



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

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

n° Ae : 2012-21

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la déviation de la RN 122 à Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac (15).

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

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Clément, Féménias, Letourneux, Schmit.

*

* *

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

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

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

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

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

1 Désignée ci-après par Ae

Synthèse de l'avis

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

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

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

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

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

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

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

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte



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

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

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

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

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

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

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

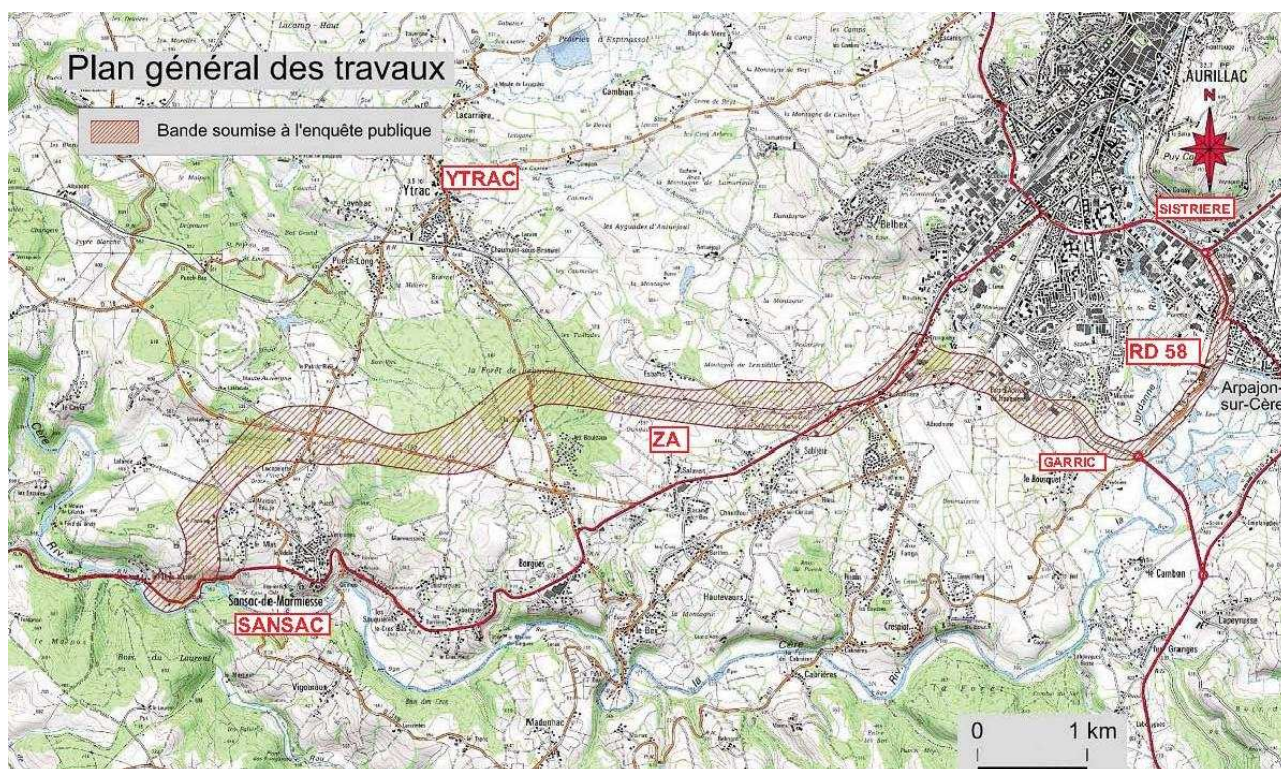
Le projet d'aménagement de la déviation de Sansac-de-Marniesse et raccordement au contournement sud d'Aurillac mesure 13 km de long, dont 10 km de tracé neuf et présente un coût qui est estimé à 48,3 M€ (valeur 2011).

Le projet vise à :

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

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

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



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

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

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

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

1.3 Les effets cumulés

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

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

1.4 Le programme de travaux

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

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

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

2 Les procédures relatives au projet

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

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

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

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

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

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

3 L'analyse de l'étude d'impact

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

4 Accotement

5 Ordre d'insectes des Libellules

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

d'impact

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 L'analyse de l'état initial

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

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

3.3 L'analyse des variantes et les raisons du choix

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

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

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

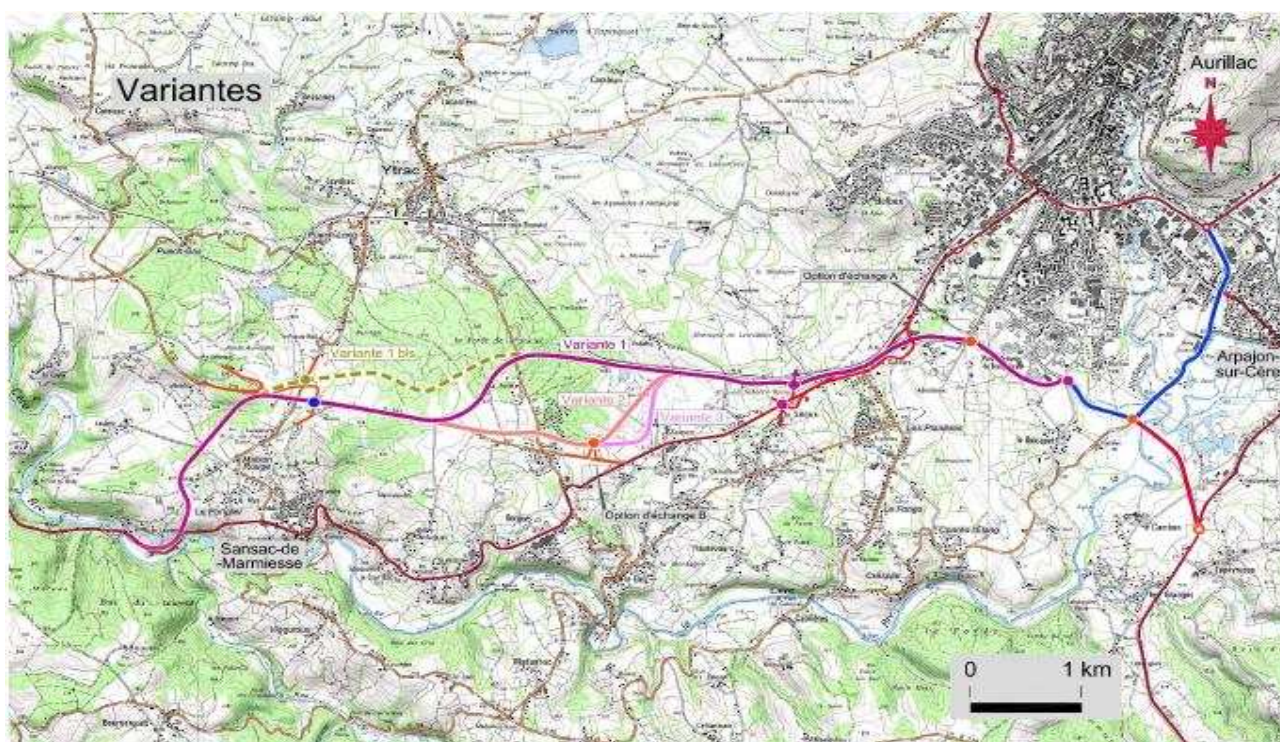
automobile, maison) et une solution de base avec maintien de ces constructions. Au cours de la réunion de travail organisée sur place avec les rapporteurs, le maître d'ouvrage a clairement indiqué que la solution retenue était la variante avec acquisition de ces bâtiments.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

3.4.1 Sur les eaux superficielles et souterraines

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Sur le bruit

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

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

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

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

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

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

3.4.3 Sur les milieux naturels

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ainsi, la ZAC de la Sablière prévoit l'aménagement de 5 bassins situés sur la frange sud de la voie ferrée, zone foncière dite officieusement réservée au bénéfice de l'aménagement de la présente route (page 130 du dossier⁹). Il est prévu que ces bassins, aujourd'hui non réalisés, puissent se déverser au nord de la voie ferrée, pour reconstituer des zones humides. Le tracé de la future RN 122 emprunte le foncier de ces 5 bassins. Ces bassins devraient être transférés au nord de la voie ferrée, sur les zones humides précitées. Une compensation complémentaire pour zones humides sera par suite à prévoir.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.6 Sur le suivi des mesures

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

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

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

3.5 Le coût des mesures d'insertions environnementales

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

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

3.6 Les méthodes utilisées et les difficultés rencontrées

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

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

3.7 Le résumé non technique

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

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



Plan de situation du projet