



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE

RN 122

AMÉLIORATION DE
LA TRAVERSÉE DU SECTEUR DE MAURS
ET DE SAINT-ETIENNE-DE-MAURS



DATES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE
DU 26 MARS AU 2 MAI 2024



SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DU PROJET

- 1.1. Le contexte : La RN122 un axe central du maillage routier
- 1.2. L'historique du projet
- 1.3 Les objectifs du projet
- 1.4 Les acteurs du projet

2. LA CONCERTATION PRÉALABLE

- 2.1. Le cadre réglementaire de la concertation
- 2.2. Les objectifs de la concertation préalable
- 2.3. Les modalités de la consultation participative

3. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

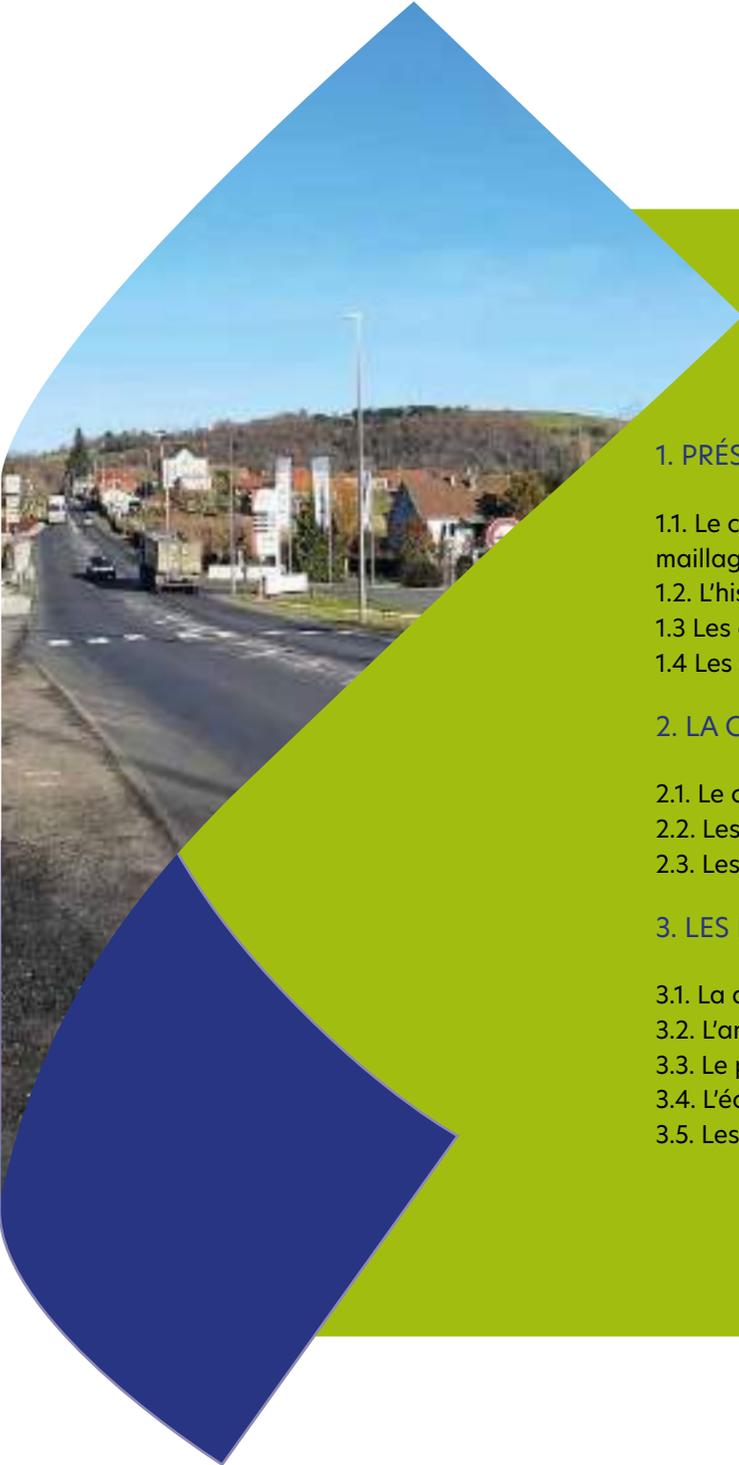
- 3.1. La desserte du territoire
- 3.2. L'analyse urbaine et paysagère
- 3.3. Le patrimoine
- 3.4. L'économie
- 3.5. Les modes actifs

- 3.6. Le trafic actuel
- 3.7. L'accidentologie
- 3.8. Le milieu humain
- 3.9. Le milieu naturel
- 3.10. Le diagnostic de l'usage
- 3.11. La synthèse des enjeux

4. LES RÉPONSES D'AMÉNAGEMENT SOUMISES À LA CONCERTATION

- 4.1. Les familles de variantes
- 4.2. La présentation des variantes
- 4.3. La comparaison des variantes au regard des réponses aux objectifs

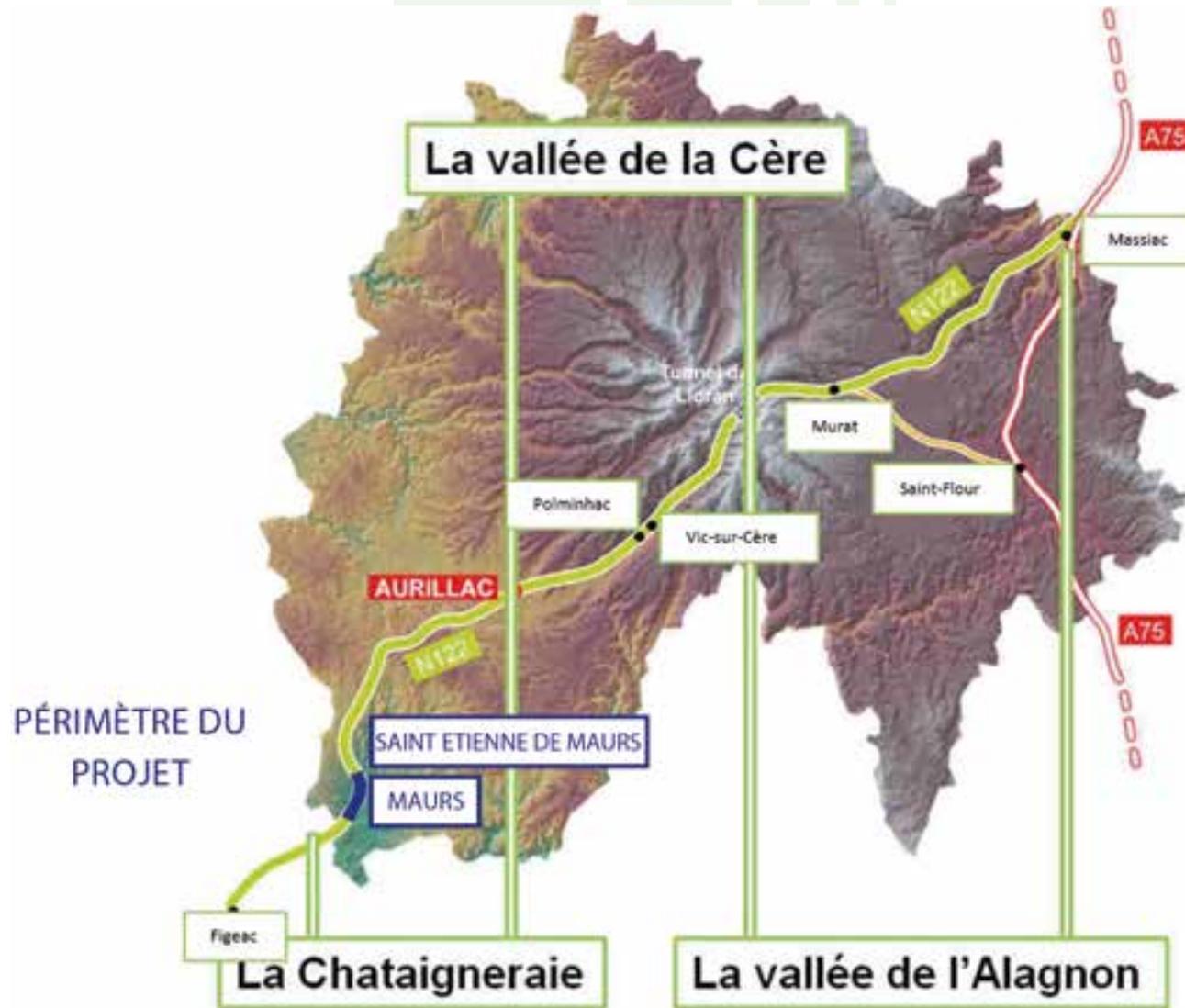
5. LES SUITES À DONNER ET LES FINANCEMENTS







1. PRÉSENTATION DU PROJET



1.1 LE CONTEXTE : LA RN122 UN AXE CENTRAL DU MAILLAGE ROUTIER

LA RN122, ÉLÉMENT FORT DU MAILLAGE ROUTIER « TRAIT D'UNION » ENTRE FIGEAC ET AURILLAC.

La RN 122 permet de relier Figeac à l'A75 au niveau de la commune de Massiac en traversant Maurs, Aurillac, Le Lioran et Murat. Elle est aménagée en route bidirectionnelle, en accord avec les faibles niveaux de trafic observés sur l'axe. La topographie aux abords de la RN 122 est montagneuse et contrainte.

Le trafic est d'environ 4000 véhicules jour sur les extrémités de l'axe au niveau de Massiac et Figeac, entre 4000 et 7000 véhicules sur les communes au droit de l'itinéraire comme Murat, Vic-sur-Cère, Maurs et en approche d'Aurillac, pour atteindre 14 000 véhicules au niveau d'Aurillac et au sud du bassin Aurillacois.

C'est une liaison essentielle à l'intégration territoriale des communes de Maurs et Saint-Étienne de Maurs au sein du département du Cantal et, au delà, de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Au niveau de Maurs, cette voie assure plusieurs rôles :

- 📍 Elle permet la desserte locale
- 📍 Elle supporte le trafic de transit et d'échange (dont des poids lourds),
- 📍 Elle est le principal espace de convergence des habitants,
- 📍 Elle est l'artère commerciale principale (avec plusieurs terrasses et une place dévolue au marché les jeudis).

L'État porte un projet de désenclavement du Cantal (15) dont fait partie ce projet d'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Étienne-de-Maurs.



1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

En 2017, une étude de désenclavement du bassin d'Aurillac et des territoires à enjeux du Cantal le long de la RN122 entre Figeac et Massiac a permis d'identifier les aménagements possibles permettant d'améliorer le niveau de service offert aux usagers de la RN122, ainsi que l'accessibilité des territoires du département du Cantal. L'étude d'itinéraire réalisée en concertation avec les élus locaux, a conclu à la fonction importante de la RN122 en terme de transit local, la qualifiant de véritable épine dorsale du département. Le diagnostic a en outre mis en évidence les difficultés rencontrées dans la traversée du bourg de Saint-Étienne de Maurs ainsi que le caractère accidentogène de la traversée de la zone agglomérée de Maurs.

Le 8 juin 2020, une décision ministérielle demande d'approfondir la réflexion sur l'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Étienne de Maurs avec la mise en œuvre d'une étude d'opportunité de deuxième phase. Elle doit présenter plusieurs variantes d'aménagements y compris une variante de référence correspondant à des aménagements sur place de la traversée des deux communes. L'objectif est de comparer les différents scénarios d'aménagement possibles, de préciser leur faisabilité technique, leur délai de réalisation et leur coût, eu égard notamment aux enjeux environnementaux, et d'identifier, au travers d'une analyse multicritère, la solution préférentielle.

La réalisation des études d'opportunité de deuxième phase a débuté le 12 septembre 2021. Une équipe pluridisciplinaire a été mobilisée pour réaliser un diagnostic territorial enrichi par une phase d'écoute et de partage des réflexions avec les usagers, les habitants et les élus du territoire. Cette phase a fait l'objet d'approfondissement pour être au plus près des spécificités et des attentes locales.



L'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Étienne de Maurs et le choix potentiel d'un futur tracé de la RN122 constitue l'écho d'une volonté politique d'améliorer le niveau de service offert aux usagers de la RN122 et ainsi la sécurité, la fluidité, et l'accessibilité du Cantal en général dans le but de désenclaver le bassin d'Aurillac, avec une vision prospective et opérationnelle des aménagements possibles.



Une démarche exemplaire de participation du public a été réalisée le 28 avril 2022.

Les riverains ont été associés à l'ensemble de la démarche d'élaboration des études :



Diagnostic du territoire,



Identification des dysfonctionnements du réseau routier du secteur et des objectifs du projet,



Recherche des différentes solutions permettant d'apporter une réponse proportionnée à ces objectifs.

A ce titre, 460 personnes ont répondu à un questionnaire en ligne et en présentielle, afin de faire remonter leurs connaissances du territoire (usages de la RN122, ...) et leurs attentes vis-à-vis d'un projet sur la RN122.

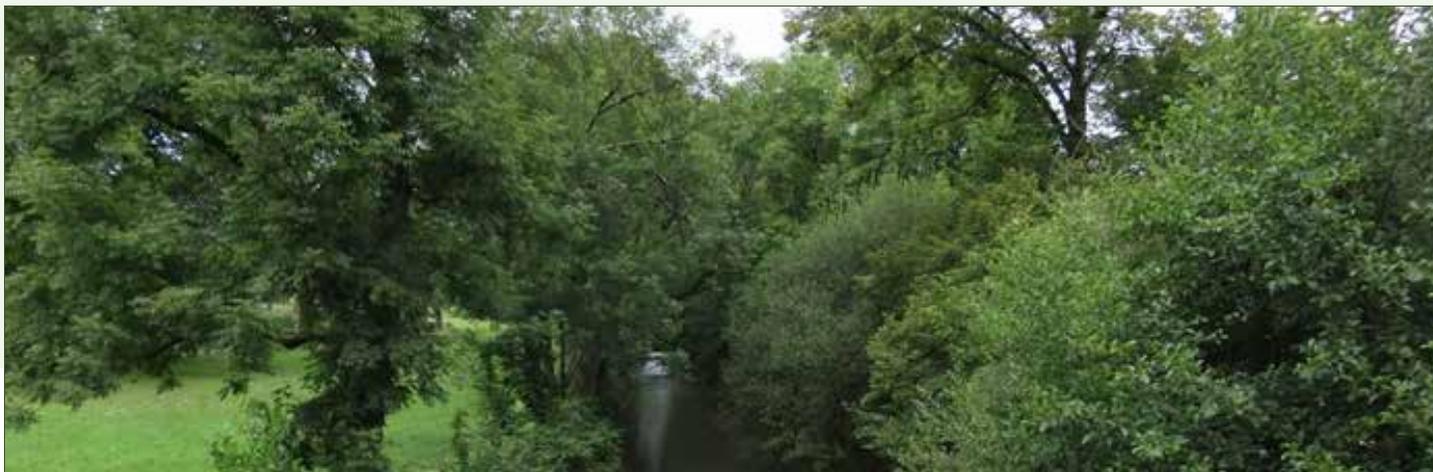
Ce volet est détaillé en chapitre 3.10 du présent dossier de concertation.



1.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Au regard des résultats des diagnostics du territoire et des retours de la consultation « amont », le projet d'aménagement routier en cause a pour objet de répondre aux objectifs suivants :

-  Mieux partager et pacifier l'espace
-  Sécuriser les déplacements
-  Développement touristique à préserver et renforcer
-  Amélioration du transit dans la traversée de Maurs
-  Préserver et développer la conurbation formée par les deux communes
-  Activité économique à préserver et développer
-  Améliorer le cadre de vie
-  Préserver les milieux naturels
-  Phasage / Calendrier de l'opération
-  Effets sur la desserte des bassins d'emplois d'Aurillac, Decazeville et Figeac



1.4 LES ACTEURS DU PROJET

L'ETAT - MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

En tant que propriétaire du réseau routier national, l'Etat est Maître d'ouvrage du projet sur la RN122 d'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Étienne de Maurs.

Il est localement représenté par la Préfète de Région et, auprès de lui, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL AuRA), service déconcentré du Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, en charge des Transports.

Le Maître d'ouvrage d'un projet est la personne qui passe commande pour la construction de l'ouvrage. Il lui appartient, après s'être assuré de l'opportunité de la faisabilité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé.

LE COMITÉ DE PILOTAGE

Il est composé du préfet de département, des parlementaires, du Conseil départemental du Cantal (CD15), de la communauté de communes Châtaigneraie-Cantalienne et des communes, les chambres consulaires et les services de l'Etat (Architecte conseil de l'Etat, DREAL AuRA, Direction Départementale des Territoires - DDT, Direction Interdépartementale des Routes - DIR, ...).

Le comité de pilotage est réuni aux étapes importantes du projet dans un objectif de prise de décision concertée.

LE COMITÉ TECHNIQUE

Il réunit principalement les représentants des communes et communautés de communes concernées, certains services de l'Etat (DREAL, DDT, DIR MC).





2. LA CONCERTATION PRÉALABLE

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation s'est réalisée en deux phases distinctes :

- 👉 Phase 1 : Large consultation publique facultative de co-construction (réalisée) ;
- 👉 Phase 2 : Concertation préalable (objet du présent dossier).

La phase d'étude et de définition du projet devra permettre d'établir le dossier d'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet. A ce titre :

- 👉 La concertation fait partie intégrante du processus de réalisation du projet ;
- 👉 Le Maître d'ouvrage explique sa démarche, présente les études et expose les contraintes déjà identifiées ;
- 👉 Les acteurs du territoire (élus, habitants, usagers,...) enrichissent les études de leurs propres connaissances du territoire tout en exprimant leurs avis et leurs préoccupations.

La concertation préalable :

- 👉 L'évolution de la réglementation, la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement, mais aussi la nécessité d'associer les acteurs de terrain aux grandes décisions ont modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics.
- 👉 De ces nouvelles exigences de transparence et de responsabilité sont nées les procédures de concertation : avec pour objectif la participation de tous les acteurs du territoire à l'élaboration du projet, la concertation préalable, systématique sur les dossiers routiers d'envergure, permet à l'équipe projet d'enrichir sa connaissance et son évaluation des enjeux du territoire.
- 👉 Elle suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter.
- 👉 Ce dossier a vocation d'offrir à tous les moyens de s'informer, d'échanger et de débattre.

LA PRÉSENTE CONCERTATION EST ORGANISÉE EN APPLICATION DES ARTICLES L121-15-1 ET L121-16 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :

- D'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;
- D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;
- De sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;
- D'améliorer et de diversifier l'information environnementale.

L'article L121-15-1 prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets assujettis à une évaluation environnementale, c'est à dire pour les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

2.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PARTICIPATIVE

COMMENT S'INFORMER ?

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Il s'agit d'une synthèse des études d'opportunité de phase 2 à l'avancement, Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

Dans les mairies de Maurs et Saint-Étienne de Maurs ;

En le téléchargeant sur les sites internet :

De la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

www.rn122-secteur-de-maurs.fr

De la préfecture de la région Auvergne-Rhône-Alpes

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/auvergne-rhone-alpes>

De la préfecture du Cantal

<https://www.cantal.gouv.fr/>

LA RÉUNION PUBLIQUE ET LES PERMANENCES

Le projet sera présenté par le Maître d'ouvrage. Vous pourrez faire part de vos questions, avis et remarques en prenant la parole ou par le biais des questionnaires mis à votre disposition.

Ces moments d'échanges directs entre le Maître d'ouvrage et le public se tiendront :

- Sur le marché de Maurs place de la Grande Fontaine

Le jeudi 04 avril 2024 de 8h30 à 12h30

Le jeudi 18 avril 2024 de 8h30 à 12h30

- À la salle des fêtes de Saint-Étienne de Maurs

Le jeudi 04 avril 2024 à 18h30

- À la salle des fêtes de Maurs

Le jeudi 18 avril 2024 à 18h30

ET POUR PARTICIPER ?

LE REGISTRE D'EXPRESSION

Mis à disposition dans les mairies de Maurs et Saint-Étienne de Maurs aux heures habituelles d'ouvertures pendant la période de concertation, vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

LE RECUEIL DES AVIS PAR COURRIEL OU COURRIER

Vous pouvez faire connaître votre opinion ou poser vos questions :

Par courriel à l'adresse :

rn122-maurs-st-etienne-de-maurs@developpement-durable.gouv.fr

Par courrier à l'adresse :

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Service Mobilités Aménagement Paysages / Pôle Opérationnel Ouest

Concertation RN122 à Maurs et St-Etienne de Maurs

7 rue Léo Lagrange

63033 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1

**LA CONCERTATION PRÉALABLE
SE DÉROULE DU**

26 MARS AU 2 MAI 2024





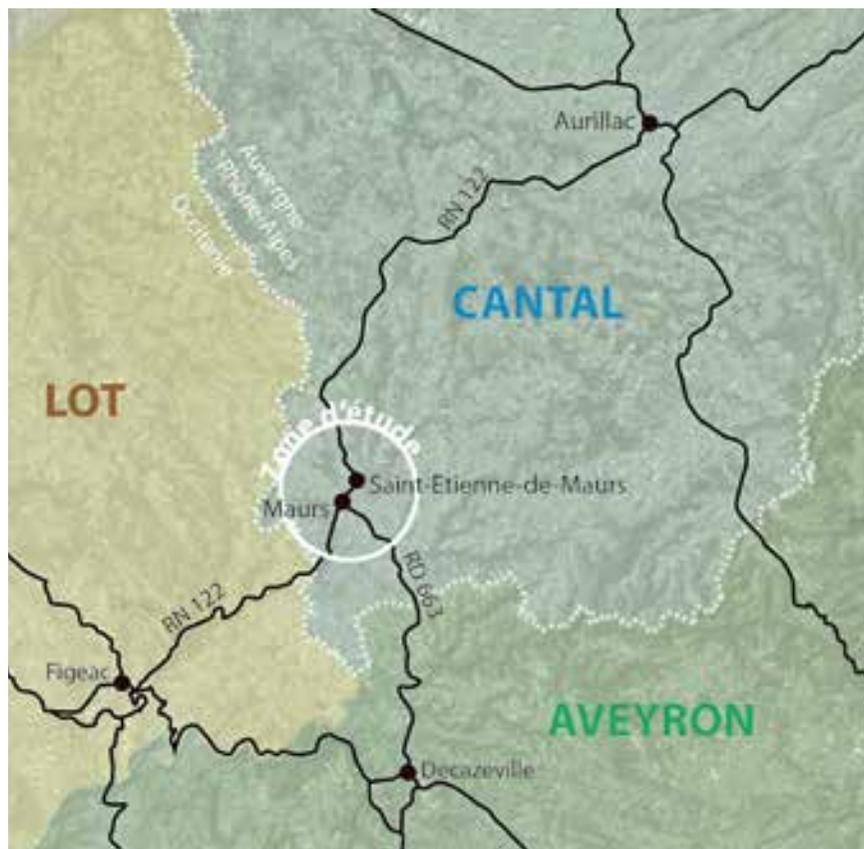
3. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

3.1 LA DESSERTE DU TERRITOIRE

L'entité Maurs / Saint-Étienne de Maurs (3 000 habitants) se situe au croisement de la RN122 (Aurillac - Toulouse) et de la RD663 (reliant Decazeville) et assure le rôle de porte d'entrée sur un territoire élargi (Pays de La Châtaigneraie, Département du Cantal, ancienne région d'Auvergne, région Auvergne-Rhône-Alpes).

Convergence des axes de desserte (RN122, RD19-663) au cœur de Maurs profitant de sa forme comme d'une vaste intersection.

Trafic de 6 300 véhicules/jour (comptages en 2021) sur RN122 et 8 100 véhicules/jour tout axe confondu → 5 à 7% de poids-lourds.



Une RN122 aux multiples rôles :

- Elle assure la desserte locale,
- Elle supporte le trafic de transit et d'échange (dont des poids-lourds),
- Elle est le principal espace de convergence des habitants,
- Elle est l'artère commerciale principale (avec plusieurs terrasses et une place dévolue au marché les jeudis).

La RN122, élément fort du maillage routier, « trait d'union » entre Aurillac, Figeac et Decazeville via la RD663

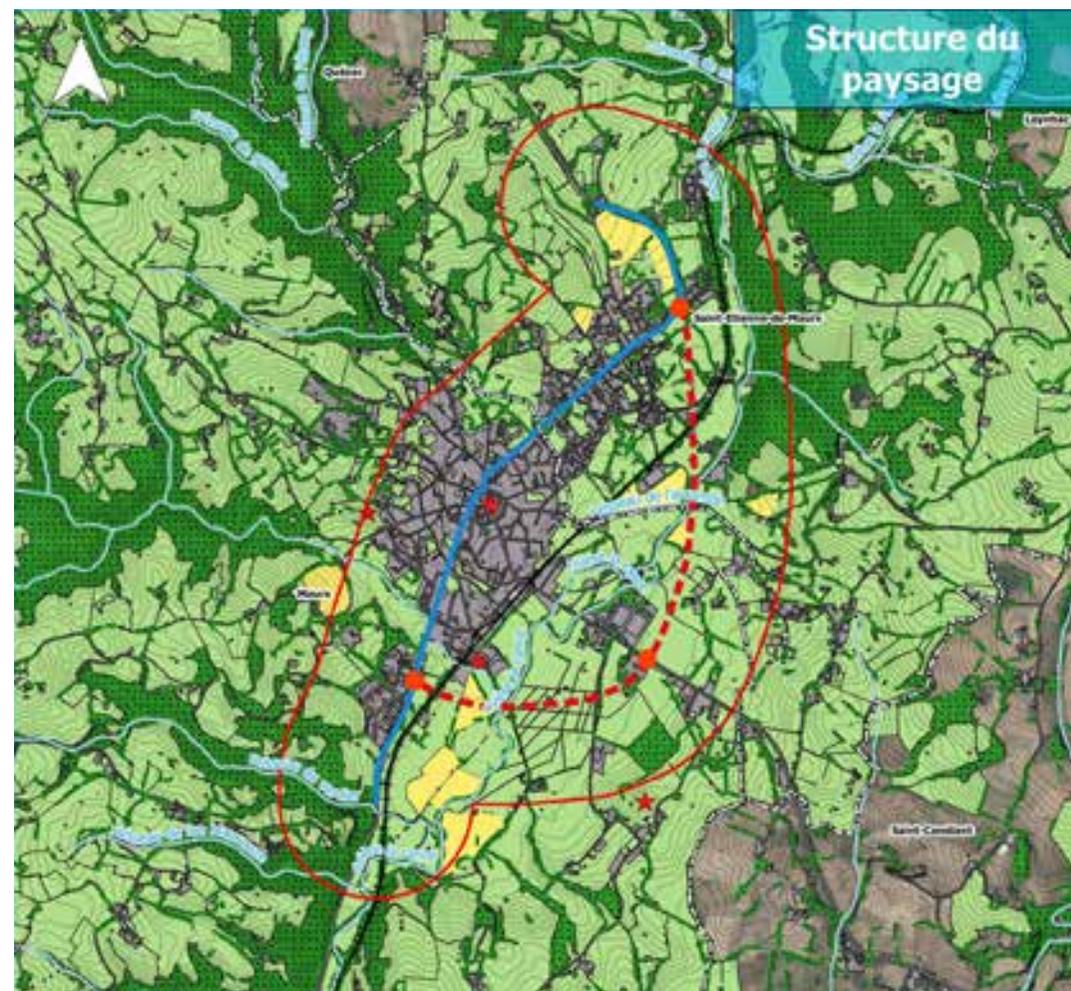
Une liaison essentielle à l'intégration territoriale des communes de Maurs et Saint-Étienne de Maurs au sein du département du Cantal et, au-delà, de la région Auvergne Rhône-Alpes.

3.2 L'ANALYSE PAYSAGÈRE ET URBAINE

3.2.1 Les principales caractéristiques de ce paysage

Les structures paysagères suivantes forment l'identité du territoire :

1. Le **socle du relief** avec la forme générale du sol (bassin et côteaux) et ses particularités telles que les buttes ponctuelles.
2. Le **réseau hydraulique** (cours d'eau, plans d'eau, zones humides...) qui dessine le paysage.
3. Les **ensembles végétaux** (les zones boisées en appui sur les zones de reliefs prononcés, les cordons le long des cours d'eau, le bocage agricole, les étendues cultivées non fragmentées)



3.2.2 Les perceptions du paysage



DEPUIS LES COMMUNES

Quelques ouvertures visuelles guidées par le relief et le développement urbain sont existantes. De plus, une alternance entre les points de vue sur les environs proches ou sur le paysage lointain existe.

AU FIL DE LA RN 122

6 types de séquences paysagères distinctes existent depuis Saint-Étienne de Mours. Ces ambiances témoignent de l'évolution urbaine des deux communes fortement influencées par la RN dans leur traversées.

3.2.3 L'aménagement urbain

Un espace dévolu aux piétons, services, commerces, et aux terrasses qui reste confortable sur le tour de ville de Mours, mais un aménagement de l'espace public générant une ambiance très routière et des traversées piétonnes de l'axe difficiles et inhospitalières.

Des largeurs importantes de voiries routières inadaptées à un milieu urbain...



Des tracés rectilignes qui peuvent engendrer des prises de vitesses...

Grandes séquences urbaines et paysagère en traversée de Mours à la sortie de Saint-Étienne de Mours



« Maison de charme »

« Faubourg »

3.2.4 Les grandes orientations du PLUi

L'objectif du projet est de s'appuyer sur les grandes orientations du PLUi pour bâtir un projet cohérent et équilibré.

Tissus urbains et orientations de développement

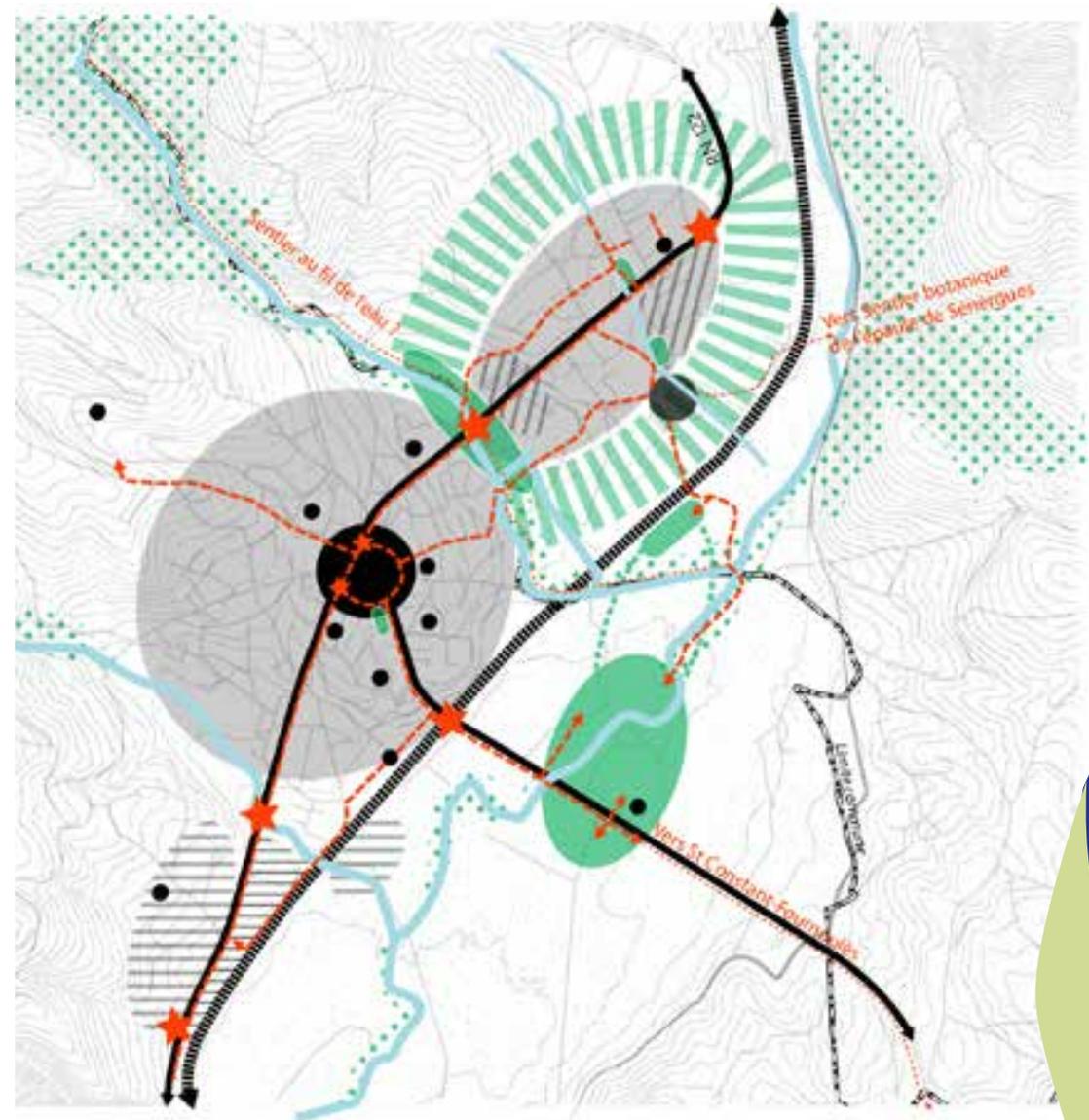
- Noyau urbain
- Historique -
- Noyau urbain historique et économique
- À consolider, travail sur la vacance, l'expérience client / qualité d'usage et des espaces publics -
- Développement urbain contemporain à dominante habitat
- À conforter dans les dents creuses du tissu bâti, en travaillant sur la vacance, la densité et la vie locale -
- ▨ ZONES commerciales et artisanales existantes
- Urbanisme de «boîtes», à qualifier par un travail sur l'espace public, et/ou un travail sur les enveloppes architecturales -
- ▨ ZONES commerciales et artisanales : extension/développement en continuité de l'existant
- Vigilance quant à la concurrence avec l'existant (cf. équilibre centre-bourg), et consommation des terres -
- Equipements publics/services
- Structurants à l'échelle de la conurbation -

Travailler les axes structurants et la trame viaire

- Permettre/Renforcer les mobilités actives (piétons, cyclistes)
- Irriguer l'intégralité de la conurbation par un réseau mobilité active structurant, via requalifications de voies ou partage différencié de la voirie -
- Chemins de randonnées
- Balisage/aménagements/créations : valoriser les possibilités de loisir d'un environnement rural -
- ★ Points d'attentions particulières sur le tracé des axes structurants
- Soigner des espaces qui donnent le ton : entrées de ville, de conurbations, de centre historique... -

Une donnée essentielle dans l'attractivité de la conurbation : le cadre paysager

- Environnement de la conurbation : cultures, espaces naturels, forêts et ripisylve
- À préserver, lutter contre le mitage, maintenir la continuité des espaces cultivés -
- Parc inondable intercommunal, espaces verts, jardins et espaces naturels
- Existants ou à créer en soutien de la qualité de vie sur la conurbation (améliorer l'attractivité de logements sans extérieurs, les expériences et usages offerts aux résidents et visiteurs des deux communes) -
- ▨ Ceinture vivrière
- Terres agricoles dédiées à l'agriculture de proximité via un dispositif de contrôle de leur affectations (micro-fermes, cultures communales pour alimentations équipements publics ou marché de Maurs...) -



3.3 LE PATRIMOINE

Les activités du territoire sont protégées par son patrimoine naturel et paysager. Le périmètre d'étude présente de nombreux éléments patrimoniaux qui caractérisent le paysage du territoire de Mours et ses environs.

Monuments historiques

La zone d'étude s'inscrit dans les périmètres de protection de l'église Saint Césaire.

Patrimoine archéologique

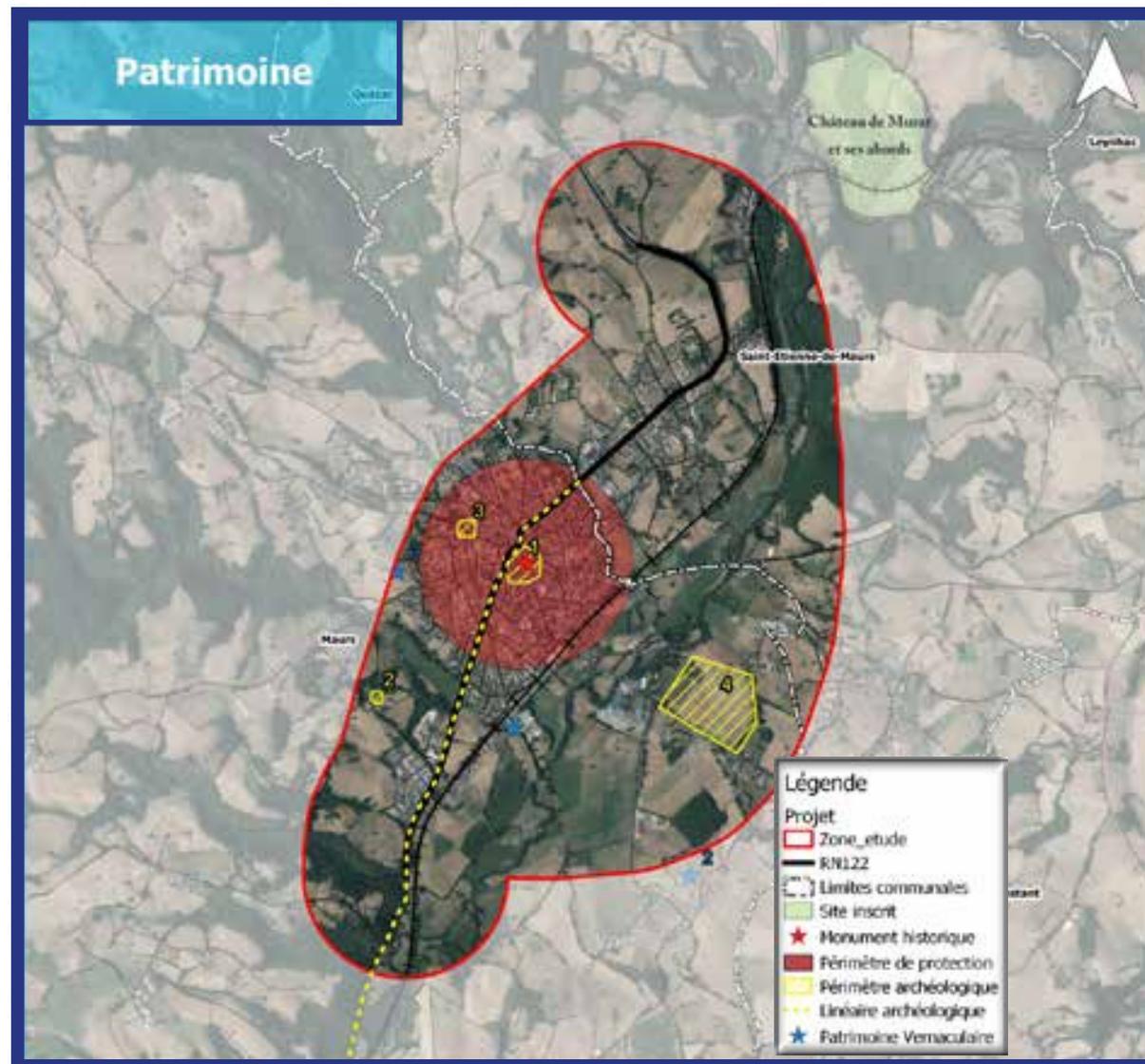
14 entités archéologiques sont recensées sur le site d'étude.

Patrimoine vernaculaire

Est ainsi retrouvé un bâti constitué de :

- Maison et ferme traditionnelle ;
- Four à pain ;
- Sécadou, grange ;
- Chapelle ;
- Moulin, puit.

Parmi ce patrimoine bâti est également perceptible un patrimoine végétal constitué d'alignements d'arbres et d'arbres isolés.



(1) Église de Saint Césaire à Mours - (2) Château de Laborie - (3) Le moulin du Truel
(4) Le Vert à Les Barthes - (5) Château de Murat



Vues depuis et sur le bassin de Mours





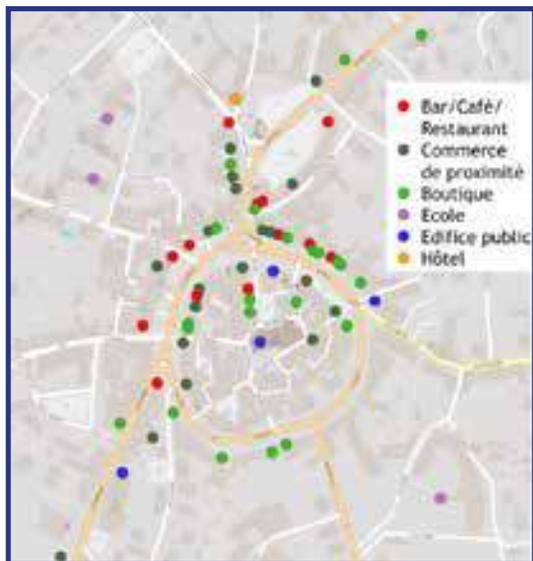
3.4 L'ÉCONOMIE

Un pôle commercial et serviciel central de la communauté de communes, qui présente quelques signes de fragilité ces dernières années...

Maurs et Saint-Étienne de Maurs constituent un pôle commercial et serviciel de taille intermédiaire entre Aurillac, Figeac et Decazeville. Leur zone de chalandise est relativement étendue (10-20 km).

Maurs regroupe 900 emplois liés, entre autres, à l'économie présentielle et aux fonctions administratives avec un panel varié d'équipements (collège, centre de formation, maison médicale, services sociaux, piscine, gare). Saint-Étienne de Maurs regroupe environ 150 emplois, et accueille des moyennes surfaces commerciales (Aldi, Intermarché).

L'activité commerciale est toutefois en recul ces dernières années avec un taux de vacance commerciale de 24% (taux considéré comme « acceptable » de 10% ; taux estimé à 15% à Figeac et Aurillac, 30% à Decazeville).



Une activité reposant en partie sur une clientèle de passage, renforcée en période estivale...

Les commerces de type restauration et service à l'automobile s'appuient sur une clientèle de proximité (50%) et sur une clientèle de passage (50% : conducteurs, ouvriers, salariés en déplacement ou touristes). La période estivale est très importante avec un chiffre d'affaires parfois multiplié par 3 pour les commerces de restauration. Les restaurateurs s'estiment habitués aux trafics (voitures et poids lourds) dans le centre-bourg, le fond sonore induit est accepté et le trafic jugé nécessaire. De ce fait, plusieurs commerçants recommandent la mise en place de stationnement en zone bleue (pour éviter les voitures « ventouses » devant les commerces). Le marché de Maurs exerce une attractivité commerciale majeure sur ce territoire avec environ 80 commerçants en période normale et jusqu'à 160 durant la période estivale. Le centre du marché s'organise autour de la Place de la Grande Fontaine mais son emprise s'étend sur une large partie du tour de ville et jusqu'à la Place de l'Europe.

Commerce	Clientèle de proximité (locaux)	Clientèle de passage (transit)
1	95%	5%
2	85%	5%
3	40%	60%
4	10% à 50%	90% à 50%
5	80%	20%
6	100%	0%
7	25% à 50%	75% à 50%
8	95%	5%
9	90%	10%
10	70% à 90%	10% à 30%
11	50%	50%
12	100%	0%
13	40%	60%
14	80%	20%

Commerce	Impact période estivale sur Chiffre d'Affaire
1	Légère hausse
4	Fortes hausse
10	Fortes hausse (+100%)
14	Fortes hausse (+200%)

3.5 LES MODES ACTIFS

Une présence notable de piétons, notamment sur la partie Nord du tour de ville de Maurs...

En lien avec la densité commerciale, les piétons sont nombreux sur le tour de ville de Maurs, en particulier sur la partie Nord, de la rue du Temple à la rue de la Cité, et jusqu'à la place de l'Europe.

Mais des aménagements qui restent fortement tournés vers les modes routiers...

Malgré des profils en travers larges, les cheminements peuvent être entravés car l'espace est accaparé par le faisceau routier et les stationnements en épi. Le piéton se retrouve marginalisé sur les espaces résiduels.

Des passages piétons sont implantés de manière régulière, mais les longueurs à traverser sont importantes. Lors de l'enquête terrain, plusieurs situations accidentogènes ont été repérées, avec des personnes âgées qui mettent du temps à traverser l'axe RN122 et peuvent se retrouver en danger face à la circulation automobile.

Sur les ruelles étroites, les aménagements mis en place (type zone 30 ou marquage au sol) permettent de partager l'espace entre voitures et piétons.

À Saint-Étienne de Maurs, les modes actifs sont moins présents autour de la RN122.



3.6 LE TRAFIC ACTUEL

Des charges de trafic plutôt avec des problématiques de blocages ponctuels et un trafic de poids lourds en décalage avec l'environnement urbain...

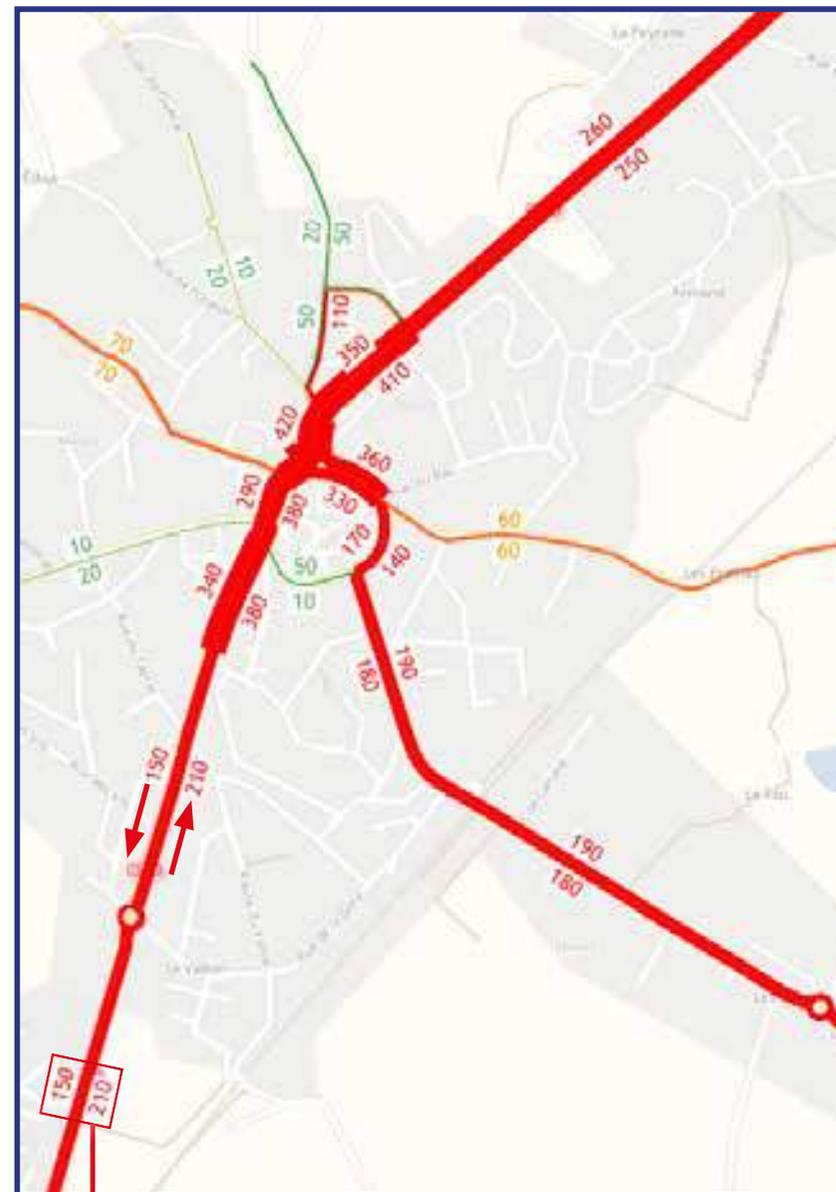
Les trafics s'élèvent à environ 400 véh/h, dont 7% de poids lourds, sur certaines sections du tour de ville de Maurs en heure de pointe. Ils sont inférieurs dans la traversée de Saint-Étienne de Maurs.

Ce sont des charges de trafic assez faibles par rapport à la capacité des voiries en milieu urbain (1 000 - 1 200 véh/h). Il n'y a donc pas de problématique de congestion mais plutôt des blocages ponctuels qui se résolvent rapidement.

Ces niveaux de trafics restent acceptables, mais le trafic de poids lourds et le décalage entre l'ambiance très routière et l'environnement urbain contribuent à une perception négative par les riverains.

Le point névralgique du « carrefour de la Grande Fontaine » en est une illustration. L'insertion des circulations autour de la Fontaine (mais sans être un giratoire) nécessite une emprise routière très importante.

C'est pourtant autour de cet espace de centre-bourg que l'activité urbaine (mairie, commerces de proximité, tourisme, terrasses, présence des piétons...) est la plus forte, engendrant des conflits entre vie locale et circulation routière.



150
210

Valeur par sens en heure de pointe

3.7 L'ACCIDENTOLOGIE

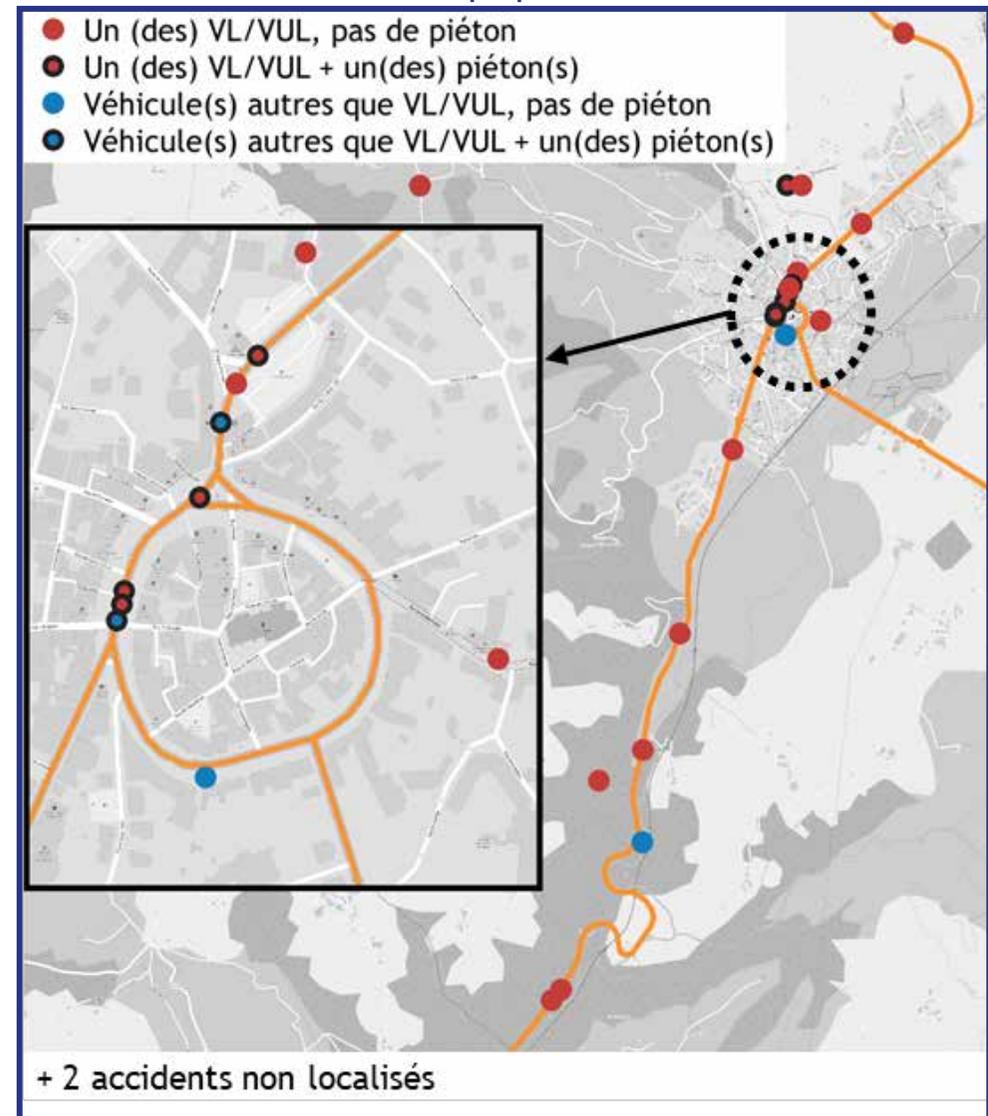
Des situations parfois accidentogènes

Le taux d'accident sur le périmètre étudié est en-dessous des moyennes nationales. Cependant, des accidents impliquant des piétons ont eu lieu sur la RN122, notamment près du débouché de la rue du Temple et de la place de l'Europe. Les analyses des profils en travers sur ce secteur urbain ont souligné que l'axe était trop large (2 x 5 mètres) ce qui impacte les traversées piétonnes, en termes de confort et de temps. Le stationnement peut aussi constituer un masque visuel retardant la perception des piétons par les conducteurs.

La plus forte représentativité des accidents en heures creuses est généralement liée à la prise de vitesse permise par des niveaux de trafic plus faibles mais également par des axes routiers surdimensionnés qui renforcent l'impression des conducteurs d'être prioritaires.

En revanche, peu d'accidents sont relevés dans la traversée de Saint-Étienne de Maurs.

Accidents relevés et modes impliqués de 2011 à 2021 :





3.8 LE MILIEU HUMAIN

La démographie

Le territoire étudié est caractérisé par des densités de population faibles, au sein d'un espace rural. L'évolution démographique des dernières années met en évidence une diminution de la population, avec une tendance globale au vieillissement de la population, avec un solde naturel négatif faiblement compensé par le solde migratoire. Ces territoires ruraux sont considérés comme «fragiles».

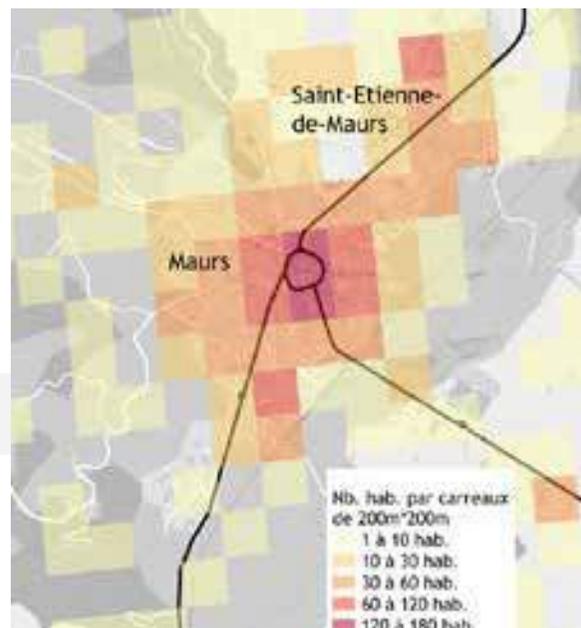
Cependant, le récent regain d'intérêt pour la vie de village pourrait progressivement renverser ce phénomène.

La taille des ménages est en baisse et la taille des ménages d'une personne est en forte hausse. Les ménages composés de retraités représentent 2/3 de ces ménages seuls.

L'économie locale

La population et les commerces se concentrent nettement dans le centre-bourg de Mours, en lien avec la RN122.

Une réelle attractivité du centre de Mours est observée, contrairement au centre-bourg de Saint-Étienne de Mours où la plus grande densité est à l'écart du cœur historique et à l'écart de l'axe de la RN, confirmant la logique d'étalement de l'habitat et sa transformation d'un habitat compact et dense à un mode diffus et une densité lâche.



L'agriculture

L'agriculture est un élément important de l'économie locale et du paysage. La RN122 traverse un territoire à dominante rurale où l'agriculture tient une place prépondérante. Le secteur d'étude accueille une activité labélisée (AOP, IGN).

Malgré un secteur fragilisé, le territoire a réussi à maintenir son activité par une croissance de la taille des exploitations.

Le tourisme

Le tourisme et les loisirs occupent également une place importante dans l'économie locale. Les principaux sites touristiques sont localisés dans le massif Cantalien, le Quercy et le Rouergue.

Les activités du territoire sont portées par son patrimoine naturel et paysager (monuments historiques, sites protégés, chemins de randonnée...).

3.9 LE MILIEU NATUREL

Présence de corridors écologiques, zones humides et faune / flore avec des enjeux forts...

La thématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet d'aménagement.

Préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur et conserver la structure et l'identité du paysage font partie des impératifs, même si le secteur étudié n'intercepte aucune zone naturelle protégée comme des sites Natura 2000.

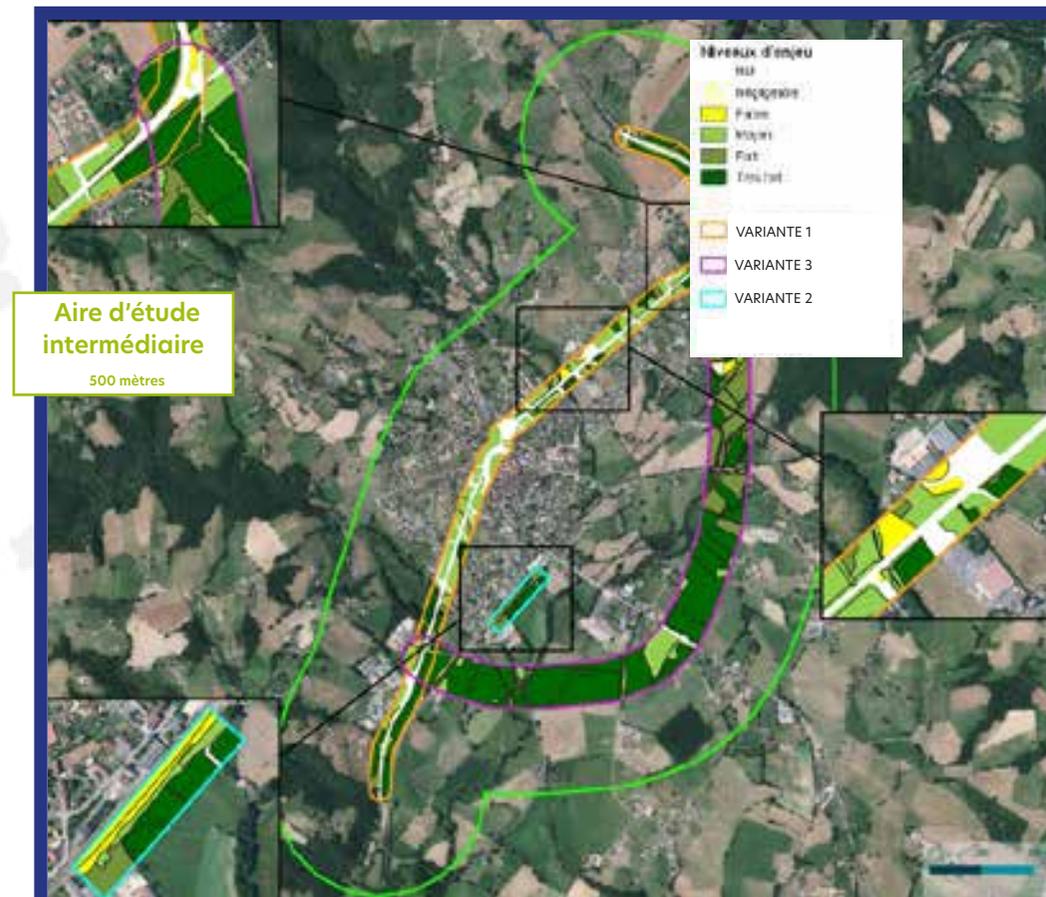
Plusieurs habitats à enjeux forts ont été mis en évidence au droit du site d'étude (prairies fauchées, parfois pâturées, ripisylves, habitats caractéristiques de zones humides).

3 espèces végétales remarquables avérées ont été repérées :

- Espèce à enjeu majeur : Souchet jaunâtre,
- Espèce à enjeu très fort : Osmonde royale,
- Espèce à enjeu fort : Œnanthe faux boucage.

De plus, deux cortèges d'espèces d'oiseaux à enjeu très fort et trois cortèges d'espèces à enjeu fort ont été localisées aux abords de la RN122 et au Sud-Est des communes.

Le projet doit s'attacher à préserver les continuités écologiques et prendre en compte, le plus en amont possible, les habitats et espèces d'intérêt communautaire et/ou protégés, zones humides et boisements classés.



3.10 LE DIAGNOSTIC D'USAGE

La méthode de la consultation publique

Une équipe pluridisciplinaire pour réaliser un diagnostic territorial enrichi par une phase d'écoute et de partage des réflexions avec les usagers, les habitants et les élus du territoire, pour cela :

-  Un questionnaire en ligne a été élaboré avec les élus des deux communes et la DREAL
-  Une page web dédiée au projet a été créée sur le site de la DREAL
-  Une campagne de mobilisation des usagers et riverains a été lancée pendant 3 semaines (affiches, flyers, partage sur les réseaux, banderoles dans les communes et articles dans le journal La Montagne)
-  Un atelier In Situ a eu lieu au marché de Maurs le 28 avril 2022

On peut retenir que la RN 122 joue un rôle important dans la vie des Cantaliens. Ils sont très intéressés par son avenir qui fait l'objet de nombreuses discussions.



Qui sont les répondants ?

460 PERSONNES (dont une centaine le jour du marché de Maurs)

- 54% des participants sont des hommes et 46% sont des femmes.
- Bonne représentation de toutes les tranches d'âge (exception faite des mineurs et jeunes de moins de 30 ans).
- Deux tiers habitent à proximité ou le long de la RN122.
- Plus d'une personne sur deux habite à Maurs, 20% à Saint-Étienne de Maurs et 23% dans une autre commune (Saint Constant, Quézac, Le Trioulou, Aurillac, Bagnac) + d'autres départements comme le Lot.
- Un tiers des participants ne travaille pas, un tiers travaille dans sa commune où à moins de 15 kms du lieu de résidence.



Les usages de la RN122

Tous les participants utilisent très souvent, voire quotidiennement la RN122.

Les moyens de transports utilisés pour se rendre au centre de Maurs : 74% des participants utilisent leur voiture malgré des problèmes réguliers de stationnement.

Les trois quarts des participants utilisent la RN122 surtout pour faire les courses et se rendre chez leur famille/amis.

Majoritairement, les participants n'ont pas de problèmes pour accéder aux commerces. Néanmoins, 39% d'entre eux déplorent des difficultés surtout dans le centre-ville de Maurs et/ou la zone d'activité commerciale de Saint-Étienne de Maurs.

Ils évoquent divers problèmes : les passages piétons mal placés, des trottoirs absents ou mal agencés, des motos et des voitures stationnées sur les trottoirs obligeant les piétons, équipés de poussettes et les personnes à mobilité réduite à circuler sur la chaussée.

Pour vous la RN122 c'est : ?



L'image de la RN 122

Un participant sur deux envisage cette route comme une nécessité et déclare ne pas avoir le choix. 41% pensent cependant qu'elle est bien pratique même si quelques changements s'imposent.

Principales qualités

Elle est surtout appréhendée en fonction de sa praticité et de sa fonctionnalité d'axe structurant du Cantal. Elle est très accessible et rapide. On note aussi sa qualité paysagère.

Principaux défauts

On constate la prédominance de deux points noirs : la présence élevée des poids lourds (54%) et la dangerosité pour les piétons (46%).

L'aménagement des trottoirs ou leur absence par endroit (39%) accentue cette insécurité piétonne, de même que l'absence de pistes cyclables (30%).

Dans la même perspective, la circulation est jugée très dense et la vitesse des véhicules très rapide surtout en zone urbaine. Cela renvoie souvent au comportement des automobilistes/ non respect des limites de vitesse/les embouteillages à certains moments / l'absence de dépassement).

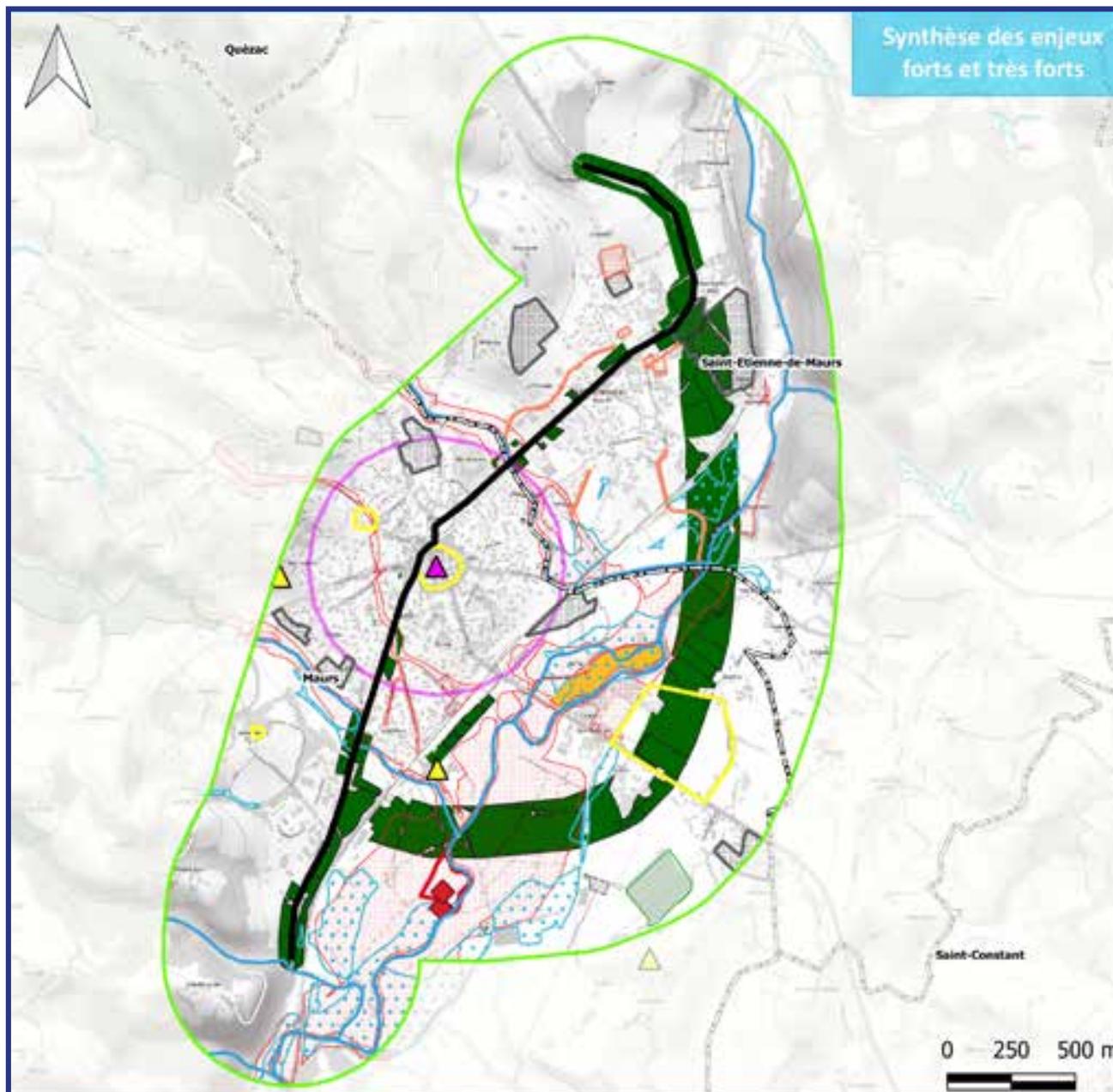
Par ailleurs, le fait d'être obligé de traverser le centre-ville de Maurs est vécu comme une perte de temps pour 31% des participants, encore plus fortement les jours de marché à Maurs.

LES PRIORITÉS DES PARTICIPANTS

Elles convergent vers deux sujets majeurs : les nuisances induites par les poids lourds (48%) et l'insécurité routière pour les piétons (54%).

En bref : Le message est de préserver l'accès automobile (sauf les poids lourds) pour éviter la mort des villages et de leurs commerces tout en développant la sécurité piétonne et le confort des espaces publics.

3.11 LA SYNTHÈSE DES ENJEUX

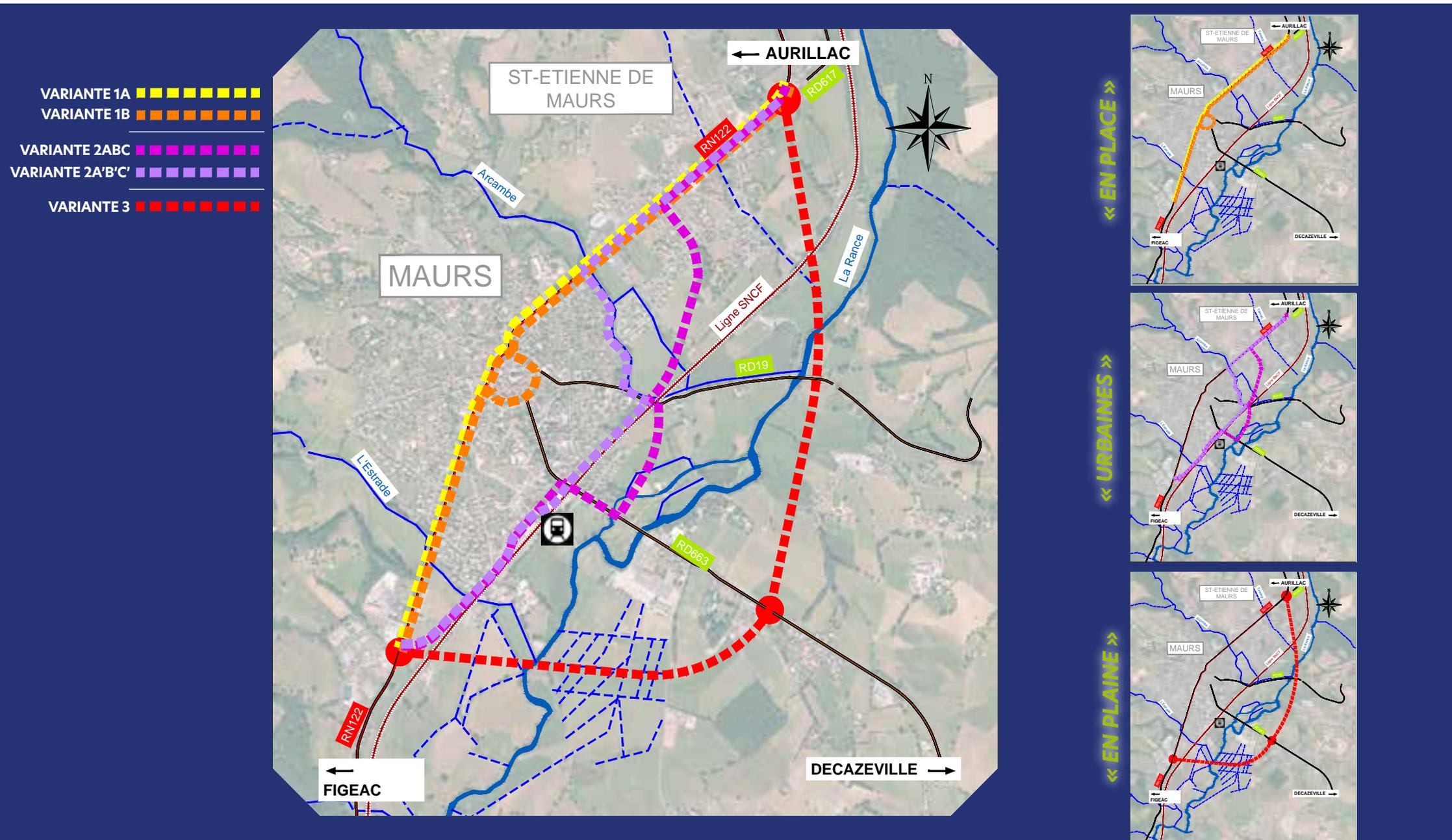


Nota : les enjeux faune-flore ont été diagnostiqués sur la RN122 existante, le secteur Gare et le fuseau du tracé historique de la déviation courte de l'étude d'opportunité phase 1.

AEP : Eau potable, OAP : Orientation d'aménagement et de programmation



4. LES RÉPONSES D'AMÉNAGEMENT SOUMISES À LA CONCERTATION



4.1 LES FAMILLES DE VARIANTES

Trois familles de variantes sont étudiées dans le cadre du projet :

1/FAMILLE « VARIANTE EN PLACE »

Partage de l'espace public avec l'intégration des piétons et vélos (modes actifs).

VARIANTE 0 : Situation de référence (sans aménagement)

 **VARIANTE 1A** : Aménagement en place - tracé actuel

 **VARIANTE 1B** : Aménagement en place - tour de ville

2/FAMILLE « VARIANTES URBAINES »

Eloigne le trafic poids-lourds du cœur de bourg et améliore la desserte des différents quartiers tous modes confondus en complétant le maillage viaire.

 **VARIANTE 2ABC** : De la zone artisanale de Laborie à Saint-Étienne de Maurs

 **VARIANTE 2A'B'C'** : De la zone artisanale de Laborie à l'Arcambe

Possibilité de 2 autres solutions mixées suivant les sections (A, B, C, A', B', C').

3/FAMILLE « VARIANTE EN PLAINE »

Dévie la totalité du trafic en cœur de bourg, tracé en rase campagne avec statut de déviation d'agglomération.

 **VARIANTE 3** : Contournement en cœur de plaine (variante 2016 - étude d'opportunité de niveau 1)

4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 1.A - AMÉNAGEMENT EN PLACE - TRACÉ ACTUEL



Secteur Tour de ville «Fontaine de la République»
Croquis n°1 d'intention de l'insertion urbaine
et paysagère de la voie.



Secteur Laborie
Croquis n°2 d'intention de l'insertion urbaine
et paysagère de la voie (à proximité de l'école).

POINTS CLEFS

FORCES

- Sécurise tous les déplacements par le biais de nouveaux aménagements.
- Préserve et renforce le développement touristique et l'activité économique.
- Mise en valeur du patrimoine avec la requalification urbaine sur l'intégralité de l'axe aménagé.
- N'impacte pas de zone inondable.
- N'impacte pas de milieux naturels.
- Pas de terrassements.
- Aucun nouvel ouvrage d'art.

FAIBLESSES

- Maintien de la circulation poids lourds.
- Impact potentiel sur le tissu bâti.
- N'améliore pas les conditions d'organisation d'évènements (Marché, foire...).

- 1 2 Aménagement de façade à façade de l'axe urbain en traverse avec amélioration de l'organisation des stationnements, réalisation de pistes cyclables indépendantes sécurisées, aménagements de trottoirs aux normes
- 2 3 Réaménagement du Tour de ville et intersection avec les RD419 et RD319.
- 6 Aménagement de la place de l'Europe.
- 6 7 Aménagement de façade à façade de l'axe urbain en traverse avec intégration des modes doux.
- 7 Connexion avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



7 Aménagement de l'intersection avec la RD617 (village de Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



2 3 Tour de Ville nord, RD419 et RD319.

6 Place de l'Europe RD19.



1 Intersection sud avec la RN existante.



4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 1.B - AMÉNAGEMENT EN PLACE - TOUR DE VILLE



Secteur Tour de Ville « Fontaine de la République »
Croquis n°1 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie



Secteur Laborie Nord
Croquis n°2 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie (à proximité de l'école)



7 Intersection avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



2 3 Tour de Ville Nord Ouest et intersection avec la D419 et D319.

4 Tour de Ville nord Est et intersection avec la RD19.

5 Tour de Ville Sud et intersection avec la RD663.

6 Place de l'Europe et intersection avec la RD19.
→ intersection nécessitant des acquisitions foncières.



1 Intersection sud avec la RN existante.

POINTS CLEFS

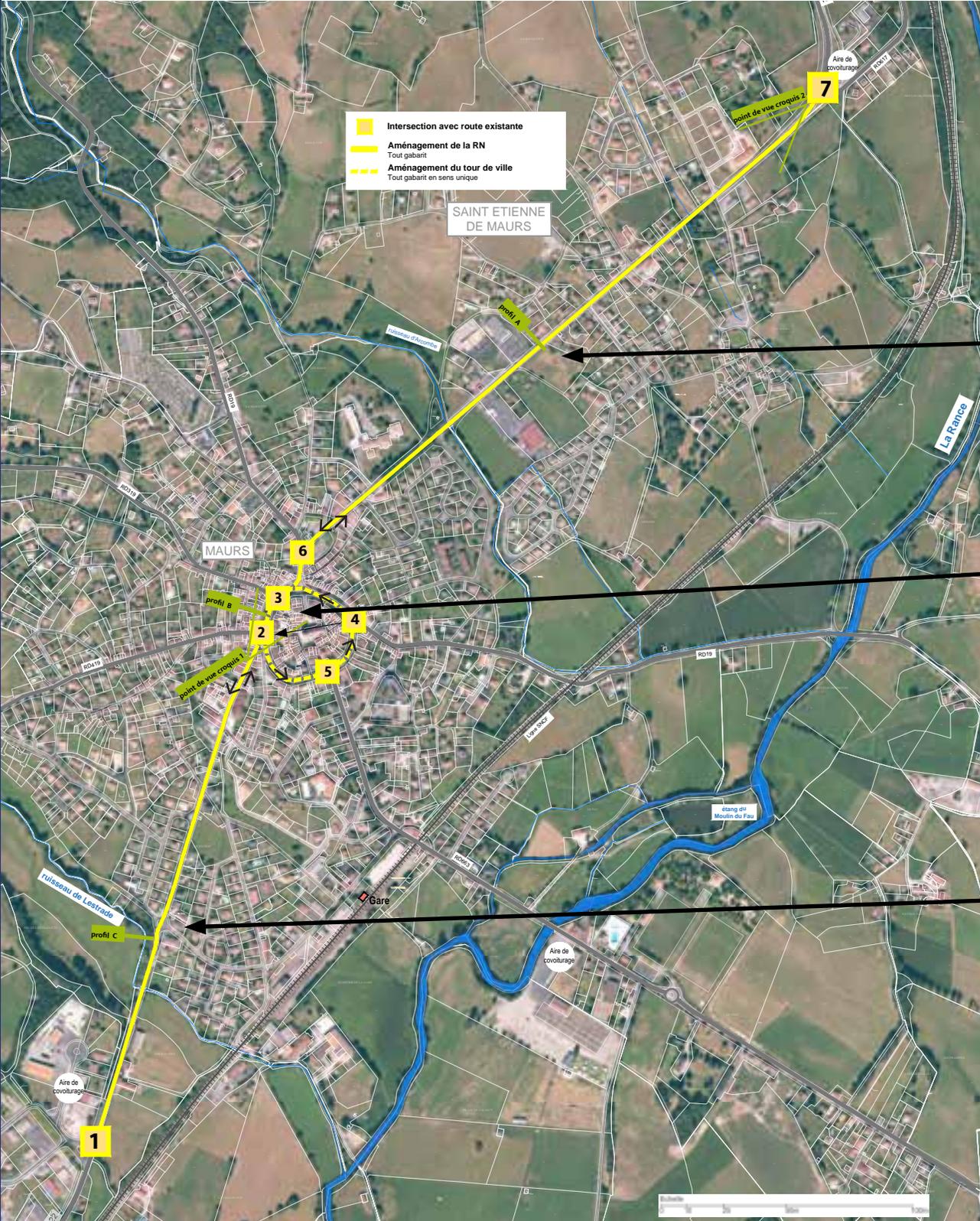
FORCES

- Sécurise tous les déplacements par le biais de nouveaux aménagements.
- Préserve et renforce le développement touristique et l'activité économique sur le tour de ville.
- Mise en valeur du patrimoine avec la requalification urbaine sur l'intégralité de l'axe aménagé.
- N'impacte pas de zone inondable.
- N'impacte pas de milieux naturels.
- Pas de terrassements.
- Aucun nouvel ouvrage d'art.

FAIBLESSES

- Maintien de la circulation poids lourds.
- Impact sur le foncier avec destruction de bâtiments.
- Modifie les conditions d'organisation d'évènements (Marché, foire...)

- 1 2 Aménagement bidirectionnel de façade à façade de l'axe urbain en traverse avec amélioration de l'organisation des stationnements, réalisation de pistes cyclables indépendantes sécurisées, aménagements de trottoirs aux normes
- 2 5 Aménagement du Tour de ville en sens unique à façade et des intersections avec les RD419 et RD319.
- 6 Aménagement de la place de l'Europe avec traversée bidirectionnelle.
- 6 7 Aménagement de façade à façade de l'axe urbain en traverse avec intégration des modes doux.
- 7 Connexion avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 2.ABC - CONTOURNEMENT PL Z.A DE LABORIE À SAINT-ÉTIENNE DE MAURS



Secteur gare de Maurs
Croquis n°1 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie (à proximité de la gare).



Secteur Laborie Nord
Croquis n°2 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie (à proximité de l'école).

POINTS CLEFS

- FORCES**
- Pacifie les cœurs de bourg par forte réduction de la nuisance des poids-lourds.
 - Améliore le développement touristique et économique en détournant les poids-lourds.
 - Mise en valeur du patrimoine avec la requalification urbaine sur une partie de l'axe.
 - Détourne le trafic de transit du centre de Maurs
 - Améliore les conditions d'organisation des événements (Marché, foire...).
 - Projet en zone inondable nécessitant des adaptations.
- FAIBLESSES**
- Impact des milieux naturels.
 - Impact mineur sur le foncier et le bâti, pas d'impact agricole.
 - Terrassements importants.
 - 3 nouveaux franchissements.

- Réalisation de l'entrée de la déviation bidirectionnelle poids-lourds obligatoire (sauf livraison), depuis la zone d'activité de Laborie en section neuve. Interdiction des poids-lourds en transit sur la section RN122 existante.
- Réaménagement de la rue de la Gare (chaussée à double sens et circulations piétonnes et cycles si possibilité de contre allée).
- Aménagement de l'intersection permettant de délester les flux poids-lourds de et vers la RD663.
- Aménagement d'une déviation dans la vallée de la Rance en section neuve nécessitant un élargissement des passages à niveaux, passant à proximité du domaine du Fau.
- Aménagement d'un déviation en limite urbaine avec traversée de l'Arcambe.
- Re-connexion avec le tracé de la RN122 historique et aménagé pour l'accueil et la sécurisation des mobilités actives sur tout son tracé urbain.
- Connexion avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).
- A minima réaménagement des chaussées pour les véhicules légers avec création de bandes cyclables.



7 Intersection avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



6' Intersection avec la RN existante.



5' Intersection avec la rue de lot. le Bruel.



4' Intersection avec la rue de la Martinelle.



3' Intersection avec la RD663.



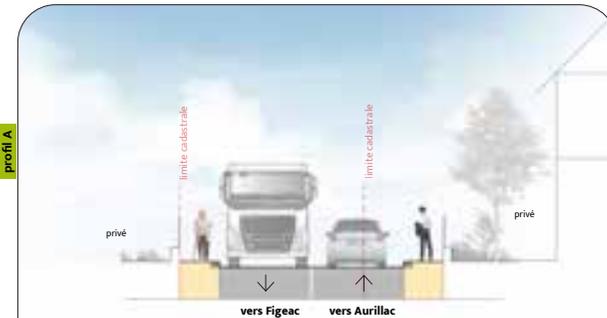
3' Intersection avec la RD663 et la rue de la Gare.



2' Intersection avec la rue de la Gare.



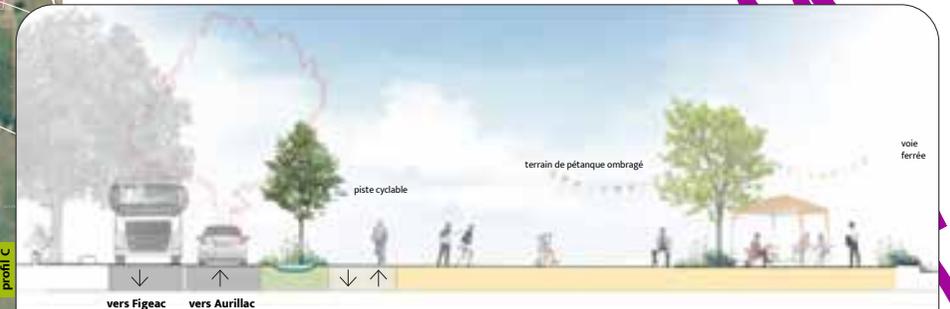
1' Intersection avec la RN existante.



LOT. LE BRUEL : Une rue recomposée en RN.
Section Saint-Etienne-de-Maurs, profil A indicatif sur emprise de 6,50m, étendue sur emprise cadastrale privée.



ROUTE D'AURILLAC : Une RN recomposée en boulevard d'entrée de ville avec l'accueil de toutes les mobilités.
Section Saint-Etienne-de-Maurs, profil B indicatif sur emprise de 17,70m (devant le Aldi).



RUE DE LA GARE : Un espace public transformé.
Section Maurs, profil C indicatif sur emprise RD245 et terrain de pétanque actuel.

4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 2.A'B'C' - CONTOURNEMENT PL Z.A DE LABORIE À L'ARCAMBE



Secteur Laborie Nord
Croquis n°2 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie (à proximité de l'école).



Secteur gare de Maurs
Croquis n°1 d'intention de l'insertion urbaine et paysagère de la voie (à proximité de la gare).

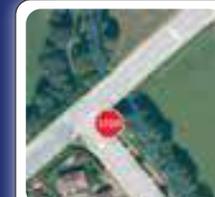
POINTS CLEFS



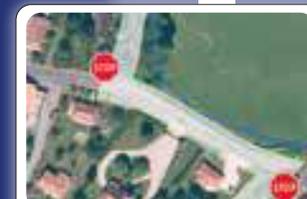
- 1 Réalisation de l'entrée de la déviation bidirectionnelle poids-lourds obligatoire (sauf livraisons), depuis la zone d'activités de Laborie en section neuve. Interdiction des poids-lourds en transit sur la section RN122 existante.
- 2 Réaménagement de la rue de la Gare (chaussée à double sens et circulations piétonnes et cycles si possibilité de contre allée).
- 3 Aménagement de l'intersection permettant de délester les flux poids-lourds de et vers la RD663 avec impact sur le boulo-drome à réaménager
- 4 5 Réalisation d'une voie bidirectionnelle le long de la voie ferrée et en limite péri-urbaine Est de l'Arcambe.
- 6 Re-connexion avec le tracé RN122 historique qui est réaménagé pour l'accueil des mobilités actives sur tout son tracé urbain.
- 7 Connexion avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).
- 6 à 1 A minima réaménagement des chaussées pour les véhicules légers avec création de bandes cyclables.



7 Intersection avec la RD617 (village Laborie à Saint-Étienne de Maurs).



6 Intersection nord avec la RN existante.



4 5 Intersections avec la rue de la Martinelle.



3 Intersection avec la rue de la Gare.



2 Intersection avec la rue de la Résistance.



1 Intersection sud avec la RN existante.



ROUTE D'AURILLAC : Une RN recomposée en boulevard d'entrée de ville avec l'accueil de toutes les mobilités.
Section Saint-Etienne-de-Maurs, profil A indicatif sur emprise de 17.70m (devant le Aldi).

CHEMIN D'ARMAND : le ruisseau de l'Arcombe comme support d'un aménagement paysager de qualité.
Section Maurs, profil B indicatif.

RUE DE LA GARE : Un espace public transformé.
Section Maurs, profil C indicatif sur emprise RD245 et terrain de pétanque actuel.

4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 3 (DÉVIATION COMPLÈTE)



Secteur intersection avec la RD663 en coeur de bassin
Croquis n°1 d'intention de l'insertion urbaine et
paysagère de la RN (à proximité du stade de rugby)

POINTS CLEFS

FORCES

- Réduction de la nuisance au sein des cœur de bourgs.
- Détourne le trafic de transit des centres de Maurs et Saint-Étienne de Maurs.
- Améliore les conditions d'organisation d'évènements (Marché, foire...)
- Risque d'impact sur le développement touristique et économique.

FAIBLESSES

- Pas de mise en valeur du patrimoine sans la requalification urbaine de l'axe.
- Projet en zone inondable nécessitant des compensations.
- Impact fort des milieux naturels.
- Impact fort sur le foncier et l'activité agricole, faible sur le bâti.
- Terrassements très importants.
- Nombre d'ouvrages d'art important.



Secteur passage au dessus de la voie ferrée
Croquis n°2 d'intention de l'insertion urbaine et
paysagère de la RN (à proximité du cimetière)

- 1 3** Aménagement du départ de la déviation en section neuve depuis la zone d'activités de Laborie Nord. Ouvrages d'art en terrassements positifs au-dessus des cours d'eau et de la voie ferrée.
- 3** Aménagement permettant de délester les flux poids-lourds de et vers la RD663, unique carrefour de la déviation.
- 3 7** Poursuite l'aménagement de la déviation en section neuve dans la vallée de la Rance avec ouvrages d'art en terrassements positifs au-dessus des cours d'eau et de la voie ferrée.
- 7** Aménagement de la connexion avec la RD617 village de Laborie à Saint-Étienne de Maurs et zone d'activités future.

7 Intersection nord avec la RN existante



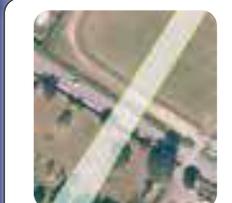
OA **7-8** sur le cours d'eau et chemin.



OA **5** sur la RD19.



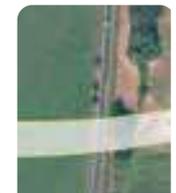
OA **6** sur le cours d'eau.



3 Intersection avec la RD663.



OA **2-3** sur cours d'eau et chemin.



OA **4** sur le chemin.



1 Intersection sud avec la RN existante et OA **1** sur voie SNCF.



RN122 : Une RN au dessus de la voie ferrée.
Section B au coeur du bocage du bassin de Maurs avec ouvrage en croisement du passage de la voie ferrée.



RN122 : Une RN éloignée des centres bourg.
Section C au coeur du bocage du bassin de Maurs, en sortie de l'intersection avec la RD663.

4.3 COMPARAISON DES VARIANTES AU REGARD DES RÉPONSES AUX OBJ

ANALY

VARIANTE 1.A

VARIANTE 1.B

1 MIEUX PARTAGER ET PACIFIER L'ESPACE

1 : La variante 1.A présente des opportunités de pacifications de l'espace par des réaménagements et des adaptations ponctuelles du tracé.

1 : La variante 1.B présente des opportunités de pacifications de l'espace par des réaménagements et des adaptations ponctuelles du tracé.

2 SECURISER LES DEPLACEMENTS

2 : Les aménagements permettront de limiter les prises de vitesses des véhicules sur la traversée de Maurs et de faciliter la traversée des piétons avec un volume de circulation inchangé.

2 : Les aménagements permettront de limiter les prises de vitesses des véhicules sur la traversée de Maurs et de faciliter la traversée des piétons avec un volume de circulation inchangé.

3 DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE A PRESERVER ET RENFORCER

3 : La clientèle touristique potentielle traversera toujours le centre de Maurs. L'aménagement du centre-bourg contribuera à améliorer l'ambiance urbaine.

3 : La clientèle touristique potentielle traversera toujours le centre de Maurs. L'aménagement du centre-bourg contribuera à améliorer l'ambiance urbaine.

4 AMELIORATION DU TRANSIT DANS LA TRAVERSEE DE MAURS

4 : Le volume de trafic de transit dans le centre-bourg, notamment de poids-lourds, sera inchangée et la circulation sera toujours impactée tous les jours de marché.

4 : Le volume de trafic de transit dans le centre bourg sera inchangé mais divisé en deux voies distinctes et la circulation sera toujours impactée tous les jours de marché.

OBJECTIFS

SCHEMA MULTICRITERE DES VARIANTES (1/3)

VARIANTE 2.ABC

1 : La variante 2.A présente des opportunités de pacifications des coeurs de bourgs, avec partage de la voie. Voies nouvelles compatibles avec le partage de la voie (différents modes).

2 : Les aménagements de la traversée feront l'objet d'aménagements ponctuels et avec un trafic moins important. Le trafic de transit poids-lourds empruntera le nouvel aménagement sécurisé. Cependant le trafic restera toujours aussi important aux abords de Saint-Étienne de Mours.

3 : La clientèle touristique potentielle traversera toujours le centre de Mours.

4 : Le trafic de transit de poids-lourds contourne le centre de Mours via le nouvel aménagement prévu à cet effet.

VARIANTE 2.A'B'C'

1 : La variante 2.B présente des opportunités de pacifications des coeurs de bourgs par forte réduction de la nuisance.

2 : Les aménagements de la traversée feront l'objet d'aménagements ponctuels et avec un trafic moins important. Le trafic de transit de poids-lourds empruntera le nouvel aménagement sécurisé. Cependant le trafic restera toujours aussi important aux abords de Saint-Étienne de Mours.

3 : La clientèle touristique potentielle traversera toujours le centre de Mours.

4 : Le trafic de transit de poids-lourds contourne le centre de Mours via le nouvel aménagement prévu à cet effet.

VARIANTE 3

1 : La variante 3 présente des opportunités de pacifications par une forte réduction de la nuisance au sein des coeurs de bourgs. Voies nouvelles compatibles avec le partage de la voie.

2 : Les aménagements de la traversée resteront inchangés mais avec un trafic moins important. La totalité du trafic de transit empruntera le nouvel aménagement sécurisé.

3 : La clientèle touristique ne traversera plus le centre-bourg de Mours et de Saint-Étienne de Mours.

4 : Le trafic de transit poids-lourds contourne le centre de Mours et de Saint-Étienne de Mours via le nouvel aménagement prévu à cet effet.

4.3 COMPARAISON DES VARIANTES AU REGARD DES RÉPONSES AUX OBJ

ANALY

5

**PRESERVER ET DEVELOPPER LA
CONURBATION FORMEE PAR LES DEUX
COMMUNES**

VARIANTE 1.A

5 : La variante 1.A s'inscrit dans la logique actuelle qui a conduit à la création de la conurbation.

VARIANTE 1.B

5 : la variante 1.B s'inscrit dans la logique actuelle qui a conduit à la création de la conurbation.

6

**ACTIVITE ECONOMIQUE A PRESERVER
ET A DEVELOPPER**

6 : Un aménagement en place qui permettra d'améliorer l'accès aux commerces pour tous les modes. Le maintien de la circulation de transit dans le centre-bourg accroît la clientèle potentielle.

6 : Un aménagement en place qui permettra d'améliorer l'accès aux commerces pour tous les modes. Le maintien de la circulation de transit dans le centre-bourg accroît la clientèle potentielle.

7

AMELIORER LE CADRE DE VIE

7 : Amélioration nette de l'expérience et de l'attrait offert par les lieux traversés par la RN en termes de qualité d'espaces, de modalités de circulations pour tous les modes et lieux de vie. En situation événementielle, la refonte du plan de circulation permet de redistribuer l'espace alloué aux événements comme aux flux, limite la perturbation du nouveau fonctionnement quotidien, amélioré dans son cadre et ses usages et valorise le dynamisme de la vie locale.

7 : Amélioration nette de l'expérience et de l'attrait offert par les lieux traversés par la RN en termes de qualité d'espaces, de modalités de circulations pour tous les modes et lieux de vie. En situation événementielle, perturbation récurrente du fonctionnement initial dans un cadre et des usages repensés et considérés avec des flux sécurisés assurant la promotion du dynamisme de la vie locale.

OBJECTIFS

SCHEMA MULTICRITERE DES VARIANTES (2/3)

VARIANTE 2.ABC

5 : En dehors des logiques actuelles de la conurbation mais dans une emprise logique pour un développement urbain des deux communes.

6 : La clientèle de passage risque de ne pas traverser le centre-bourg de Maurs.

7 : Requalification et amélioration ponctuelle, par séquence, du cadre de vie sur le tracé (secteur gare et résidentiel). Le secteur traverse en coeur de bourg délesté d'une partie du trafic bénéficie d'une amélioration du cadre, par ricochet.

VARIANTE 2.A'B'C'

5 : En dehors des logiques actuelles de la conurbation mais dans une emprise logique pour un développement urbain des deux communes.

6 : La clientèle de passage risque de ne pas traverser le centre-bourg de Maurs.

7 : Requalification et amélioration ponctuelle, par séquence, du cadre de vie sur le tracé (secteur gare et résidentiel). Le secteur traverse en coeur de bourg délesté d'une partie du trafic bénéficie d'une amélioration du cadre, par ricochet.

VARIANTE 3

5 : En dehors des logiques actuelles de la conurbation, et en dehors d'une emprise logique de développement urbain des deux communes. Porte fortement atteinte à la préservation de la qualité des paysages de la conurbation.

6 : La clientèle de passage ne traversera plus le centre-bourg de Maurs et de Saint-Etienne de Maurs.

7 : Pacification des coeurs de communes mais absence de requalification du cadre de vie articulé autour de la traversée existante et fort impact paysager négatif d'un important linéaire de voie neuve. En situation événementielle : aucune perturbation par le trafic de transit (poids-lourds et véhicules légers) mais aucune visibilité de la dynamique de vie locale améliorée.

4.3 COMPARAISON DES VARIANTES AU REGARD DES RÉPONSES AUX OBJ

ANALY

	VARIANTE 1.A	VARIANTE 1.B
8 PRESERVER LES MILIEUX NATURELS	8 : Peu d'impact sur le milieu naturel.	8 : Peu d'impact sur le milieu naturel.
9 PHASAGE DE L'OPERATION DELAIS DE REALISATION	9 : Délais de réalisation à moyen terme.	9 : Délais de réalisation à moyen terme.
10 EFFETS SUR LA DESSERTE DES BASSINS D'EMPLOIS DE LA VILLE D'AURILLAC, DECAZEVILLE ET FIGEAC	10 : La desserte d'Aurillac, Decazeville et Figeac s'effectue en empruntant le centre-bourg de Maurs.	10 : La desserte d'Aurillac, Decazeville et Figeac s'effectue en empruntant le centre-bourg de Maurs.
COÛT D'INVESTISSEMENT	5-10 millions d'euros.	5-10 millions d'euros.
LONGUEUR AMÉNAGEMENT	Réaménagement en place type voie urbaine : 2550m.	Réaménagement en place type voie urbaine : 2760m.
REMBLAI	Sur existant à niveau.	Sur existant à niveau.
OUVRAGES D'ART	Pas d'ouvrage d'art.	Pas d'ouvrage d'art.

OBJECTIFS

SE MULTICRITERE DES VARIANTES (3/3)

VARIANTE 2.ABC	VARIANTE 2.A'B'C'	VARIANTE 3
8 : Impact sur le milieu naturel sur le tracé neuf sur un linéaire important.	8 : Impact sur le milieu naturel sur le tracé neuf sur un faible linéaire.	8 : Impact sur le milieu naturel sur le tracé neuf sur un linéaire très important.
9 : Délais de réalisation à long terme (impact environnemental pouvant impliquer des procédures réglementaires longues).	9 : Délais de réalisation à long terme (impact environnemental pouvant impliquer des procédures réglementaires longues).	9 : Délais de réalisation à long terme (impact environnemental impliquant des procédures réglementaires plus longues).
10: La desserte d'Aurillac, Decazeville et Figeac peut s'effectuer sans emprunter le centre-bourg de Maurs.	10: La desserte d'Aurillac, Decazeville et Figeac peut s'effectuer sans emprunter le centre-bourg de Maurs.	10: La desserte d'Aurillac, Decazeville et Figeac peut s'effectuer sans emprunter le centre-bourg de Maurs.
15-10 millions d'euros hors acquisitions foncières.	15-10 millions d'euros hors acquisitions foncières.	30-35 millions d'euros.
1350m en place type voie urbaine 1650 en neuf (total 3000m).	2500m en place type voie urbaine 400m en neuf (total 2900m).	3200m en neuf, tracé en rase campagne.
Remblai pour se raccorder aux ZA Laborie et sections neuves.	Remblai pour se raccorder aux ZA Laborie.	Déblai 44 500m ³ / Remblai 191 500m ³ → 4x plus de remblai que de déblai
Création de 3 OH pour le franchissement du ruisseau de l'Estrade, d'Arcambe (2 bras).	Création de 1 OH pour le franchissement du ruisseau de l'Estrade. Modernisation d'un passage à niveau.	5 OA 2OH : OA1 PI voie communale, OA2 PS Voie ferrée, OH1 La Rance, OA3 PS RD19, OA4 voie communale, OH2 La Rance, OA5 PS Voie ferrée.

A network diagram with various nodes and connecting lines. The nodes are colored in shades of orange, yellow, and green. A large green node is prominent in the lower-left quadrant. The background is white with faint grey nodes and lines.

La variante répond globalement à l'objectif à atteindre

A network diagram with various nodes and connecting lines. The nodes are colored in shades of yellow and grey. A large yellow node is prominent in the lower-left quadrant. The background is white with faint grey nodes and lines.

La variante répond partiellement à l'objectif à atteindre

A network diagram with various nodes and connecting lines. The nodes are colored in shades of blue and red. A large blue node is prominent in the lower-right quadrant. The background is white with faint grey nodes and lines.

La variante ne répond pas à l'objectif à atteindre

4.3 COMPARAISON DES VARIANTES AU REGARD DES RÉPONSES AUX OBJECTIFS

	Variante 1A	Variante 1B	Variante 2ABC	Variante 2A'B'C'	Variante 3
1	Mieux partager et pacifier l'espace				
2	Sécuriser les déplacements				
3	Développement touristique à préserver et renforcer				
4	Amélioration du transit dans la traversée de Maurs				
5	Préserver et développer la conurbation formée par les deux communes				
6	Activité économique à préserver et développer				
7	Améliorer le cadre de vie				
8	Préserver les milieux naturels				
9	Phasage de l'opération Délais de réalisation				
10	Effets sur la desserte des bassins d'emplois de Figeac et Aurillac				

Ce tableau présente une comparaison des variantes à la situation fil de l'eau sans aménagement.





5. LES SUITES À DONNER ET LES FINANCEMENTS

Le chantier lié à l'aménagement de la RN122 sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

Le bilan

À l'issue de la présente concertation publique, le maître d'ouvrage réalisera un bilan résumant la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions qui résultent de la concertation. Ce bilan sera rendu public. Sur la base de ces conclusions, et de manière partenariale, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage. Cette solution sera ensuite étudiée plus finement au niveau des études techniques afin de définir précisément les caractéristiques de l'aménagement.

La poursuite des études d'opportunité

 **L'analyse multicritère approfondie** : une analyse multicritère approfondie sera réalisée pour l'ensemble des variantes retenues.

 **Le choix de la variante préférentielle** : au terme de la concertation, le maître d'ouvrage retiendra une variante qui fera l'objet d'études plus poussées dites études préalables.

Les études préalables

C'est la prochaine étape d'étude, elle permettra de préciser les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour les traitements des impacts, etc.

Les démarches réglementaires suivant la variante retenue

En fonction des différentes variantes, différentes démarches réglementaires pourraient devoir être réalisées : étude d'impact, dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP), dossier Loi sur l'eau, dossier de demande de dérogation « espèces protégées », ...

Le choix d'une variante de moindre impact environnemental tendra à limiter les procédures réglementaires nécessaires à l'autorisation du projet, ce qui aurait pour effet de réduire son délai de réalisation.

Par ailleurs, si la variante retenue devait avoir des impacts significatifs sur l'environnement, la juste proportion de ces impacts par rapport aux bénéfices attendus du projet sera déterminante pour attester de son utilité publique.

Le financement de l'opération

Le projet à vocation à être financé dans le cadre du volet mobilité du Contrat de Plan État-Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec une participation de l'État et des collectivités concernées.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RN 122

AMÉLIORATION DE
LA TRAVERSÉE DU SECTEUR DE MAURS
ET DE SAINT-ÉTIENNE DE MAURS

