

Gaec à Sansac (nom illisible)

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

Précision du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des 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.

Agriculteur à Esban

Il voudrait avoir si son hangar sera impacté par la nouvelle voirie d'Esban à Lescudillier.

Précision du maître d'ouvrage :

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.

sixième catégorie : Autres demandes

Association Déviation RN122 Sansac :

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

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

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

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

Précision du maître d'ouvrage :

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 plus haut dans le chapitre agriculture. 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.

M. Maniaval à Sansac

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

M. Dumas à Lacapelotte

Il s'interroge au sujet de l'intérêt de la reprise du RD 153 entraînant la création de nombreuses dessertes locales et la circulation d'engins agricoles dans le rond-point nord de Sansac, nuisant à la sécurité qui est l'objet même de la demande de déviation. Il serait favorable à l'étude de la variante numéro un bis. Il constate la disparition de toute protection phonique au rond-point nord de Sansac qui protégerait les habitations les plus proches de la RN 122.

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

Précision du maître d'ouvrage :

Même réponse qu'à l'association RN 122.

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.

M. Daude à Sansac

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

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

Précision du maître d'ouvrage :

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.

M. Brajat à Sansac ainsi que Mr et Mme Bacquier aux Bouleaux et M. et Mme Boudou Ils sont favorables à la variante un bis qui passe dans la forêt qui prend mieux en compte l'habitat existant.

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

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

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

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

Précision du maître d'ouvrage :

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.

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

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

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

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

L'analyse des déplacements cyclistes montre que le nombre des cyclistes urbains est en augmentation considérable et continue. Les cyclistes « de loisir » sont également très nombreux (plus de 300 adhérents aux trois clubs d'Aurillac et à celui de Sansac-Arpajon). On note également la présence de « véloroutes » et de cyclistes sportifs roulants souvent en groupe. Il importe donc de développer, tant sur la commune d'Aurillac que sur tout le territoire environnant, un réseau cyclable digne de ce nom, et de sécuriser tous les endroits de conflits potentiels entre automobiles et vélos.

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

-le premier permettrait de relier Aurillac à la zone de Milly-Crespiat (sur la RD 617). L'avenue de Tronquières et l'avenue Django Reinhart se prêtent facilement à la réalisation de pistes cyclables dans les deux sens.

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

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

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

L'association demande :

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

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

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

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

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

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

Précision du maître d'ouvrage :

Le projet améliore les conditions de déplacement des cyclistes :

- l'actuelle RN122, délestée du trafic de transit, offrira des conditions de sécurité améliorées ;

- 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

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Ytrac.

Enquête instituée par arrêté préfectoral n°2012 - 1446 du 17/10/2012 Décision du TA n° E12000202 /63 du 25/09/2012

franchissement de la Jordanne.

Le choix d'implanter un giratoire au droit de la rue Django-Reinhardt a été acte 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.

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

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

- s'il permet aux cyclistes d'emprunter l'actuel tracé délesté
 - si les traversées de la déviation sont sécurisées
 - si le nouveau tracé comporte bien des « bandes dérasées multifonctionnelles »
 - si les futurs équipements en itinéraires cyclables sont pris en compte dans le projet mais le projet peut avoir un impact négatif :
 - si la nouvelle route constitue une barrière difficilement franchissable
 - si elle rend difficile la réalisation de futurs équipements cyclables
- les pétitionnaires soussignés demandent :
- que le dossier présenté soit mis en conformité avec la législation (article L228-2 du code de l'environnement), avec l'instruction ministérielle du 31 octobre 2002, avec le PLU de la ville d'Aurillac
 - que les bandes dérasées multifonctionnelles soient revêtues d'un enrobé cyclable
 - que chaque giratoire soit équipé d'un aménagement cyclable et d'un aménagement piétonnier conforme aux recommandations du CERTU
 - que la possibilité de revenir sur le choix du giratoire au carrefour avec l'avenue Django Reinhart soit étudiée, au profit d'un passage supérieur, cela afin de favoriser la possibilité d'y installer une piste cyclable qui pourrait ensuite continuer vers Milly-Crespiat.
 - qu'il soit veillé à la préservation d'un espace suffisant entre la déviation et la clôture de l'aéroport pour pouvoir y implanter cette piste.
 - qu'une signalisation incitant les cyclistes de passage à emprunter l'actuelle RN 122, qui sera déclassée, soit mise en place au Pas du Laurent et à la sortie d'Aurillac.
 - que les associations de cyclistes fassent parti du comité de suivi.

Précision du maître d'ouvrage :

Voir réponse pour l'association Vélo-cité 15

MR Wénisch , habitant Aurillac.

Il fait plusieurs remarques:

- à propos de la dangerosité du carrefour en T, raccordement au Pas du Laurent
- le chemin en passage supérieur qui desservira le hameau du Portalier ne peut-il pas desservir également le hameau du Pont du Laurent ?
- pourrait-on prévoir des passages par buses (comme sur le tronçon St Mamet-Maurs) pour rétablir les cheminements agricoles et en même temps qui serviraient pour les cyclistes, parallèlement aux aménagements de giratoires ?
- pour le rétablissement de la continuité de la D 53, le tracé à partir du giratoire traverse un terrain de façon « un peu délirante ». Peut-on faire un tracé plus simple ?
- construire loin n'est pas positif (page 200)

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Yrac emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Yrac.

Enquête instituée par arrêté préfectoral n°2012 - 1446 du 17/10/2012 Décision du TA n° E12000202 /63 du 25/09/2012

Précision du maître d'ouvrage :

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

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

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

M. et Mme Barnett au Pas du Laurent

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

Précision du maître d'ouvrage :

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.

Réponse identique à celle de M. Roune, M. Clermont à Ytrac, M. et Mme Fernandez à Ytrac, Mme Madamour à Ytrac

M. Crantelle

Il souhaite 3 passages à 400m d'intervalle pour les promeneurs en forêt.

Précision du maître d'ouvrage :

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

2.3 Observations particulières inscrites sur les registres PLU:

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

M. Madamour

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

Autre personne (signature illisible)

Elle est contre une modification du PLU de cette zone.

M. Schaff

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

Précision du maître d'ouvrage :

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.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur considère que l'ensemble des réponses qui ont été apportées par le maître d'ouvrage répond aux questions que les habitants peuvent se poser et qu'ils ont mentionnées dans les divers registres.

On peut dire que la plupart des observations étaient pertinentes en dépit du ton un peu polémique ou ironique dont certaines étaient empreintes.

Parfois dans les réponses, il y a des redites, notamment sur les observations abordant le parcellaire et sur les eaux (eaux de ruissellement, captages), car les questions abordées étaient sensiblement les mêmes.

Certaines réponses ne satisferont peut-être pas entièrement le public car elles ne sont pas assez précises : nous pensons à toutes les questions portant sur les emprises de parcelles. Lors de la phase d'étude détaillée, il sera beaucoup plus facile d'y répondre concrètement.

En ce qui concerne les préoccupations environnementales, le maître d'ouvrage reprecise tous les éléments du dossier, indique toutes les mesures compensatoires, fait état de partenariats avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Auvergne (CENA), de travail avec le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Ytrac.

Enquête instituée par arrêté préfectoral n°2012 - 1446 du 17/10/2012 Décision du TA n° E12000202 /63 du 25/09/2012

Pour l'agriculture, les quatre mesures principales sont présentées à savoir la compensation du déboisement, la constitution d'un stock foncier (convention avec la Safer Auvergne), le rétablissement des accès aux parcelles, l'indemnisation des propriétaires et exploitants.

Les points particuliers cités par les personnes impactées directement par le projet ont tous été abordés.

2. L'AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

2.1 Sur le dossier présenté :

Le dossier est volumineux, environ 400 pages de texte, illustrations et cartes dont la moitié expose l'état initial.

Certaines parties sont d'une lecture relativement aisée, accessibles pour tout public. D'autres sont constitués de documents plus spécialisés, élaborés et rédigés par des organismes différents et cela amène, parfois, à des doublons.

Dans leur ensemble, les documents présentés ont constitué un apport sérieux et suffisamment complet pour l'information du public

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae écrit que le dossier comporte un état des lieux approfondis et une analyse des impacts détaillés.

Cependant, elle estime que le maître d'ouvrage se borne à présenter l'ensemble des principes d'aménagement qu'il envisage de réaliser. Il n'y a pas de mesures concrètes ni d'engagement précis qui permette de s'assurer de la mise en oeuvre effective des dispositions envisagées.

Précision du maître d'ouvrage :

Le tracé présenté n'est qu'un tracé indicatif, le projet reposera sur la bande soumise à l'enquête publique. Un tracé optimisé sera recherché au sein de cette bande dans le cadre des études de projets détaillés. Ce tracé optimisé prendra en compte les recommandations et les engagements issus de la phase d'enquête publique et les résultats des investigations techniques complémentaires à conduire ainsi que l'objectif de réduction des impacts du projet. Suite à l'enquête, un dossier des engagements de l'État sera publié et sera évolutif ; il intégrera notamment tous les engagements pris pour préserver le milieu naturel.

Avis du Commissaire enquêteur :

Lorsque le projet en sera à sa conception détaillée, il sera plus facile pour le maître d'ouvrage d'indiquer les mesures précises à prendre ainsi que leur localisation, en concertation avec les élus, riverains, associations et administrations locales, pour favoriser l'intégration du projet dans son environnement.

2.2 Sur l'utilité publique :

Pour émettre un avis sur ce projet et savoir s'il peut être qualifié d'utilité publique il faut déjà se référer à l'analyse que j'ai faite et aux avis que j'ai pu donner sur la notice explicative et l'étude d'impact de ce dossier.

1 - Incidences sur le sous-sol, les eaux souterraines et superficielles :

La géologie ne présente pas de contraintes particulières quant à la réalisation du projet. Dans la zone d'étude, on note la présence de plusieurs cours d'eau (la Cère, la Jordanne, l'Authre, le ruisseau de Quitviers, le ruisseau de l'Antuéjou). Les objectifs de qualité fixés par le SDAGE Adour Garonne préconisent d'arriver au bon état écologique et chimique des eaux entre 2015 et 2021.

Dans la partie ouest du tracé, on trouve des sources destinées à abreuver le bétail et une à l'approvisionnement en eau potable individuelle.

Des mesures de protection des eaux sont prévues pour maîtriser la pollution en phase de travaux (collecte des eaux de ruissellement du chantier, ensemencement des talus pour éviter le ravinement, mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire).

En phase d'exploitation, la pollution des eaux doit être aussi maîtrisée en collectant les eaux de ruissellement de la voie routière. L'exutoire de ce réseau se fera dans des bassins multifonctions. Un assainissement sera mis en place le long de la RD 920 de part et d'autre de la Jordanne.

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude hydraulique liée à l'aménagement de la passerelle sur la Jordanne, de préciser les mesures que l'on va prendre en matière d'assainissement.

Précision du maître d'ouvrage :

L'étude hydraulique du secteur concerné par l'aménagement de la passerelle sera réalisée en phase d'étude du projet. Dans le cadre du dossier d'enquête publique au titre de la loi sur l'eau, toutes les dispositions seront portées à la connaissance du public. Le maître d'ouvrage précise dans sa note d'accompagnement les types d'assainissement à mettre en place (réseau d'assainissement de type étanche sur la majeure partie du projet, à partir de l'avenue de Tronquière, assainissement non étanche). Les bassins de collecte et de traitement des eaux pluviales seront dimensionnés et localisés en phase d'études détaillées.

Avis du Commissaire enquêteur :

Suite aux questions posées par des particuliers, le maître d'ouvrage affirme que le maintien des sources sera autant que possible privilégié. Celles qui ne pourraient pas être maintenues feront l'objet d'une indemnisation. Le dispositif d'assainissement aura pour fonction de récolter les polluants qui se répandent sur la chaussée, ceux qui se déversent accidentellement et le sel épandu pendant l'hiver.

Les dispositions décrites pour la phase chantier et pour l'exploitation permettent de penser que les incidences du projet sont faibles au sujet des eaux, tant souterraines que superficielles (le tracé traverse la Jordanne, les autres cours d'eau traversés sont intermittents).

2 - Incidences sur les inondations :

En ce qui concerne le risque inondation, les enjeux se situent au droit de franchissement de la Jordanne par l'actuelle RD 920.

Avis de l'Autorité Environnementale :

Pas de remarque sur ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

A cet endroit, le projet utilise la RD 920 qui est déjà existante. La mise en place d'un réseau de collecte des eaux le long de la départementale qui n'existe pas actuellement réduira encore ce risque.

3 - Incidences sur le milieu naturel (la flore, la faune, les zones humides, les corridors)

Les enjeux sont liés et à la traversée du bois de Lalande, de la forêt de Branviel, des zones humides de Danguilhem et de la Sablière basse. Les bois sont composées de hêtres, de pins, de petits chênes et de bouleaux.

La flore :

Les enjeux liés à la flore sont faibles.

La faune :

L'aire d'étude liée à la faune représente un enjeu fort :

-dans les zones humides du nord-est associé aux deux ruisseaux, il y a la présence du putois d'Europe, du triton marbré, de plusieurs espèces d'odonates et de chiroptères.

-dans la forêt de Branviel, on retrouve le triton et des reptiles. Le bois constitue également un espace de nidification pour l'avifaune.

-on note la présence des mêmes animaux près des haies et lisières (Jordanne et Branviel).

Les risques engendrés sont la collision ou la disparition à cause du dérangement.

La continuité écologique :

Elle a été mis en place par le Grenelle de l'environnement. Il existe un corridor forestier passant par le bois du Laurent et par la forêt de Branviel.

Les zones humides :

Elles possèdent un habitat protégé ; plusieurs espèces d'amphibiens ont été inventoriées (le triton marbré est une espèce déterminante), des reptiles (couleuvre) vivent dans ces milieux, de nombreux odonates y sont présents.

Des mesures vont être prises en faveur de la flore, la faune et les habitats naturels durant la phase des travaux (tableau page 238).

Des aménagements en faveur de la faune sont envisagés : ouvrage de rétablissement hydraulique, passages pour la petite et moyenne faune, clôtures pour les batraciens, aménagements en faveur des chauves-souris.

Des aménagements seront mis en place pour ne pas engorger les zones humides à l'amont de celles supprimées et pour éviter d'assécher celles subsistant à l'aval.

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae demande qu'il soit établi une carte de synthèse des continuités écologiques ; il faudrait préciser la localisation des 2 ha de zones humides supprimées et montrer où de nouvelles zones devraient être créées.

Précision du maître d'ouvrage :

Une nouvelle carte indiquant les passages pour la petite et moyenne faune, les aménagements en faveur des chiroptères, la compensation de déboisement est jointe à la note d'accompagnement.

Dans le procès-verbal en réponse, le maître d'ouvrage précise que les mesures de réduction des impacts seront soumises à l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) et du conseil national de la protection de la nature (CNPN).

Dans un tableau, la superficie des zones humides supprimées est portée (cela va de 50 m² à 10 700 m² pour un total de 17 900 m²). On trouve 5500 m² environ dans le secteur de la Sablière et une zone de 10 700 m² dans le secteur de Tronquière.

La compensation, en application des dispositions du Sdage Adour Garonne, sera de 3 ha.

Avis du Commissaire enquêteur :

Le projet traverse la forêt de Branviel sur 1,2 km, le bois de Lacapelotte sur 400 m et le bois de Lalande sur 150 m.

La forêt de Branviel est traversée du nord au sud par les RD 145 et RD 253 qui desservent la commune d'Ytrac. L'extrême sud est isolé par la RD 153, la voie de chemin de fer coupe le bois au nord est vers le lieu-dit les Taillades. Au sud on trouve déjà deux hameaux (la Forêt, les Bouleaux). Au nord, à la lisière de la forêt, la commune d'Ytrac y a implanté sa zone d'activité artisanale.

Cette forêt déjà impactée pourra faire l'objet d'une restauration pour ses zones dégradées ou déboisées. Une compensation à proximité permettrait de reconstituer l'effet de masse et de rétablir un corridor écologique.

Le projet traverse, à la Sablière 210 m de prairies humides et touche sept zones humides. La compensation à proximité du projet et le travail engagé avec le conservatoire d'espaces naturels d'Auvergne (CENA) devraient atténuer cet impact.

En conclusion, c'est une grande préoccupation pour la majorité des intervenants, l'impact est réel mais les mesures compensatoires prévues permettront de réduire grandement cette incidence sur le milieu naturel. Les dispositions prévues au dossier pendant la phase chantier sont très importantes, elles devront être parfaitement suivies tant pour la flore que surtout pour la faune afin que les nombreux animaux sauvages qui peuplent certains endroits restent sur place grâce aux précautions qui auront été prises.

4 - Incidences sur l'activité économique régionale

Le bassin d'Aurillac comportait 82746 habitants en 2009. Les quatre communes concernées par le projet présentent une augmentation de population, notamment de 1999 2007.

L'activité industrielle et commerciale est centrée sur Aurillac avec quatre parcs d'activité.

La ZAC du Puy d'Esban est implantée en bordure de la RN 122 sur la commune d'Ytrac et dispose de 22 ha pour les activités artisanales et industrielles. Le long de cette zone, une bande d'une largeur de 40 m situés au-dessus de la voie ferrée a été prévue pour le passage de la déviation. À proximité de la ZAC du Puy d'Esban se trouve la zone commerciale de la Sablière (où un hypermarché devrait se réaliser, avec une galerie marchande composée de boutiques, cafétéria, petites surfaces).

Avis de l'Autorité Environnementale :

Pas de remarque sur ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

Les incidences positives sur l'activité économique de la région sont importantes, en premier lieu pour les entreprises pendant la phase de chantier.

Une meilleure desserte des zones industrielle et commerciale existante ou à venir ne peut qu'être bénéfique.

Une diminution des temps de transport du Sud Ouest du Cantal (Saint-Mamet, Maurs) vers Aurillac et son bassin ne peut que renforcer son attractivité.

5- Incidences sur l'agriculture

Dans ce cadre péri-urbain, la pression sur les exploitations est importante : certaines ont connu des diminutions de surface non négligeable ces dernières années; le développement de l'habitat a été important consommant des espaces agricoles.

L'activité agricole est essentiellement tournée vers l'élevage ; les surfaces en terres labourables et prés de fauche représentent plus de 90 % de la surface agricole utile.

Avis de l'Autorité Environnementale :

Pas de remarques sur ce sujet

Précision du maître d'ouvrage :

A la suite d'observations d'agriculteurs, des Jeunes Agriculteurs, de la Chambre d'Agriculture, le maître d'ouvrage précise qu'un aménagement foncier aura lieu. Le conseil général a été sollicité pour lancer la procédure. Cela permettra d'améliorer les conditions de fonctionnement des exploitations agricoles concernées.

Une convention a été conclue avec la SAFER d'Auvergne pour constituer un stock foncier permettant de limiter les prélèvements sur les exploitations agricoles situées dans le périmètre d'aménagement.

Les accès à l'ensemble des parcelles agricoles seront rétablis pour permettre leur exploitation d'une manière satisfaisante.

Les propriétaires et exploitants agricoles qui ont subi un prélèvement foncier seront indemnisés par la Direction des Finances Publiques.

Avis du Commissaire enquêteur :

L'emprise sur les terres agricoles se situe surtout à l'ouest du projet entre le Pas du Laurent et l'entrée dans la forêt de Branviel. La déviation longe ensuite la voie ferrée et la zone d'activités puis s'incline vers l'aéroport et la zone industrielle d'Aurillac.

17 exploitations sont touchées, 10 avec une emprise SAU <1 %, 6 avec une emprise de 1 à 5 % et 1 seulement avec une emprise à plus de 5 % . Le nombre de coupures et d'exploitations concernées est relativement peu élevé.

En effectuant un aménagement foncier réaliste, en pratiquant des échanges, avec les ouvrages de franchissement réalisés (chemin de la Planèze reliant le Portulier au Pas du Laurent, chemin de Lalande, voie communale de Lasfargues, rétablissement des accès aux parcelles près d'Esban), des boviducs, l'impact sera moindre.

6- Incidences sur l'urbanisation :

L'urbanisation est assez « éclatée » dans l'aire d'étude. Autour d'une ville centre, on trouve des hameaux, des lotissements, des constructions dispersées. Les communes d'Ytrac et de Sansac sont séparées d'Aurillac par un espace naturel ou agricole. Les lotissements constituent le mode actuel d'aménagement du territoire et cela reste ponctuel et non structurant.

Il y aura, sans doute, après la réalisation du projet, une pression foncière sur le nord de la commune de Sansac de Marmiesse qui se trouve à proximité de la nouvelle voie et à proximité du giratoire de Lacapelotte. Il peut y avoir un développement du Bex d'Ytrac, près de la Sablière et du secteur de Puech-Long.

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae demande de compléter le dossier par une appréciation des impacts liés à une future urbanisation le long de l'actuelle RN 122, notamment sur les communes d'Ytrac et de Sansac de Marmiesse, dans les secteurs évoqués ci-dessus.

Précision du maître d'ouvrage :

Ce sont les PLU des quatre communes qui régissent les règles d'urbanisation. La servitude liée aux routes nationales (recul de 75m par rapport à l'axe de la route pour une construction neuve) sera levée.

Avis du Commissaire enquêteur :

Les PLU de ces communes devront être révisés afin d'adapter l'urbanisme futur en le structurant autour des hameaux existants et d'éviter un développement anarchique. La voirie passant par Puech-Long pour se rendre à Ytrac devra être élargie et améliorée ; elle est en effet très sinueuse, étroite et dangereuse l'hiver (verglas).

7- Incidences sur le paysage et le visuel :

L'étude réalisée par le cabinet Saunier montre que la forêt de Branviel présente une sensibilité forte de par sa dimension et sa notoriété (lieu de promenade et de loisirs). La plaine bocagère est de sensibilité moyenne, l'agglomération d'Aurillac de sensibilité faible.

Dans le secteur du Pas du Laurent, le tracé présente une possibilité de mise en valeur de la vallée de la Cère; dans le secteur du Portulier, il y a traversée de prairies et de boisements, avec une succession de déblais-remblais ; au carrefour de Lacapelotte, c'est la création du giratoire qui donne un caractère plus « urbain » au paysage; dans la forêt de Branviel, le tracé crée un couloir visuel lors de sa traversée et risque de diminuer l'effet de masse du boisement; sur la Sablière, les aménagements sont complexes (deux giratoires) et donneront un caractère urbain au secteur; à Tronquière, il y a une partie en déblai pour rétablir l'actuelle RN 122, ensuite on a l'occasion de qualifier l'arrivée sur l'aéroport d'Aurillac, aujourd'hui peu lisible. Pour chaque séquence décrite ci-dessus, des mesures d'aménagements seront prises : engazonnement des talus, plantations de haies, recomposition des lisières forestières, reconquête des délaissés par engazonnement ou boisement.

Avis de l'Autorité Environnementale :

Pas de remarque à ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

Le dossier détaille bien les dispositions arrêtées pour la prise en compte du paysage mais, malgré cela, on peut dire que les incidences sur le paysage sont plutôt négatives. Il faut que la route s'intègre harmonieusement au paysage. Ces mesures réduiront l'impact visuel de l'aménagement et essaieront de valoriser un paysage qui apparaît aujourd'hui comme banal.

8 - Incidences sur la pollution sonore :

L'aire du projet est en zone d'ambiance sonore modérée.

D'après les études menées, il y a trois secteurs où l'on voit un dépassement des seuils réglementaires admissibles : sur l'habitation de Mr Boudou à Lacapelotte (la maison sera acquise), sur le secteur de la Sablière (un écran acoustique de 650 m de long sera érigé), près de la future entrée sud-ouest d'Aurillac (un écran sera implanté sur 170 m).

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae demande une explication à propos des deux maisons situées près de la voie ferrée et le RN 122 actuelle près de la Sablière qui ne sont pas recensées dans l'évaluation du bruit.

Précision du maître d'ouvrage :

Ces 2 habitations seront acquises et déconstruites; les propriétaires sont informés (pour l'une, une promesse de vente est déjà signée).

Avis du Commissaire enquêteur :

Le projet passera tout de même près de quelques habitations : 70 m de l'habitation au Portulier, 50 m à Lacapelotte, 120 m de l'habitation du hameau de la Forêt, 40 m d'une habitation près d'Esban (cette maison est déjà à 20 m de l'actuelle route nationale). Bien sûr, en nombre, cela ne concerne que quelques riverains mais, pour eux, l'impact sonore sera effectif.

Grâce aux mesures compensatoires, on trouve sur l'ensemble de la zone concernée des mesures qui sont inférieures aux niveaux des normes réglementaires.

Par précaution, un contrôle des impacts sonores devra être effectué une fois la déviation réalisée et les dispositifs de protection installés.

9- Incidences sur les déplacements, la sécurité et le trafic :

La voie projetée desservira plus facilement le sud-ouest du département en direction de Figeac, se connectera à la RD 920 en direction de Rodez.

Sur la période 2005- 2009, 21 accidents corporels sont survenus (24 blessés et trois tués). Huit accidents concernent la partie sinueuse entre le Pas du Laurent et Barges, 5 dans la traversée d'Aurillac.

On constate 11 000 véhicules jour à la sortie d'Aurillac, 12 000 vers la Sablière et 5150 à la sortie du bourg de Sansac de Marmiesse.

Avec le développement de la ZAC d'Esban et de la zone commerciale de la Sablière, une augmentation du trafic d'environ 900 véhicules à l'heure de pointe est prévue.

Avis de l'Autorité Environnementale :

Pas de remarque à ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

L'arrivée à Aurillac par la RN 122 en provenance du sud-ouest du département du Cantal constitue à partir du Pas du Laurent, sur les 10 derniers kilomètres, la dernière section dangereuse et sinueuse, alors que le reste de l'itinéraire au sud a déjà en grande partie été aménagé.

Le projet aura indéniablement des incidences positives sur la sécurité de la circulation régionale et locale. On pourra ainsi venant de Figeac, contourner Aurillac et repartir vers Clermont-Ferrand sans un feu rouge.

Le trafic se répartira sur les voiries existantes et sur la nouvelle voie, évitant ainsi des densités de véhicules trop importantes. Les temps de parcours seront améliorés, de même que l'accessibilité aux zones d'activité, la charge de trafic pour accéder au centre-ville se répartira entre l'avenue Charles de Gaulle, l'avenue de Tronquières et l'avenue du Général Leclerc.

10- Incidences sur les autres projets locaux :

Les autres aménagements se trouvent dans le secteur de la Sablière : la STEP est déjà en place, la ZAC du Puy d'Esban en partie occupée, la ZAC de la Sablière à venir.

Avis de l'Autorité Environnementale :
Pas d'observation à ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

La réalisation de ce projet est d'une très grande importance pour les autres projets de cette partie du territoire. En effet, la desserte de ces zones est primordiale pour leur vitalité. La déviation de la RN 122 aura moins d'impacts que les deux ZAC (exemple : la déviation entraînera la disparition de 2 ha de zones humides, les deux ZAC vont en détruire 5,5 ha).

11- Incidences sur les finances publiques, la rentabilité publique, le coût du projet :

Le coût de la construction de la déviation est estimé, en septembre 2011, à 48 300 000 €. Le projet dégage pour la collectivité un taux de rentabilité de 12 %. Il permettra une économie sur la consommation d'énergie (2,39 t /jour de carburant soit 1,64 t /jour de gasoil, 0,75 t /jour d'essence).

Avis de l'Autorité Environnementale :

L'Ae recommande de donner l'estimation détaillée des mesures environnementales.

Précision du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage donne l'estimation chiffrée par groupes de mesure dans le tableau suivant :

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€

Avis du Commissaire enquêteur :

Le projet n'est pas encore finalisé, ce coût doit être davantage apprécié comme un ordre de grandeur qui, au regard de ces caractéristiques ne paraît pas choquant.

L'étude socio économique fait apparaître un bilan qui semble très positif. Le taux de rentabilité pour la collectivité est trois fois plus élevé que le taux d'actualisation (4 %).

Sur le coût total, on s'aperçoit que toutes les mesures compensatoires prennent une part de financement non négligeable.

12 - Les atteintes à la propriété privée :

Le projet présenté traverse évidemment des parcelles, agricoles ou boisées, privées. Lorsque les études détaillées seront fournies, il sera possible de définir l'emprise de la déviation.

Dans l'état actuel du dossier, trois habitations sont touchées et le maître d'ouvrage propose leur rachat (maison de M. Boudou à Lacapelotte, deux maisons en bordure de la RN 122 actuelle à la Sablière).

Trois établissements sont également impactés : une entreprise de location de matériel, un garage automobile et un funérarium toujours dans le secteur de la Sablière.

Avis de l'Autorité Environnementale :

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Ytrac.

Enquête instituée par arrêté préfectoral n°2012 - 1446 du 17/10/2012 Décision du TA n° E12000202 /63 du 25/09/2012

Pas de remarque à ce sujet

Avis du Commissaire enquêteur :

Compte tenu des caractéristiques de ce projet en milieu urbain (qualificatif que l'on peut employer dans le secteur de la Sablière), le nombre d'habitations ou établissements touchés est peu élevé.

13 - Les contre - propositions au projet :

Il n'y a pas eu à proprement parler de contre-proposition au projet.

- La variante « 1 bis mairie de Sansac » :

Elle est souhaitée par quelques personnes venues déposer leurs observations dans les registres.

Précision du maître d'ouvrage :

La variante « 1 bis » a été écartée à l'issue de la concertation publique. Elle engendre une fragmentation d'îlots agricoles au nord de la RD 153 de même qu'une fragmentation importante du massif boisé qui est déjà coupé par la RD 153. Le coût de cette variante est légèrement supérieur à celui de la variante retenue.

- Utilisation de la RN 122 actuelle :

Quelques uns prônent des travaux sur la route actuelle pour obtenir une amélioration ou l'utilisation de la RD 153 jusqu'au carrefour du golf.

Précision du maître d'ouvrage :

Compte tenu de la sinuosité de l'actuelle RN 122 entre le Pas du Laurent et Bargues, de la traversée du bourg de Sansac de Marmiesse, du nombre important des accès à cette voie et de l'accidentologie constatée sur ce parcours, l'hypothèse d'un aménagement sur place de la RN 122 a été écartée lors de la phase d'APSI.

Dans le hameau des Bessades, il y a beaucoup d'habitations qui disposent d'un accès direct sur la route départementale 153. La réutilisation complète de la RD 153 n'a pas été étudiée car le maintien de la traversée d'une zone agglomérée n'est pas compatible avec les objectifs de l'opération (sécurité routière).

- Variante n°3 :

Elle est souhaitée par M. le Maire d'Ytrac et plusieurs autres personnes qui défendent l'intégralité de la forêt de Branviel.

Précision du maître d'ouvrage :

Le choix du tracé a été fait 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 dans le cadre de la concertation publique par les acteurs locaux et le public.

Avis du Commissaire enquêteur :

On s'aperçoit qu'un consensus quasi général existe sur 2 parties du tracé proposé, à savoir du Pas du Laurent à Lacapelotte et d'Esban à l'avenue du Garric-croisement avec l'avenue du Bousquet. Le différent porte sur la partie centrale passant dans la forêt.

L'amélioration de la RN 122 actuelle est très difficile, celle-ci ne traverse pas moins de huit hameaux entre Sansac de Marmiesse et Aurillac.

Un tableau récapitulatif des critères analysés pour chaque variante est proposé à la page 231 du dossier.

En ce qui concerne le milieu physique (topographie, géologie, eaux superficielles, eaux souterraines) les résultats sont les mêmes pour les quatre variantes.

En ce qui concerne le milieu naturel (faune, flore, continuités) les variantes 1 et 1 bis présentent un impact très fort, la variante 2 un impact fort, la variante 3 un impact moyen. Pour le milieu humain, c'est l'inverse : les variantes 2 et 3 présentent des impacts très fort, fort ou moyen sur l'urbanisation, le bruit, l'agriculture alors que les variantes 1 et 1 bis ont des impacts faibles sur ces thèmes. Quelles que soient les variantes, le paysage est fortement impacté.

« Dans ce secteur, éviter une zone d'enjeu revient à traverser une autre zone d'enjeu ». Il a été privilégié une variante qui évite dans toute la mesure du possible les habitations, qui favorise le développement économique et qui impacte au minimum l'environnement, en évitant notamment les zones humides les plus sensibles. Lors de la concertation, la grande majorité des acteurs et des riverains s'était exprimée en faveur de cette variante.

2.3 Sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac :

-Commune d'Aurillac :

Le projet de déviation traverse les zones 1AUy, Ug, Uy, Uszp, Us, Uz, 1AUzp, A, Uyb, Uyd. Le projet est compatible avec les règlements de ces zones.

L'emplacement réservé n°1 prévu pour le contournement n'est plus compatible avec le projet et des éléments tels des haies, des jardins, des espaces verts se trouvent sur l'emprise du projet. Ils doivent être supprimés du document graphique du règlement du PLU d'Aurillac. Cette bande partait de la Sablière et allait vers Tronquières.

- Commune de Sansac de Marmiesse :

Le projet de déviation traverse les zones UC, AU, AUg, A, Aa, Ab, N et Ni et des éléments de végétation à maintenir ou à remplacer. Le projet est compatible avec le règlement des zones UC, A, Aa, Ab, N et Ni. Il n'est pas compatible avec le règlement des zones Au et AUg. Des espaces boisés classés et des éléments de végétation se trouvent sur l'emprise du projet.

Il faut compléter le règlement des zones AU et AUg afin d'autoriser les équipements d'infrastructures routières. Dans les documents graphiques, les espaces boisés classés ainsi que les éléments de végétation repérés présents en zone N doivent être supprimés.

Il s'agit de trois zones au nord de la RD 153, d'une zone à l'ouest de Lacapelotte, au sud de la RD 153, d'une zone à l'ouest du Portulier, d'une zone au sud du Pas du Laurent.

-Commune d'Ytrac :

Le projet de déviation traverse les zones 1AUy, N et A. Il est compatible avec le règlement de ces zones. Il traverse un espace boisé classé en zone N. Dans les documents graphiques les espaces boisés présents sur le tracé de la future RN 122 seront supprimés.

Cela concerne la partie de la forêt de Branviel qui est traversée depuis la commune de Sansac de Marmiesse jusqu'au lieu-dit Danguilhem et une toute petite partie au sud-est du hameau d'Esban, aux confins de la commune d'Aurillac.

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet RN 122- déviation de Sansac de Marmiesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac concernant les communes d'Arpajon, d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse, d'Ytrac emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Aurillac, de Sansac de Marmiesse et d'Ytrac.

43

Enquête instituée par arrêté préfectoral n°2012 - 1446 du 17/10/2012 Décision du TA n° E12000202 /63 du 25/09/2012

3. AVIS MOTIVE :

1. En ce qui concerne la propriété privée, 3 maisons seront rachetées (M. Boudou, M. Auratus, M. Clot) et 3 négociations auront lieu à propos de 3 établissements (HD Loc, le garage Fiat, le funérarium) tous trois mitoyens, dans le secteur de la Sablière. Dès lors l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive et est justifiée par les objectifs poursuivis par le projet.

2. Le projet trouve sa justification, au point de vue de l'intérêt public, pour deux raisons essentielles :

l'augmentation du trafic routier et l'engorgement à l'entrée d'Aurillac, le rond-point de l'Europe représentant la seule entrée dans la ville en venant du sud-ouest.

2. Ce projet est nécessaire pour assurer une meilleure sécurisation du trafic routier sur l'axe Aurillac – Figeac en créant une voie rectiligne, avec des accès par giratoires, évitant ainsi les virages dus au relief montagnard, sources d'accident.

L'accès à la ville d'Aurillac est facilité (cela représentera une deuxième voie d'accès : avenue Charles de Gaulle, avenue de Tronquières), les temps d'attente raccourcis et la liaison Figeac-Clermont-Ferrand ou Figeac-Rodez améliorée. Cette liaison pourra se faire sans traverser le centre d'Aurillac, en circulant sur cette voie qui existera à la périphérie de la ville.

3. Pour se rendre compte si la réalisation de l'opération ne va pas entraîner des inconvénients excessifs par rapport à l'utilité qu'elle présente, il est nécessaire de faire la balance entre les aspects positifs du projet, ses aspects négatifs, les thèmes où les impacts sont les moins forts par rapport à d'autres tracés, les thèmes où ils sont identiques.

Aspects positifs du projet	Thèmes n° 4 - 6 - 9 - 10
Aspects négatifs du projet	Thèmes n° 3 - 7
Impacts moindres que le tracé n°3	Thèmes n° 5 - 8
Impacts identiques au tracé n°3	Thèmes n° 1- 2 – 11 – 12

Tous les éléments n'ont pas le même poids, je considère que les points 4, 5, 6, 8, 9 10 sont déterminants (représentant les activités humaines en général). Les points négatifs concernent l'environnement naturel et les paysages (surtout dans la partie centrale). Les mesures de compensation sur ces deux points s'avèrent prépondérantes pour réduire les conséquences du projet sur le milieu naturel.

Ainsi au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous tendent le caractère d'utilité ou de désutilité du projet soumis à l'enquête, je considère que les avantages que présente ce projet l'emportent sur les inconvénients qu'il pourrait générer et sont en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique et de sa réalisation.

En conséquence, après :

- l'étude et l'analyse du dossier des enquêtes,
- m'être rendu sur place plusieurs fois et visité la zone d'étude
- m'être entretenu avec le président de la CABA et les différents maires des communes concernées
- avoir écouté le public au cours des huit permanences
- avoir rencontré le maître d'ouvrage
- avoir examiné et analysé les observations présentées durant l'enquête

Sur la forme et la procédure de l'enquête, considérant :

- que les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et les affichages en Mairie et sur les panneaux administratifs,
- que le dossier soumis à enquête était conforme à la réglementation en vigueur, suffisamment complet et comportant toutes les informations nécessaires pour la bonne compréhension du projet,
- que mes huit permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation

Sur le plan de l'utilité publique, considérant :

- que les conditions de circulation et que la sécurité seront améliorées
- que la circulation de transit dans la ville d'Aurillac sera facilitée
- que le développement de l'économie locale sera favorisé en permettant un accès rapide aux zones d'Esban et de la Sablière
- que le projet dévie les secteurs urbanisés (la Forêt, les Bouleaux, les Bessades) en protégeant ainsi le cadre de vie des habitants
- que la préservation des activités agricoles a bien été prise en compte
- que le projet ne traverse aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
- que les inconvénients du projet sur le plan environnemental, bien qu'existants sur la forêt de Branviel et les zones humides traversées, sont atténués par les mesures de compensation proposées
- que les autres incidences pénalisantes (bruit, visuel) restent dans le domaine des seuils réglementaires et sont prises en compte dans le dossier existant, qu'elles seront étudiées de façon plus précise dans les études détaillées de manière à être réduites
- qu'un développement d'une urbanisation raisonnée pourra se mettre en place autour de l'actuelle RN 122, évitant le « mitage » autour des hameaux de Labattude, Bargues, Salavert
- que des travaux connexes de voirie (Puech Long, accès au Bex) pourront voir le jour avec ce projet et amélioreront la circulation dans le secteur
- que des équipements nouveaux (passerelle sur la Jordanne, récupération des eaux le long de la RD 920, bandes cyclistes sur l'actuelle RN 122) seront effectués

Je conclus en émettant un **AVIS FAVORABLE**,

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

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

J'émetts également le souhait que toutes les mesures de compensation relatives à l'environnement, l'agriculture, à la protection contre le bruit décrites ci-dessus soient mises en place de façon effective.

Je souhaite également que soient examinées les possibilités de prendre en compte les observations particulières analysées dans la présente enquête.

A Andelat le 17 janvier 2013

Le commissaire-enquêteur

Bernard Thomas

