle

2 passages sont prévus dans la forêt : rétablissement de la RD145 en passage supérieur, et passage inférieur au niveau du thalweg (fonction d'ouvrage hydraulique, de passage à faune et de circulation d'engins forestiers).

La possibilité d'implanter, au droit de la voie communale menant à Marmussoles et Lasfargues, un passage inférieur type « boviduc » permettant notamment le passage de piétons (gabarit inférieur à 3 m) sera étudiée.

1.3.H - M. Karim à Ytrac

Des mesures destinées à réduire les effets de fragmentation sont intégrées au projet : aménagement des ouvrages de franchissement hydrauliques, mise en place de passages petite et moyenne faune, mise en place de clôtures pour les batraciens et de dispositifs en faveur des chiroptères.

L'autorité environnementale, dans son avis de juillet 2012, a indiqué : « Les effets de substitution et de coupure sur les milieux naturels, notamment sur la forêt et les zones humides, sont 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. »

1.3.I – MM. Courtine, Mestries et Ferrandon à Ytrac,

La réutilisation complète de la RD153, en traverse du hameau des Bessades, n'a pas été étudiée, compte tenu de la présence d'habitations riveraines disposant d'accès directs sur la RD. Le maintien de la traversée d'une zone agglomérée n'est pas compatible avec les objectifs de l'opération, notamment en matière de sécurité routière.

1.3.J – Mme et M. Druilhe à Ytrac

La construction de la nouvelle infrastructure comprendra la réalisation d'un dispositif d'assainissement dont la fonction est de piéger les polluants chroniques qui se répandent sur la chaussée, mais aussi de piéger la pollution déversée accidentellement ainsi que les sels de déverglaçage épandus en période hivernale.

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 de conception détaillées en fonction de la sensibilité des eaux souterraines. Il pourra ainsi être constitué successivement de fossés enherbés subhorizontaux, de caniveaux à fente ou de cunettes béton.

L'exutoire de ce réseau se fera dans des bassins multi-fonctions (tampon hydraulique et traitement de la pollution) étanches équipés de surverse, d'ouvrages d'entrée, de sorties obturables aisément et d'un système de by-pass permettant d'isoler une pollution accidentelle dans le bassin. Les études de conception détaillée détermineront précisément la position ainsi que les dimensions de ces bassins.

L'ensemble des dispositions relatives à l'assainissement sera exposé de manière détaillée dans le dossier de demande d'autorisation qui sera établi au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, et soumis à enquête publique.

En matière d'acoustique, les études menées ont conclu au dépassement des seuils réglementairement admissibles sur trois secteurs (voir pages 243 à 245 du dossier d'enquête) :

- en bordure de la RD153, habitation de M. et Mme Boudou. Compte tenu de sa grande proximité avec le projet, il est prévu de procéder à l'acquisition de cette propriété ;
- en bordure de l'actuelle RN122, dans le secteur de la Sablière ; un écran acoustique de 2,50 mètres de hauteur sera implanté sur une longueur de 650 mètres ;
- en bordure de la future entrée sud-ouest d'Aurillac ; un écran acoustique de 2 mètres de hauteur sera implanté sur une longueur de 170 mètres.

Des études acoustiques complémentaires seront menées au stade des études de conception détaillées, afin de confirmer les résultats des études déjà menées ou, dans le cas contraire, de définir le dimensionnement des ouvrages de protection à implanter.

Par ailleurs, l'ambiance acoustique sera nettement améliorée pour les riverains de l'actuelle RN122 qui se trouvera délestée du trafic de transit.

1.3.K M. Roume, M. Clermont, M et Mme Fernandez, Mme Madamour à Ytrac

Compte tenu de la sinuosité de l'actuelle RN122 entre le Pas du Laurent et Bargues, de la traversée du

bourg de Sansac-de-Marmiesse, de la multiplicité des accès riverains, des enjeux liés à la proximité de la Cère (des rectifications mêmes ponctuelles de courbes seraient susceptibles de porter atteinte à la rivière) et de l'accidentologie constatée de manière générale entre le Pas du Laurent et l'entrée d'Aurillac (avec un taux de gravité élevé dans la section comprise entre Bargues et l'entrée d'Aurillac), l'hypothèse d'un aménagement sur place de la RN122 a été écartée lors de la phase d'avant-projet sommaire d'itinéraire.

1.3.L M et Mme Barnett au Pas du Laurent

Des aménagements et rectifications de tracé de la RN 122 ont déjà réalisés au sud du Pas du Laurent, y compris le nouveau pont de franchissement de la Cère. Le tracé de la déviation de Sansac-de-Marmiesse s'inscrit dans le prolongement de ces aménagements, puis s'écarte de la Cère. Le tracé de la RN 122 ne fera pas l'objet de travaux au droit de la propriété de M et Mme Barnett.

Compte tenu de la sinuosité de l'actuelle RN122 entre le Pas du Laurent et Bargues, de la traversée du bourg de Sansac-de-Marmiesse, de la multiplicité des accès riverains, des enjeux liés à la proximité de la Cère (des rectifications mêmes ponctuelles de courbes seraient susceptibles de porter atteinte à la rivière) et de l'accidentologie constatée de manière générale entre le Pas du Laurent et l'entrée d'Aurillac (avec un taux de gravité élevé dans la section comprise entre Bargues et l'entrée d'Aurillac), l'hypothèse d'un aménagement sur place de la RN122 a été écartée lors de la phase d'avant-projet sommaire d'itinéraire.

1.3.M – M. Fel à Ytrac

Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de la procédure de concertation, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation, et de l'ensemble des avis exprimés par les acteurs locaux et le public.

1.3.N – M. et Melle Favre

Pour les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles voir réponse 1.1.A

L'étude d'impact fait ressortir des enjeux liés à la flore faibles (page 104 du dossier d'enquête).

Les impacts sur les batraciens protégés font l'objet de mesures de réduction : aménagement des ouvrages de franchissement hydrauliques, mise en place de passage petite et moyenne faune, mise en place de clôtures. Ces mesures seront précisées dans les dossiers de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et de déplacement d'espèces ; elles seront soumises à l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP).

L'étude d'impact a été réalisée en intégrant un état des lieux exhaustif sur un cycle annuel complet, selon une méthodologie exposée dans le chapitre 9. L'autorité environnementale a reconnu la qualité de cette étude : « Le dossier comporte un état des lieux approfondi et une analyse des impacts du projet détaillée » ; « 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 ».

1.4.A – Pétition déposée par M. Albespy

Voir réponse 1.3.D

1.4.B – M. Gibert

Dans le cadre de études de conception détaillées, le maintien des sources sera privilégié. Les sources qui ne pourraient pas être maintenues car directement situées dans l'emprise du projet, feront l'objet d'une indemnisation.

La construction de la nouvelle infrastructure comprendra la réalisation d'un dispositif d'assainissement dont la fonction est de piéger les polluants chroniques qui se répandent sur la chaussée, mais aussi de piéger la pollution déversée accidentellement ainsi que les sels de déverglaçage épandus en période hivernale.

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 de conception détaillée en fonction de la sensibilité des eaux souterraines. Il pourra ainsi être constitué successivement de fossés enherbés subhorizontaux, de caniveaux à fente ou de cunettes béton.

L'exutoire de ce réseau se fera dans des bassins multi-fonctions (tampon hydraulique et traitement de la pollution) étanches équipés de surverse, d'ouvrages d'entrée, de sorties obturables aisément et d'un système de by-pass permettant d'isoler une pollution accidentelle dans le bassin. Les études de conception détaillée détermineront précisément la position ainsi que les dimensions de ces bassins.

L'ensemble des dispositions relatives à l'assainissement sera exposé de manière détaillée dans le dossier de demande d'autorisation qui sera établi au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, et soumis à enquête publique.

Dans la perspective d'éventuels aménagements fonciers avec inclusion de l'emprise routière, une convention a été conclue avec la SAFER d'Auvergne pour constituer un stock foncier permettant de limiter les prélèvements sur les propriétés et exploitations agricoles situées dans le périmètre d'aménagement.

Les stocks ainsi constitués pourront également, en l'absence d'aménagements fonciers, permettre des échanges afin de limiter les impacts sur les exploitations directement touchées par les emprises routières.

Le gabarit du passage inférieur rétablissant l'accès à Lalande sera de 4,75 mètres, identique au gabarit de la déviation (hauteur respectée sous les passages supérieurs : chemin de la Planèze reliant le Portalier au Pas du Laurent, RD145), et au rétablissement de l'actuelle RN122 constituant l'entrée sud d'Aurillac.

Le chemin de randonnée de Labrousse sera légèrement dévié pour être rétabli par le passage inférieur permettant l'accès à Lalande.

1.4.C – M. Croute à Lalande

Les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles sont exposées au point 1.1.A.

1.4.D – M. Baladier

Dans le cadre de études de conception détaillées, le maintien du captage existant sera recherché. Si pour des raisons techniques le maintien ne s'avère pas possible, une indemnisation sera versée pour la perte de ce captage.

1.4.E – Conseil Municipal de Sansac

Une réunion de travail s'est tenue avec le Maire de Sansac-de-Marmiesse, pour examiner les modalités envisagées pour les rétablissements de cheminements agricoles, notamment au droit de l'actuelle RD153. Les demandes formulées à cette occasion sont prises en compte dans le cadre des études de conception détaillées, à savoir :

- étude de faisabilité de l'implantation, au droit de la voie communale menant à Lasfargues, d'un passage inférieur type « boviduc » permettant le passage de bétail et des véhicules légers (gabarit inférieur à 3 mètres) ;
- aménagement de chemins d'exploitation :
 - au sud de la future RN, entre les réservoirs et la voie communale menant à Lasfargues,
 - au nord de la future RN, du giratoire situé au nord du bourg jusqu'au passage inférieur précité.

L'adaptation du tracé au niveau du club canin sera étudiée, en veillant à ne pas augmenter les impacts sur les boisements (qui génèreraient une augmentation des compensations), et en préservant autant que faire se peut la possibilité de l'implantation d'un passage inférieur type « boviduc » au droit de la voie communale menant à Lasfargues.

1.4.F – M. Faliès

Un arrêté portant prise en considération de la mise à l'étude du projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse

et de raccordement au contournement sud d'Aurillac a été pris par le Préfet du Cantal le 28 mai 2010. En application de cet arrêté, il peut être sursis à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution du projet routier.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillée, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

1.4.G – M. Boissier

Les études acoustiques menées sur le secteur de Lacapelotte ont conclu au dépassement des seuils réglementairement admissibles sur une seule habitation : celle de M. et Mme Boudou. Compte tenu de sa grande proximité avec le projet, il est prévu de procéder à l'acquisition de cette propriété. Des études acoustiques complémentaires seront menées au stade des études de conception détaillées, afin de confirmer les résultats des études déjà menées ou, dans le cas contraire, de définir le dimensionnement des ouvrages de protection à implanter.

1.4.H – M. Boudou

Le commissaire-enquêteur remettra un rapport et des conclusions motivées au Préfet du Cantal dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, sauf prolongation éventuelle.

Au plus tard dans un délai de un an à compter de la clôture de l'enquête, le Préfet du Cantal statuera, soit en prononçant l'utilité publique du projet, soit par un refus motivé.

Les études de conception détaillées seront finalisées après déclaration d'utilité publique du projet, et les procédures complémentaires seront réalisées (demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats naturels et au déplacement et à la perturbation d'espèces protégées).

Les études de conception détaillées permettront de déterminer les emprises nécessaires à la réalisation du projet. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés par courrier par l'État.

L'État – Direction Départementale des Finances Publiques – France Domaine procédera à l'estimation de la valeur des biens à acquérir et mènera les négociations amiables. En cas d'accord, celui-ci sera formalisé par un acte de vente ; les indemnités seront versées dans un délai de un mois à compter de l'enregistrement de l'acte à la Conservation des Hypothèques.

Les négociations seront engagées prioritairement sur les acquisitions relatives à des bâtiments (habitation et/ou commerces), après déclaration d'utilité publique du projet.

En l'absence d'accord amiable, l'État engagera la procédure d'expropriation.

Les études acoustiques menées sur le secteur de Lacapelotte ont conclu au dépassement des seuils réglementairement admissibles sur une seule habitation : celle de M. et Mme Boudou. Compte tenu de sa grande proximité avec le projet, il est prévu de procéder à l'acquisition de cette propriété.

Le choix du tracé de la déviation a été opéré par le Préfet de Région à l'issue de la procédure de concertation publique, en tenant compte de l'ensemble des thèmes étudiés dans le cadre des études préalables et repris dans le dossier de concertation, et de l'ensemble des avis exprimés.

En cas de recours contre la DUP, les négociations amiables seront poursuivies.

1.4.I – M. Fayette

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillée, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête

parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

1.4.J – M. Murat

Les mesures destinées à limiter et compenser les impacts agricoles, y compris les modalités de rétablissement des accès aux parcelles, sont exposées au point 1.1.A.

1.4.K – M. Fau

Les habitants des Bouleaux et des Bessades souhaitant se rendre à Maurs pourront rejoindre la future route nationale 122 soit au Pas du Laurent, soit à la Sablière, après avoir emprunté la RD 153 jusqu'à Salavert, puis la RN 122 actuelle.

1.4.L – M. Brajat

Il n'est pas prévu de carrefour raccordant la RD153 à la future RN122 au droit de la voie communale de Lasfargues.

1.4.M - M. Vignal à Ytrac

Il n'est pas prévu de carrefour raccordant la RD145 à la future RN122 dans la forêt de Branviel.

1.4.N – M. Ferrandon à Ytrac

Il n'est pas prévu de carrefour raccordant la RD145 à la future RN122 dans la forêt de Branviel.

1.4.O – M. Delbert à Ytrac

Le tracé du rétablissement de l'accès à Esban sera précisé dans le cadre des études de conception détaillée, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

Toutes les parcelles devront disposer d'une desserte ; ces dessertes seront étudiées lors des études de conception détaillées.

Les eaux de ruissellement de la nouvelle RN122 et des rétablissements seront collectées dans un réseau dimensionné pour la pluie décennale. Le degré d'étanchéité du réseau sera déterminé lors des études de conception détaillées en fonction de la sensibilité des eaux souterraines. Il pourra ainsi être constitué successivement de fossés enherbés subhorizontaux, de caniveaux à fente ou de cunettes béton. L'exutoire de ce réseau se fera dans des bassins multi-fonctions (tampon hydraulique et traitement de la pollution) étanches équipés de surverse, d'ouvrages d'entrée, de sorties obturables aisément et d'un système de by-pass permettant d'isoler une pollution accidentelle dans le bassin. Les études de conception détaillées détermineront précisément la position ainsi que les dimensions de ces bassins. L'ensemble des dispositions relatives à l'assainissement sera exposé de manière détaillée dans le dossier de demande d'autorisation qui sera établi au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, et soumis à enquête publique.

Dans le cadre de études de conception détaillées, le maintien du puits sera privilégié. Si pour des raisons techniques le maintien ne s'avère pas possible, une indemnisation sera versée pour la perte de ce point d'eau.

1.4.P – M. Cassagne, gérant des pompes funèbres à La Sablière

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 à l'issue de la concertation : 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.

Les négociations seront engagées avec M. Cassagne après déclaration d'utilité publique du projet.

1.4.Q – Mme Brun Boudieu à Aurillac

L'entrée dans Aurillac par la rue Django-Reinhardt sera possible : un carrefour giratoire sera implanté à l'intersection de la nouvelle RN122 et de cette rue.

Le carrefour actuel RN122 – RD617 sera légèrement modifié. L'actuelle RN122 sera délestée du trafic de transit, reporté sur la déviation.

1.4.R – Mme Theil à Giou de Mamou

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

1.4.S – Propriétaires au lotissement les Primevères

L'aménagement de l'actuelle RN122 ne devrait pas impacter les parcelles situées face au parking du restaurant.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

1.4.T – M. Cuminge au lotissement les Primevères

L'aménagement de l'actuelle RN122 ne devrait pas impacter les parcelles situées face au parking du restaurant.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

Un écran acoustique de 2,50 mètres de hauteur sera implanté sur une longueur de 650 mètres, à partir du giratoire de la Sablière (voir page 244 du dossier d'enquête). Cet écran protégera les habitations des nuisances sonores liées au trafic supporté par la déviation, et l'actuelle RN verra son trafic diminuer.

1.4.U – M. Boyer

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

L'État – Direction Départementale des Finances Publiques – France Domaine procédera à l'estimation de la valeur des biens à acquérir et mènera les négociations amiables.

Un écran acoustique de 2,50 mètres de hauteur sera implanté sur une longueur de 650 mètres, à partir du giratoire de la Sablière (voir page 244 du dossier d'enquête). Cet écran protégera les habitations des nuisances sonores liées au trafic supporté par la déviation, et l'actuelle RN verra son trafic diminuer.

1.4.V – Mme et M. Picard

Une étude a été réalisée par la chambre d'agriculture en 2008 ; elle a notamment identifié les cheminements suivants :

- circulation de matériel sur la voie communale menant à Lescudillier, dans sa section comprise entre la RN122 et l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée,
- circulation d'animaux et de matériel sur la voie communale menant à Lescudillier, au nord de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée, et sur la voie communale longeant la voie ferrée.

Les circulations vers le nord pourront se faire en traversant la future RN122 au niveau du giratoire de La Sablière.

Les éventuelles emprises sur les bâtiments agricoles, notamment le hangar, ne pourront être déterminées qu'après réalisation des études de conception détaillées. Ces études seront menées en essayant de limiter autant que possible les impacts sur l'exploitation agricole.

De même, le tracé du rétablissement de l'accès à Esban sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

Une étude de réaménagement du parking du restaurant sera conduite afin d'optimiser l'espace restant disponible entre la future déviation et l'actuelle RN122.

Après mise en service de la déviation, l'accès au parking réaménagé sera facilité compte tenu de la baisse de trafic sur l'actuelle RN, tout en étant rapidement accessible depuis la déviation (proximité du point d'échange de La Sablière).

Un écran acoustique de 2,50 mètres de hauteur sera implanté sur une longueur de 650 mètres, à partir du giratoire de la Sablière (voir page 244 du dossier d'enquête). Cet écran protégera les bâtiments des nuisances sonores liées au trafic supporté par la déviation, et l'actuelle RN verra son trafic diminuer.

L'insertion paysagère du projet routier fera l'objet d'une attention particulière.

Les réseaux (eaux pluviales et eaux usées) existants seront prolongés ou rétablis.

La prise en compte d'un « caractère initial modéré » conduit à la réalisation de protections phoniques d'un niveau supérieur aux obligations réglementaires liées à un caractère initial dégradé (ce qui est le cas le long de l'actuelle RN122). Les hypothèses retenues sont donc favorables aux riverains de l'actuelle RN.

1.4.W – M. Manhès et les habitants du Bousquet

Il n'est pas prévu de rétablir le chemin du Bousquet sur le giratoire à aménager au raccordement de la déviation et de l'avenue du Garric. Cette disposition a été adoptée en accord avec la municipalité d'Arpajon-sur-Cère ; elle permet de supprimer le trafic de transit générant un problème de sécurité dans la traverse du hameau du Bousquet. Un aménagement localisé pourra être réalisé pour permettre au droit du giratoire, un passage uniquement des piétons et cyclistes.

2.1.A – Le Pas du Laurent et Lalande

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

2.1.B – La Forêt

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

2.1.C – Esban

L'aménagement du rétablissement d'accès au hameau d'Esban ne devrait pas impacter le hangar. Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

La nouvelle desserte d'Esban aura une largeur identique à celle de la voie communale existante.

2.1.D – La Sablière – Entreprise de location de matériel HD Loc

Les négociations seront engagées avec le propriétaire de l'entreprise HD Loc et le propriétaire du terrain après déclaration d'utilité publique du projet.

2.1.E – La Sablière – Mme Boyer

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

2.1.F – La Sablière – agriculteur habitant en face du restaurant

L'aménagement de l'actuelle RN122 ne devrait pas impacter les bâtiments situés face au restaurant. Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

2.1.G – La Sablière – habitant du Bex d'Ytrac

Les accès à la nouvelle RN122 se feront aux points d'échanges suivants :

- carrefour en T au Pas du Laurent,
- carrefour giratoire au nord de Sansac-de-Marmiesse,
- carrefour giratoire à la Sablière,
- carrefour giratoire rue Django-Reinhardt,
- carrefour giratoire avenue du Garric.

2.1.H – La Sablière – M. Clot

La maison sera acquise et déconstruite.

L'État – Direction Départementale des Finances Publiques – France Domaine procédera à l'estimation de la valeur des biens à acquérir et mènera les négociations amiables.

Les négociations seront engagées après déclaration d'utilité publique du projet.

2.2.A – Le Portailier

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'axe du projet est distant d'environ 70 mètres de l'habitation.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées.

2.2.B – Lacapелotte

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'emprise du projet (rétablissement de la RD, voir schéma page 56 du dossier d'enquête) représente sur surface d'environ 5 000 m² sur le golf.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillée, afin notamment de déterminer les emprises nécessaires à sa réalisation. Ces emprises seront soumises à une enquête parcellaire, au cours de laquelle l'ensemble des propriétaires concernés seront contactés.

2.2.C – La Forêt

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'axe du projet est distant d'environ 120 mètres de l'habitation située à l'est de la RD145, et d'environ 150 mètres de l'habitation située à l'ouest de la RD145. Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées.

A titre indicatif, et au stade des études préalables, la pente de la future RN122 à l'est de la RD145 sera de 4,5 % environ.

2.2.D – Esban

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'axe du projet est distant d'environ 70 mètres de l'étang situé le plus au nord.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées.

Une concertation a été assurée entre les services de la CABA et de la DREAL : la station d'épuration de la ZAC d'Esban est compatible avec le tracé du projet routier.

De même, l'aménagement de la ZAC d'Esban a réservé une bande le long de la voie ferrée permettant d'implanter le projet routier.

Les deux maisons situées à proximité de la voie ferrée et de la voie communale ne sont impactées qu'au niveau de leur accès. Celui-ci sera rétabli sur l'actuelle voie communale menant à Esban et se raccordant à l'actuelle RN122 entre la ZAC d'Esban et la future ZAC de la Sablière.

2.2.E – La Sablière

A titre indicatif, et au stade des études préalables, le centre du giratoire est distant d'environ 50 mètres du poste de gaz.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées.

Les accès aux habitations situées à l'ouest du restaurant seront maintenus en l'état (accès sur la voie communale).

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'axe du projet est distant d'environ 35 mètres de l'habitation situé la plus à l'ouest, et d'environ 40 mètres de l'habitation situé la plus à l'est. Ces habitations sont distantes de l'axe de l'actuelle RN122 respectivement d'environ 35 mètres et 20 mètres.

Le tracé du projet sera précisé dans le cadre des études de conception détaillées.

Le carrefour avec la route conduisant au Bex sera aménagé en giratoire par la SEBA15, dans le cadre de la création de la ZAC d'Esban, projet devant être réalisé avant l'aménagement de la RN122. L'accès à la centrale à béton sera légèrement modifié dans le cadre de ces travaux.

Une emprise sur le terrain de la centrale à béton sera nécessaire lors de l'aménagement de la déviation, en bordure de la RN actuelle. Cette emprise sera précisée dans le cadre des études de conception détaillées.

2.2.F – Tronquières

Le tracé de la future RN122 sera optimisé lors des études de conception détaillée afin d'éviter d'empiéter sur le talus de l'ancienne décharge de Tronquières.

A titre indicatif, et au stade des études préalables, l'axe du projet est distant d'environ 40 mètres du bâtiment le plus proche de cette ancienne décharge ; il est distant de plus de 50 mètres des autres bâtiments de la zone de Tronquières (entre la décharge et le giratoire avenue du Garric).

REPONSE DE LA DREAL :

Observation de MR Wénisch

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

Le dispositif proposé permettra d'assurer les 3 mouvements suivants:

- bourg de Sansac --> RN122 direction Figeac
- bourg de Sansac --> RN122 direction Aurillac
- RN122 en provenance de Figeac --> bourg de Sansac

Le mouvement "RN122 en provenance d'Aurillac --> bourg de Sansac" ne sera pas permis.

Compte tenu de l'implantation de ce carrefour (en bas d'une pente à 6% en provenance d'Aurillac, en courbe), une limitation à 70 km/h de la vitesse autorisée sur la RN122 est envisagée.

De plus, les talus de déblai feront l'objet d'un traitement permettant d'assurer une visibilité satisfaisante pour les usagers de la RN122.

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

Le passage supérieur permettra notamment d'assurer la liaison, via les chemins existants, entre le Pas du Laurent et le hameau du Portulier.

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

La possibilité d'implanter au droit de la voie communale menant à Marmussoles et Lasfargue, un passage inférieur type boviduc permettant aussi le passage des cyclistes (gabarit inférieur à 3m) sera étudiée.

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

Le tracé du rétablissement de la RD53 pourra être optimisé dans le cadre des études de conception détaillée, en accord avec les services du Conseil Général, gestionnaire de cette voie, en tenant compte des règles de conception routière préconisant l'arrivée en alignement droit sur les giratoires

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

Le chapitre "impact sur l'urbanisation" (pages 198 à 201) expose les conséquences potentielles du projet sur le développement de l'urbanisation.

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

Enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU d'Aurillac, Sansac-de-Marmiesse et Ytrac

Réponses et précisions du responsable du projet suite aux observations du public

La présente note expose les réponses et précisions du responsable du projet suite aux observations formulées par le public dans le cadre de l'enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU d'Aurillac, Sansac-de-Marmiesse et Ytrac.

Observation de Melle Favre (sur la commune de Sansac-de-Marmiesse) et de M. Schaff (sur la commune d'Ytrac)

Les impacts forestiers du projet d'aménagement de la RN122 (projet nécessitant la mise en compatibilité des PLU de Sansac-de-Marmiesse et d'Ytrac) font l'objet d'une mesure compensatoire : 14 ha seront acquis par le maître d'ouvrage, afin de réaliser des plantations d'espèces autochtones. Pour en assurer la pérennité, ces plantations feront l'objet d'une gestion patrimoniale.

Un travail partenarial est engagé avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Auvergne (CENA), afin de préciser les zones de compensation à proximité du projet, de définir la nature des travaux à réaliser et d'en assurer le pilotage, et d'assurer la gestion patrimoniale des zones ainsi reboisées.