



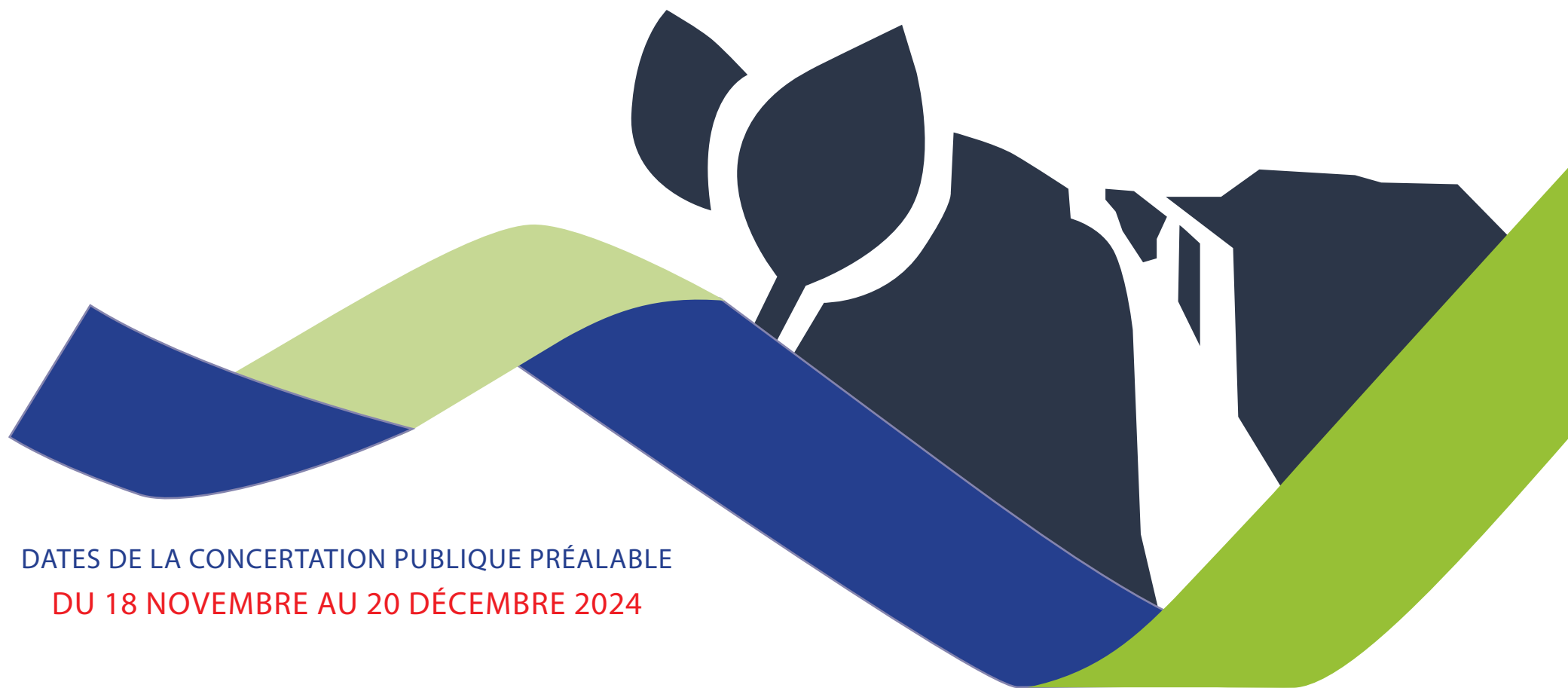
PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE

RN 122

AMÉNAGEMENT ENTRE VIC-SUR-CÈRE ET
THIÉZAC



DATES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE

DU 18 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2024





SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DU PROJET

- 1.1. Le contexte
- 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
- 2.2. Les modalités de la consultation participative

3. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

- 3.1. La desserte du territoire départemental et du Val-de-Cère
- 3.2. Le trafic actuel et l'accidentologie
- 3.3. L'accidentologie
- 3.4. Les modes actifs
- 3.5. Le milieu urbain
- 3.6. Le cadre urbanistique

- 3.7. Le contexte physique et les risques associés
- 3.8. L'analyse paysagère et patrimoniale
- 3.9. Le milieu naturel
- 3.10. Synthèse des principaux usages

4. LES RÉPONSES D'AMÉNAGEMENT SOUMISES À LA CONCERTATION

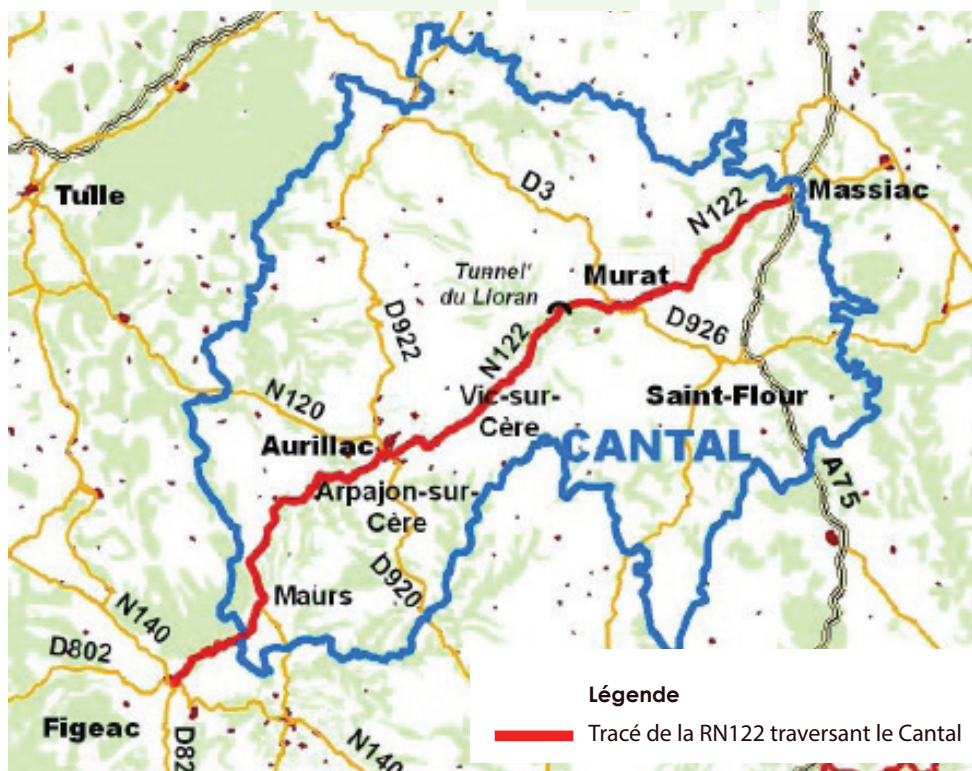
- 4.1. La représentation des variantes
- 4.2. La présentation des variantes
- 4.3. La comparaison des variantes
- 4.4. La fermeture et le rétablissements des accès
- 4.5. Prise en compte des modes actifs

5. LA SUITE DE L'OPÉRATION





1. PRÉSENTATION DU PROJET



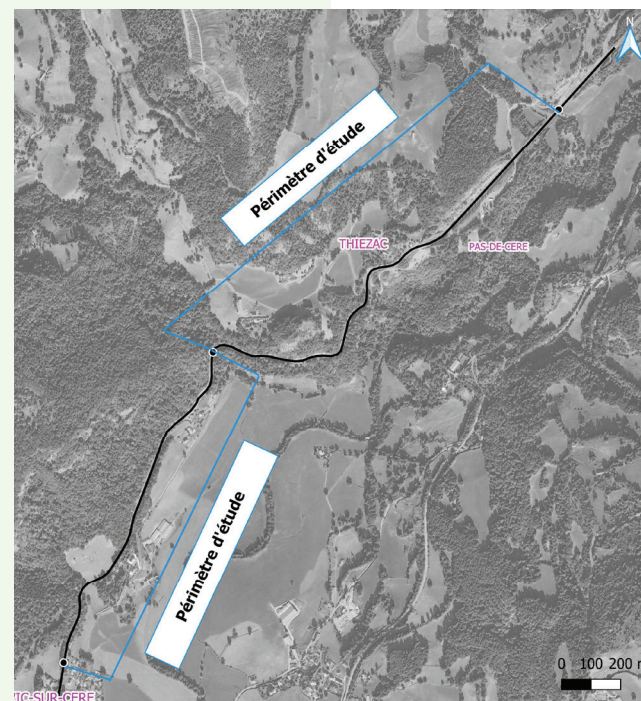
1.1 LE CONTEXTE :

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

La RN 122 traverse le territoire du département du Cantal depuis sa limite avec le département du Lot (46) jusqu'à l'autoroute A75 à Massiac sur une longueur totale 127 km et selon une diagonale Sud/Ouest – Nord/Est.

Elle constitue l'essentiel de l'itinéraire qui relie les autoroutes A20 et A75 à travers la partie la plus élevée des Monts du Cantal via Figeac, Aurillac et le tunnel du Lioran.

La section d'étude se situe dans la zone des virages du Pas-de-Cère, entre Vic-sur-Cère et Thiézac (15).



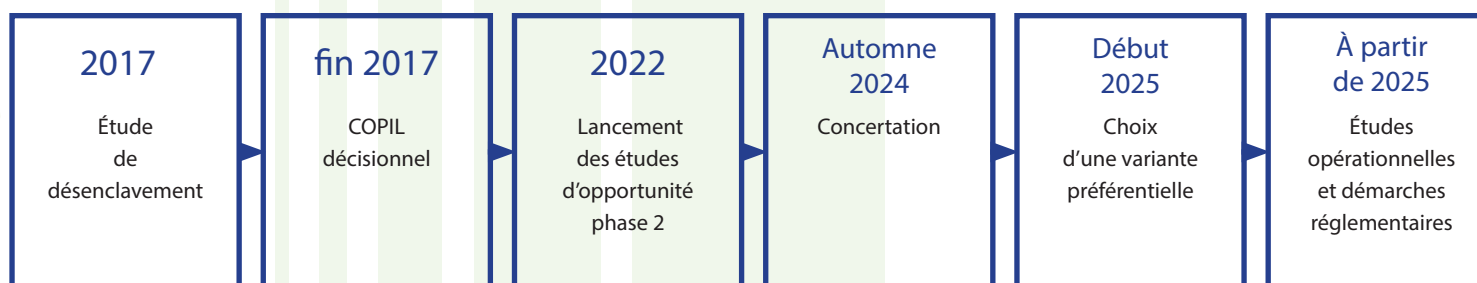
1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

En 2017, l'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. Réalisée en concertation avec les élus locaux, cette étude a montré la fonction importante de la RN122 en termes de transit local, la qualifiant de véritable épine dorsale du département. Le diagnostic a notamment mis en évidence le caractère sinueux et accidentogène du secteur du Pas de Cère.

Le 18 décembre 2017, Le comité de pilotage a validé la mise en œuvre à moyen terme de l'opération d'aménagement de la section de RN 122 au droit du Pas de Cère entre Vic-sur-Cère et Thiézac, permettant de répondre au enjeux de sécurité routière sur ce secteur. Le projet d'aménagement de la RN122 entre Vic sur Cère et Thiézac porte sur le dernier tronçon non aménagé de la section de la RN 122 qui franchit le massif du Cantal entre Vic-sur-Cère et Murat. En 2019, un courrier de Madame la Ministre des Transports en poste à cette date a validé ce programme.

La réalisation des études d'opportunité a débuté le 22 janvier 2022. Une équipe pluridisciplinaire a été mobilisée pour réaliser un diagnostic territorial enrichi par une phase d'écoute et de réflexion avec les élus du territoire.

L'aménagement de la RN122 entre Vic-sur-Cère et Thiézac participe au désenclavement du Cantal et marque un engagement fort de l'État en faveur du Département.



1.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet vise à aménager le dernier tronçon de la section de la RN122 qui franchit le massif du Cantal entre Vic-sur-Cère et Murat.

Les objectifs partagés de cet aménagement consistent à aménager une zone de virage de 1,8 km de longueur pour :

- ❖ Améliorer la géométrie de la voie et son confort d'usage
- ❖ Aménager des bandes dérasées et supprimer les obstacles latéraux pour renforcer la sécurité des usagers
- ❖ Créer un réseau d'assainissement de la plate-forme pour limiter l'impact sur l'environnement
- ❖ Supprimer le dépôt monumental de matériaux, en attente depuis plusieurs décennies, au droit du site remarquable du Pas de Cère pour restaurer sa qualité paysagère initiale



1.4 LES ACTEURS DU PROJET

L'ÉTAT - MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

L'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes est le Maître d'ouvrage.

La DREAL assure le pilotage général de l'opération (aspects administratifs et techniques) ainsi que la programmation et la gestion des crédits.

A compter du 1er janvier 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes se substitue à l'Etat pour la gestion, l'exploitation et la maîtrise d'ouvrage de la RN122 en application de la loi du 21 février 2022 dit « 3DS ».

LE COMITÉ DE PILOTAGE

Le comité de pilotage réunit aux étapes importantes du projet dans un objectif de prise de décision concertée, sous la présidence du Préfet de département du Cantal, les cofinanceurs, les élus concernés et les institutionnels de la zone.

LE COMITÉ TECHNIQUE

Le comité de technique réunit le maître d'ouvrage, le bureau d'études, les collectivités et les services de l'Etat concernés (y compris l'exploitant de l'infrastructure) pour évoquer des sujets plus opérationnels.



2. LA CONCERTATION PRÉALABLE

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

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.

A ce titre, la DREAL AuRA a transmis aux communes concernées pour affichage en mairie et a publié sur son site internet le 28 août 2024 la déclaration d'intention relative à cette opération, et ce pour une durée de 2 mois. Informant dans un premier temps le public, cette déclaration ouvre également le droit d'initiative pour solliciter l'organisation d'une concertation préalable.

La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidences 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

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 incidences 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'informations 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 du 18 novembre au 20 décembre :

Dans les mairies de Vic-sur-Cère et Thiézac ;

En le téléchargeant sur les sites internet :

De la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.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 :

- Mardi 26 novembre 2024 à 20h00 à la salle des fêtes de Thiézac

- Mardi 10 décembre 2024 à 18h00 au centre culturel du Carlades à Vic-sur-Cère

ET POUR PARTICIPER ?

LE REGISTRE D'EXPRESSION

Mis à disposition dans les mairies de Vic-sur-Cère et Thiézac 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-virages-pas-de-cere@developpement-durable.gouv.fr

Par courrier à l'adresse :

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Service Mobilités Aménagement Paysages / Pôle Opérationnel Ouest

Concertation RN122 aménagement entre Vic-sur-Cère et Thiézac

7 rue Léo Lagrange

63033 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1

LA CONCERTATION PRÉALABLE
SE DÉROULE DU

18 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2024





3. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

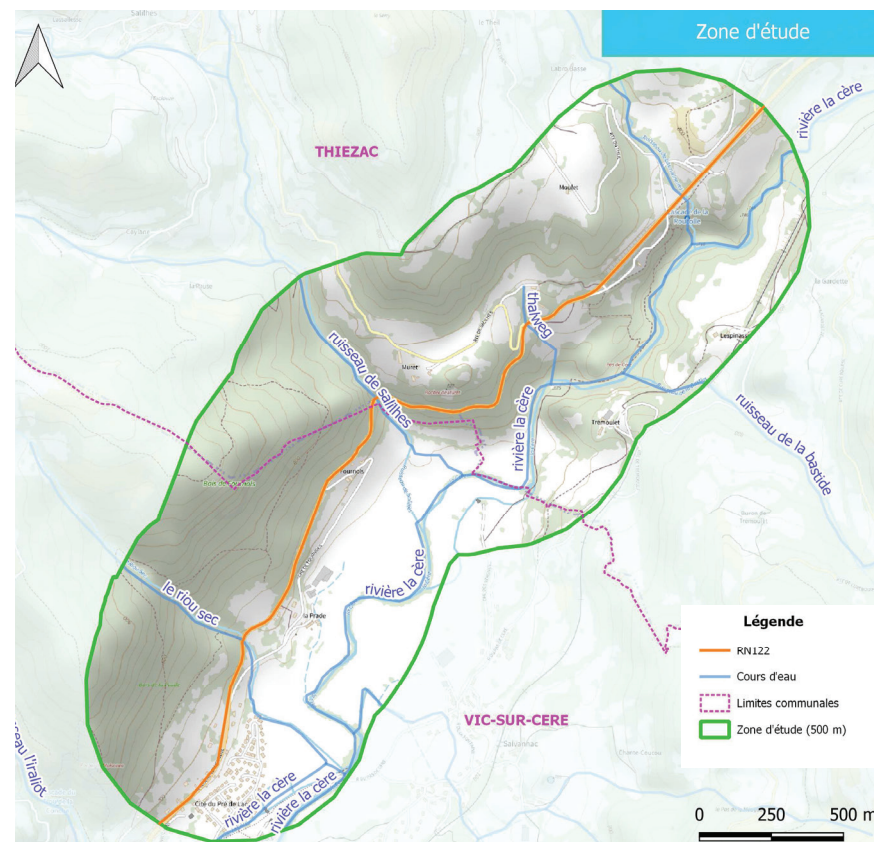
3.1 LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Le Cantal est un département de moyenne montagne de la Région Auvergne-Rhône-Alpes éloigné de la nouvelle capitale régionale (Lyon). La RN122, est un élément fort du maillage routier, « trait d'union » entre Aurillac et l'autoroute A75.

Une liaison essentielle au sein du département du Cantal et, au delà, de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Le territoire d'étude est situé sur deux communes :

- Vic-sur-Cère : 2 934 ha, 680 mètres d'altitude, 1 830 habitants (2016, Insee) ;
- Thiézac : 4 170 ha, 805 mètres d'altitude, 615 habitants (2016, Insee).

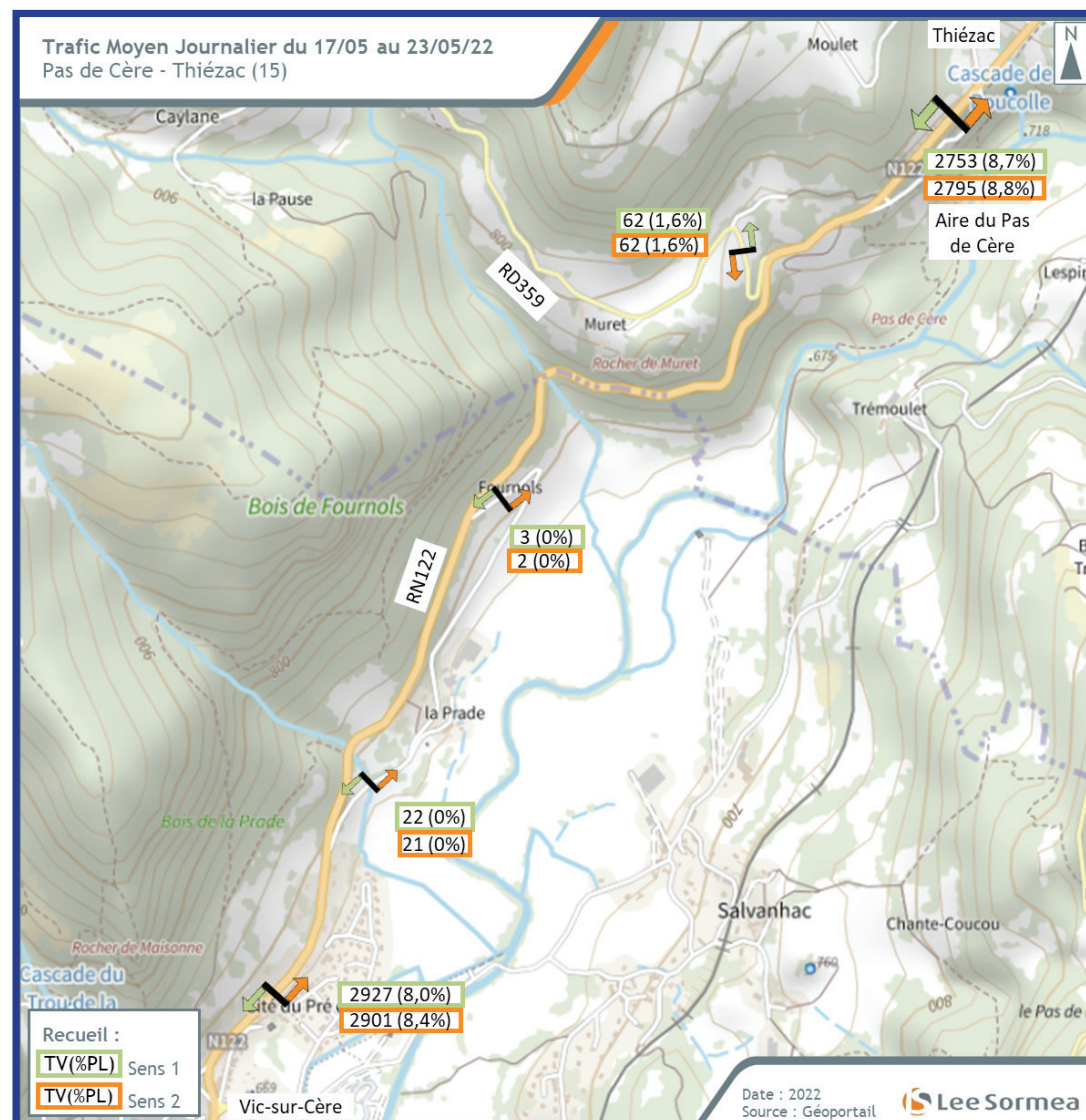


3.2 LE TRAFIC ACTUEL

Le trafic moyen journalier sur la section d'étude de la RN122 est d'environ 5 500 véh/j (campagne de comptages réalisée en mai 2022), composé majoritairement du trafic de transit. La part de poids-lourds s'élève à 8,5% soit 450 à 490 poids-lourds qui circulent chaque jour sur l'axe routier. La section est très sinueuse avec des enchaînements de virages sur une pente continue. Des masques de visibilité sont créés par les talus rocheux. Ainsi, les charges de trafic présentent plutôt des problématiques de vitesse inadaptée à la géométrie de la section d'étude de la RN122.

Le réseau secondaire porte un trafic routier très faible en comparaison à la RN122, les échanges concernés étant ainsi très faibles. Les accès aux lieux-dits « Fournols » (10 véh/j) et « la Prade » (40 véh/j) sont néanmoins complexes en termes d'insertion, mais aussi de lisibilité et de visibilité sur certains carrefours. Les trafics sont un peu plus importants en échanges avec la RD359 (120 véh/j) et l'aire du Pas de Cère (100 véh/j).

Les vitesses sont globalement élevées (voir excessives) notamment au droit de l'aire de repos du Pas de Cère et en entrée d'agglomération de Vic-sur-Cère avec des taux d'infraction respectivement de 49% et 38%.



Trafic moyen journalier en mai 2022 (Source : LEE SORMEIA)

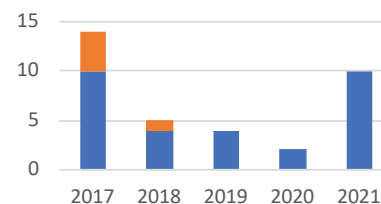
3.3 L'ACCIDENTOLOGIE

La majorité des accidents recensés ont lieu sur la section centrale la plus sinueuse, et les accidents au niveau de la section au Sud (Vic-sur-Cère) ont eu lieu majoritairement à proximité des accès et des carrefours.

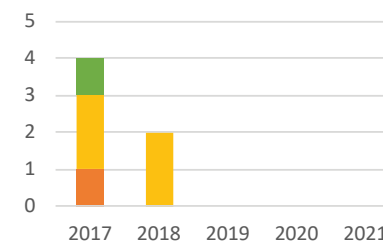
Il n'y a pas de ZAAC (zone d'accumulation d'accident corporel) au droit de la zone d'étude, la notion de ZAAC s'appliquant quand il est recensé au moins 4 accidents corporels et 4 victimes graves sur un linéaire de 850 m et sur une période de 5 ans).

Une nette réduction de la gravité des accidents est constatée depuis la réalisation en 2018 des travaux de sécurité (renforcement des ouvrages de soutènement, mise en place de nouvelles glissières de sécurité, remplacement de la couche de roulement...).

L'analyse de la géométrie de cette section souligne la présence d'obstacles latéraux et de masques visuels dans certaines courbes et en approche des intersections qui nuisent à la perception.



■ Nombre d'accidents corporels
■ Nombre d'accidents matériels



■ Tué ■ Blessé hospitalisé ■ Blessé léger



Enjeux croisés, Trafic et accidentologie

Les enjeux clés de l'aménagement routier en lien avec les trafics actuels et le diagnostic d'accidentologie sont les suivants :

- ❖ Améliorer la sécurité en assurant la visibilité en section courante et la suppression ou la protection des obstacles latéraux
- ❖ Améliorer la lisibilité des carrefours
- ❖ Contribuer à apaiser la circulation en entrée de Vic-sur-Cère
- ❖ Intégrer les modes actifs à la réflexion (Cf sous-chapitre suivant lié aux modes actifs)



3.4 LES MODES ACTIFS

Il existe 1 100 km d'aménagements cyclables balisés à travers le département parmi lesquels on retrouve quelques véloroutes notables comme la GT2V (Grande Traversée du Volcan à Vélo) qui démarre à Blesle (43) pour finir à Port-d'Agrès (12) et qui est parallèle mais éloignée de la RN122 au niveau de la CC de Cère-et-Goul-en-Carladès.

Actuellement, les modes actifs (vélo principalement) relèvent d'une pratique de loisir plus que d'un mode de déplacement domicile-travail comme le montre la répartition des parts modales (0,5% d'usage du vélo pour se rendre au travail pour la CC Cère-et-Goul-en-Carladès).

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) impose, aux Maîtres d'ouvrage de projets de réaménagement de voies hors agglomération, d'étudier le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Au regard de la localisation du site ainsi que de la topographie marquée, ce besoin pourrait ainsi concerner la pratique du vélo en loisir. Néanmoins, le profil de la route à flanc de falaise contraint l'intégration d'un aménagement dédié et sécurisé. A ce titre, aucun espace n'a été réalisé pour les modes actifs devant partager la chaussée avec les autres modes de transport.



La Communauté de communes a signé une convention de délégation mobilité avec la Région AuRA en souhaitant développer les modes de déplacements doux. A ce titre, un projet de voie à mobilité active entre Aurillac et Vic-sur-Cère est en cours de réflexion. Aujourd'hui et à un stade très amont de définition de tracé, une véloroute assurera la liaison de Vic-sur-Cère vers la Station du Lioran en utilisant les routes secondaires en mode partagé en rive gauche de la Cère.

Au-niveau de la zone d'étude, ce fuseau pourrait passer en rive gauche de la Cère, et ce en proposant un tracé parallèle à celui de la RN122.

Par courrier du 23 septembre 2024, la Communauté de communes Cère et Goul en Carladès a demandé l'étude d'un aménagement dédié aux modes actifs le long de la RN 122.



3.5 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/stagnation de la population. Ces territoires ruraux sont considérés comme « fragiles ».

L'agriculture

La RN122 traverse un territoire à dominante rurale où l'agriculture est un élément important du paysage et de l'économie locale. Certaines parcelles du secteur d'étude peuvent accueillir une activité labélisée (AOP, IGP).

D'après la base de données Agreste, l'élevage extensif de bovins et d'ovins est la principale activité agricole sur les communes d'étude.

La sylviculture

La sylviculture représente une filière non négligeable. Elle présente un intérêt économique, social, biologique et paysager évident.

Le tourisme

Le tourisme et les loisirs occupent également une place importante dans l'économie locale. Les activités du territoire sont portées par son patrimoine naturel et paysager (site du pas de Cère, cascade de la Roucolle...).

Grâce aux contrastes volcaniques de son relief, le Cantal est un terrain de jeu idéal pour la pratique d'un large choix d'activités de pleine nature. Entre Thiézac et Vic-sur-Cère, la Cère et les ruisseaux qui l'alimentent offrent des paysages grandioses.

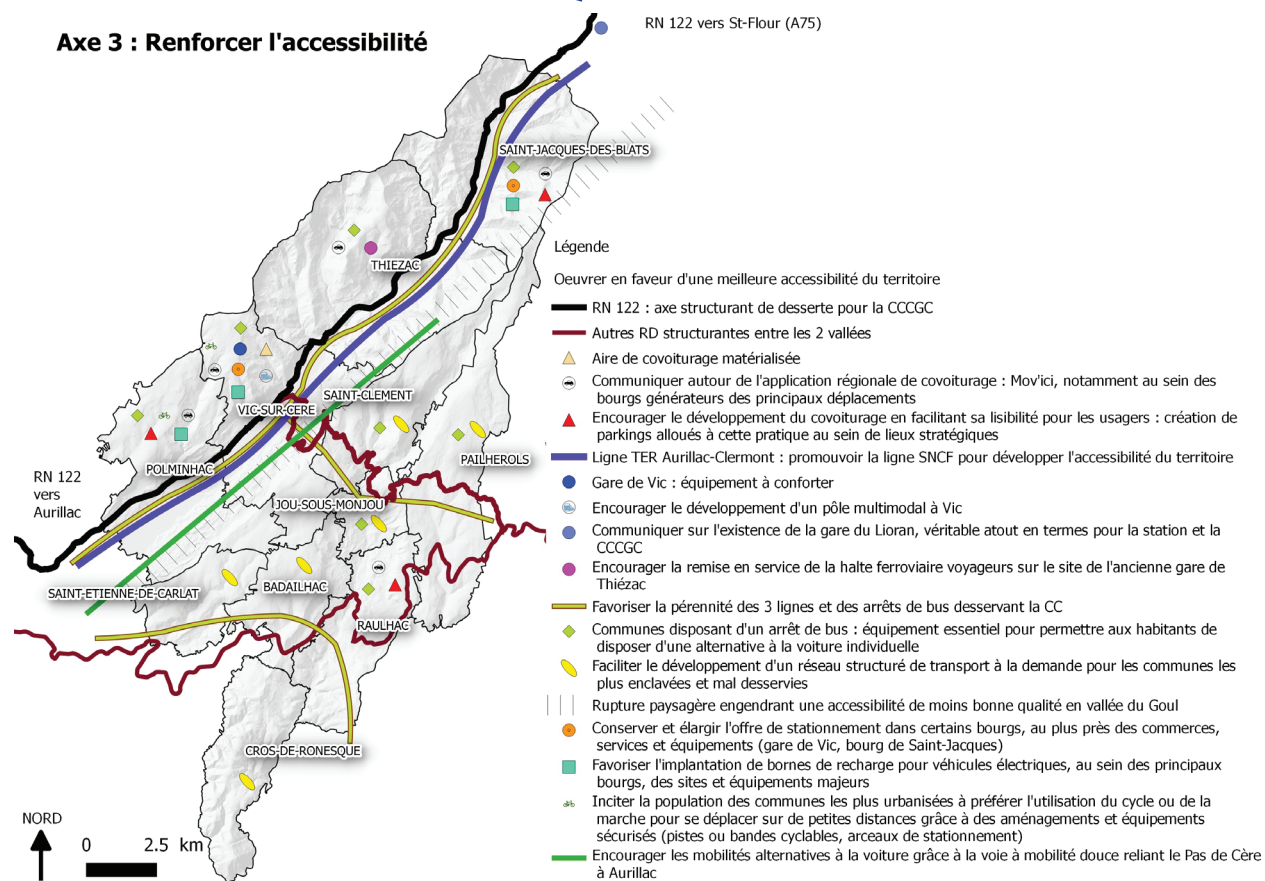
Avec 2 millions de nuitées touristiques françaises générées sur juillet et août dans le Cantal, le tourisme est un véritable pilier de l'économie cantalienne. Pendant l'été, plus de 700 000 touristes (hors excursionnistes) y séjournent, multipliant ainsi par 4 le nombre d'habitants. Les activités du territoire sont portées par son patrimoine naturel et paysager (monuments historiques, sites protégés, chemins de randonnée...).



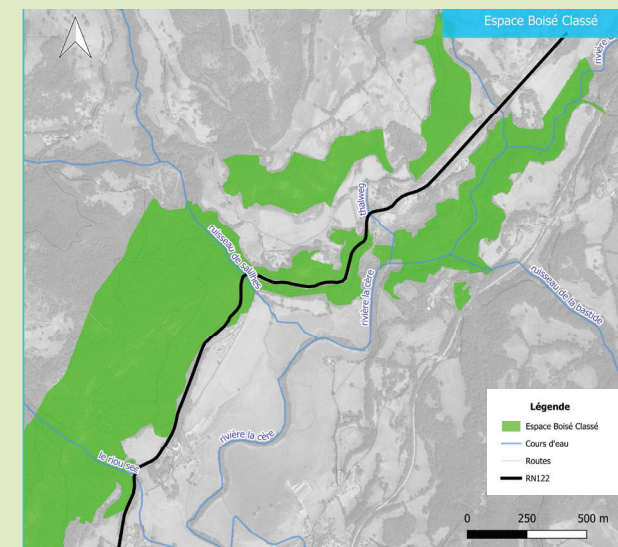
0%

3.6 LE CADRE URBANISTIQUE

Axe 3 : Renforcer l'accessibilité



Le projet d'aménagement dans le secteur du Pas-de-Cère est concernée par l'orientation n°3 « Renforcer l'accessibilité » et l'orientation n°5 « Protéger les paysages agricoles et naturels » du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) Cère et Goul en Carladès.



La communauté de communes Cère et Goul en Carladès exerce, pour le compte de ses communes membres (Polminhac, Saint-Etienne-de-Carlat, Cros de Ronesque, Raulhac, Badailhac, Jou/Monjou, Pailherols, St-Clément, Vic-sur-Cère, Thiézac, Saint-Jacques-des-Blats), la compétence « Plan Local d'Urbanisme Intercommunal » (PLUi) approuvé par délibération du Conseil communautaire le 25 février 2020.

Dans le cadre du zonage du PLUi de la Communauté de communes Cère et Goul en Carladès, sur les communes de Vic-sur-Cère et Thiézac, la zone d'étude traverse les zones suivantes : Zone agricole (A) ; Zone naturelle (N, Nt) ; Zone urbaine (Ub). La zone d'étude comprend plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC) ainsi que des zones humides localisées aux abords de la rivière de la Cère, ou encore des éléments patrimoniaux à protéger.

3.7 LE CONTEXTE PHYSIQUE ET LES RISQUES ASSOCIÉS

Topographie

La zone d'étude prend place dans la vallée de la Cère, un terrain à la topographie complexe. Les enjeux limitrophes sont liés aux versants de relief, présentant des enjeux topographiques forts qu'il convient de considérer.

La topographie du secteur est encaissée, avec des pentes raides de l'ordre de 45°, des éperons rocheux verticaux, des falaises, la RN122 étant ainsi portée par de nombreux murs de soutènement.

Géologie

Le site d'étude est localisé au droit de :

- ✦ Formations de brèches volcaniques sur la majorité du site issues du volcanisme du stratovolcan du Cantal et notamment de phénomènes de glissements et d'effondrement de masse
- ✦ D'une zone de plateau en remblai monté, de façon anarchique sans contrôle sur la qualité du matériau employé, entre 2000 et 2003 en rive droite dans le cadre d'un dépôt définitif des matériaux excédentaires de la rectification du Pas de Compain
- ✦ De nombreuses zones de colluvions dans les pentes de la vallée en rive droite de la Cère

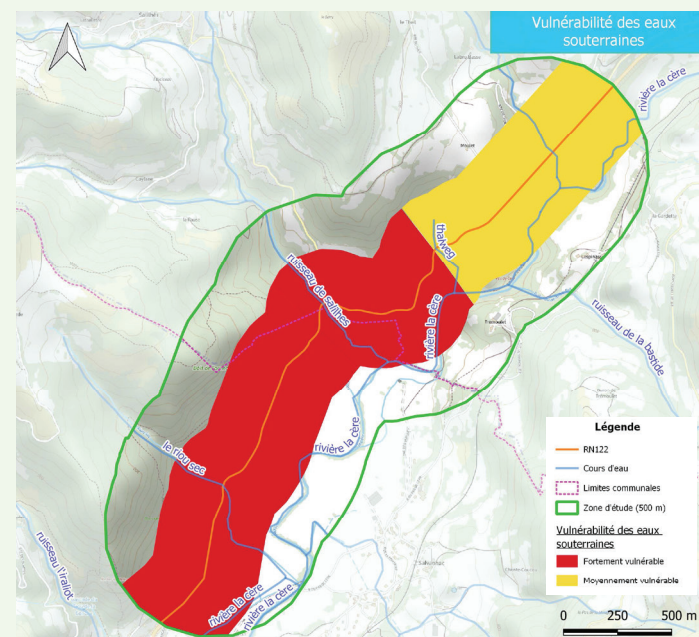


Hydrologie et hydrogéologie

6 cours d'eau sont situés au droit de la zone d'étude. 4 d'entre eux sont traversés par la RN122 par des ouvrages de tailles modestes à importantes (au droit du ruisseau du Salilhes).

La zone d'étude est localisée au droit d'une masse d'eau souterraine FRFG011 considérée comme en « bon état ».

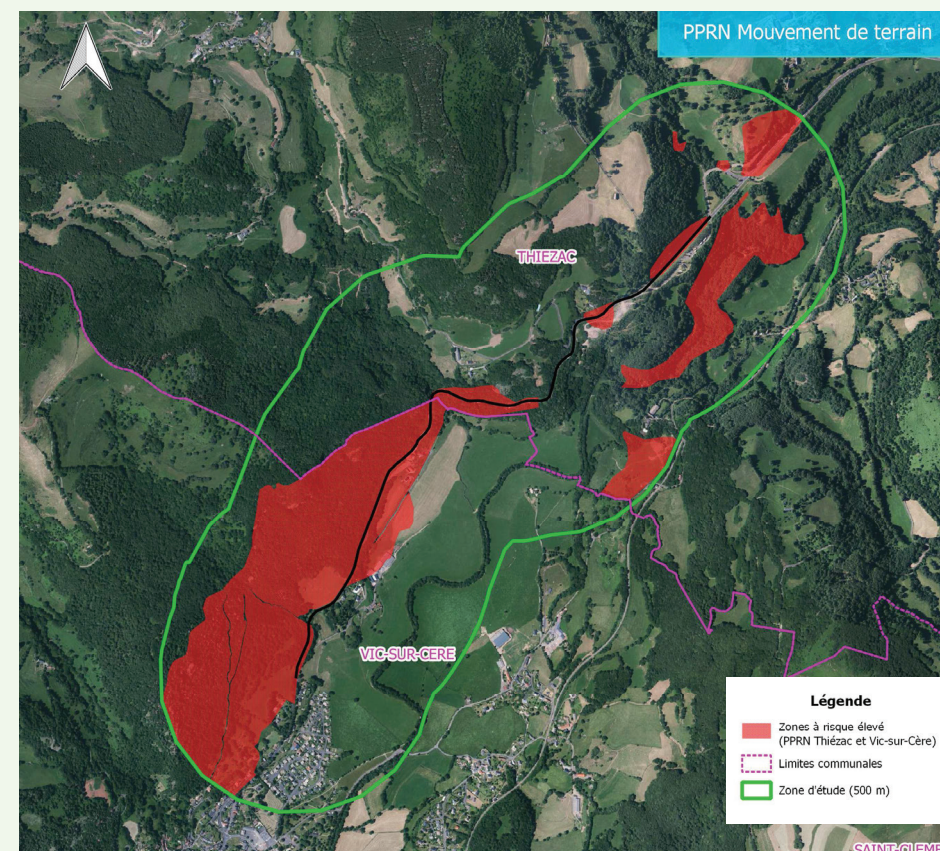
Les masses d'eau superficielle sont considérées comme très fortement vulnérables, la masse souterraine présentant une vulnérabilité moyenne à forte.



Risques naturels

La zone d'étude est concernée par les risques naturels suivants :

- ❖ Risque de mouvements de terrain (chute de bloc et éboulement, glissement de terrain superficiels, coulée de boue, débris, cavités souterraines). Les communes de Thiézac et Vic-sur-Cère sont soumises à deux Plan de prévention des risques naturels (PPRn) Mouvements de terrain. La majorité de la zone d'étude est située en zone rouge présentant un risque élevé,
- ❖ Les autres risques (sismique, retrait-gonflement des argiles, inondations, phénomènes météorologiques exceptionnels) sont faibles dans la zone d'étude.

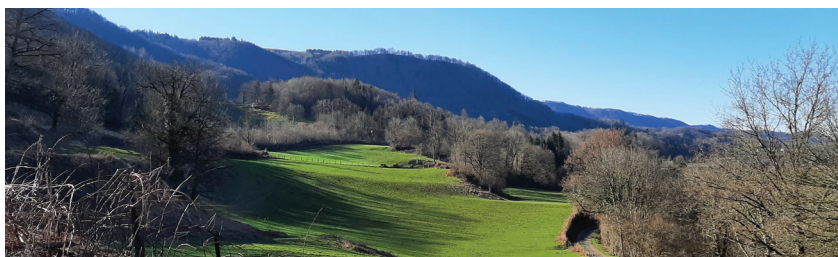


3.8 L'ANALYSE PAYSAGÈRE ET PATRIMONIALE

Les principales caractéristiques de ce paysage

Les structures paysagères suivantes forment l'identité du territoire :

- ❖ 1. Le paysage géologique se caractérise par le verrou glaciaire du Pas de Cère, constituant un seuil paysager dans la vallée de la Cère. Cette vallée est l'une des nombreuses brèches qui ont entaillé le massif montagneux par le passage de rivière dans un système en étoile caractéristique de cet ensemble paysager.
- ❖ 2. Le paysage végétal avec les boisements, les alignements d'arbres, les haies, la ripisylve qui composent le territoire.



- ❖ 3. Le paysage hydrographique autour de la rivière de la Cère qui présente deux profils bien distincts : un parcours très chaotique dans les gorges du site du Pas-de-Cère et un parcours plus doux et sinueux dans le méandre du fond de vallée.
- ❖ 4. Le paysage agricole se caractérise par des prairies de pâturages ou de fauches, l'élevage y est l'activité principale de la vallée et de ses versants.
- ❖ 5. Le paysage bâti est caractérisé par la présence de différents axes de communication qui se rejoignent à l'approche du tunnel du Lioran (talus, viaducs, tunnel, alignements d'arbres...). Plus au Nord de la zone, on distingue notamment : la RN122 et la ligne de chemin de fer. De plus, 4 grandes formes d'habitats se côtoient sur le territoire : les grands domaines agricole, les villages hameaux et versants, les châteaux et demeures bourgeoises sur les versants, la périurbanisation de la vallée de la Cère.

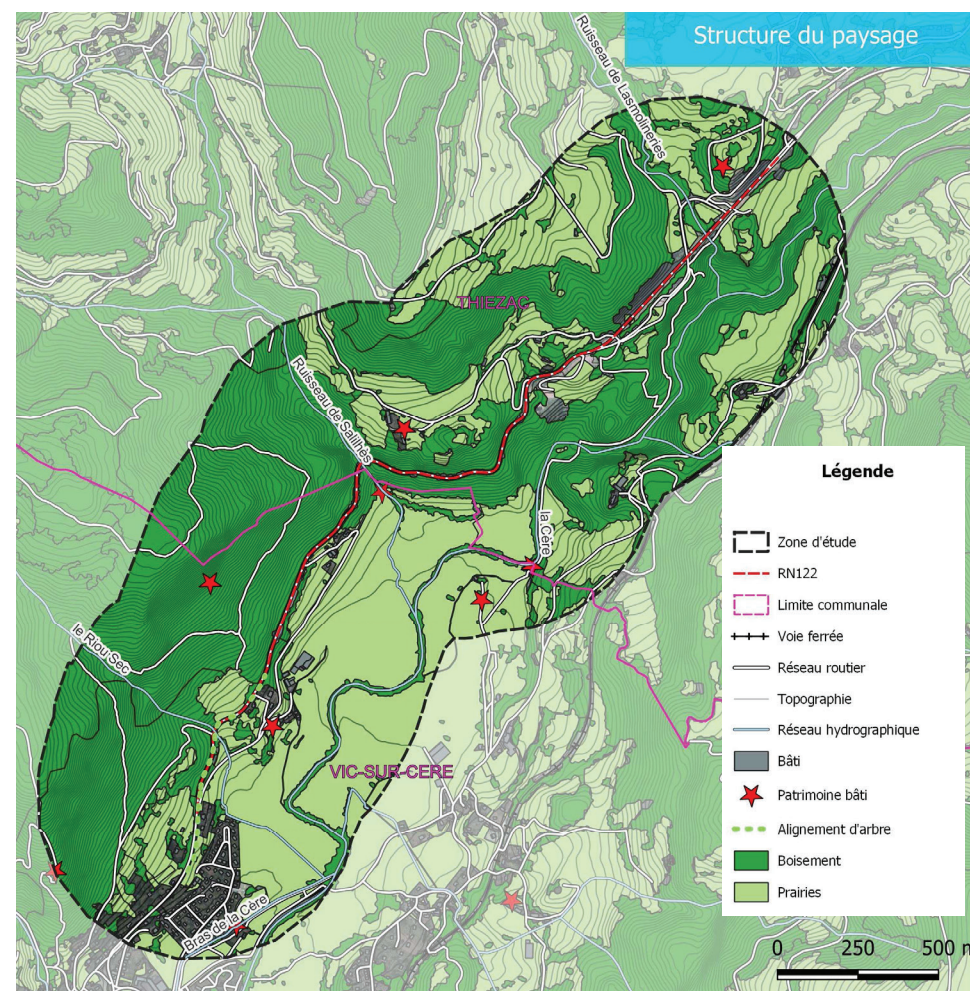
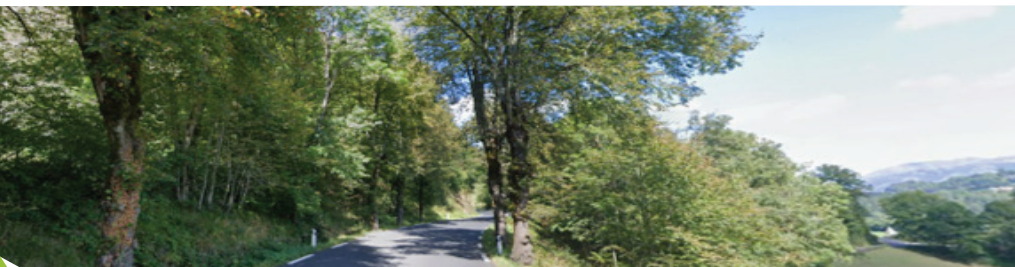
Parmi les enjeux liés au paysage végétal figure les alignements d'arbres en bordure de la RN122 en sortie de Vic-sur-Cère.

Elles accompagnent les infrastructures routières en port libre et se distinguent parfois mal du bocage.

Les essences d'arbres qui constituent ces alignements sont principalement le chêne et le frêne. Un alignement d'arbres formé de tilleuls de part et d'autre de la RN122 est aussi présent à hauteur du lieu-dit de « La Prade ».

Cette trame végétale assure une transition entre l'ambiance urbaine et l'ambiance de montagne.

Tout abattage d'arbres inclus dans un alignement doit faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation en Préfecture.



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 et ses environs.

Sites inscrits et classés

La zone d'étude s'inscrit dans les périmètres de la Cascade du Pas-de-Cère et la Cascade de Roucolle.

Monuments historiques

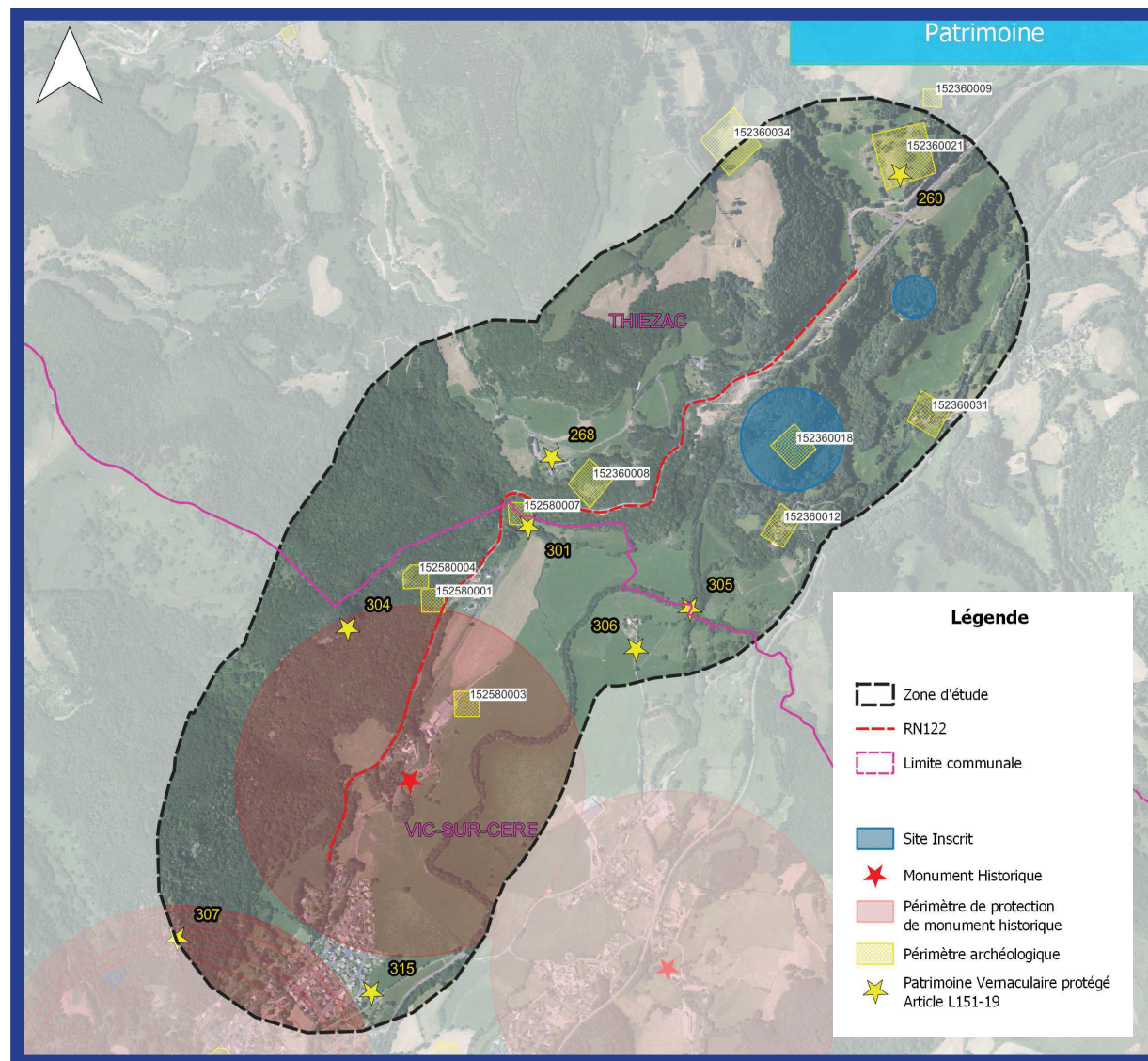
La zone d'étude s'inscrit dans les périmètres de protection de six monuments historiques classés et /ou inscrits.

Patrimoine archéologique

Présence de 11 entités archéologiques sur les communes de Vic-sur-Cère et Thiézac

Patrimoine vernaculaire

Plusieurs éléments du patrimoine protégé sont localisés au droit du site d'étude. Ils sont essentiellement constitués de patrimoine dit « bâti particulier » (croix, pont, four, chaussée, moulin)



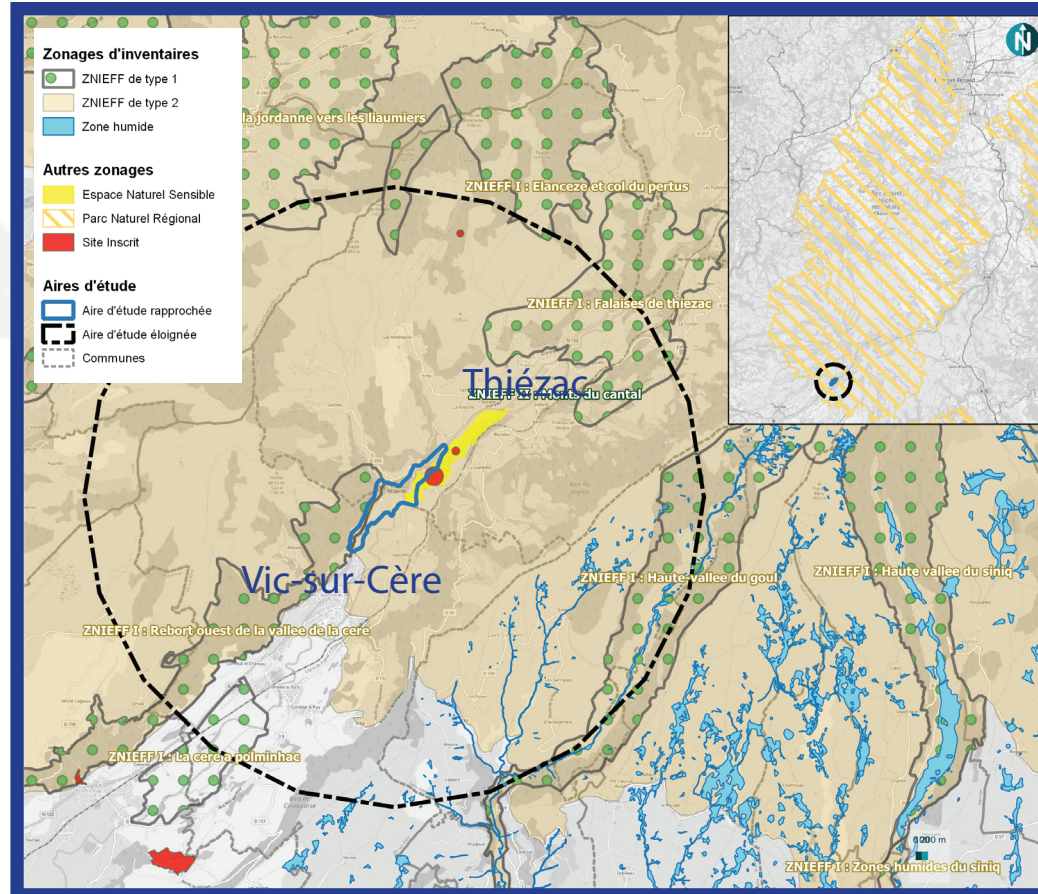
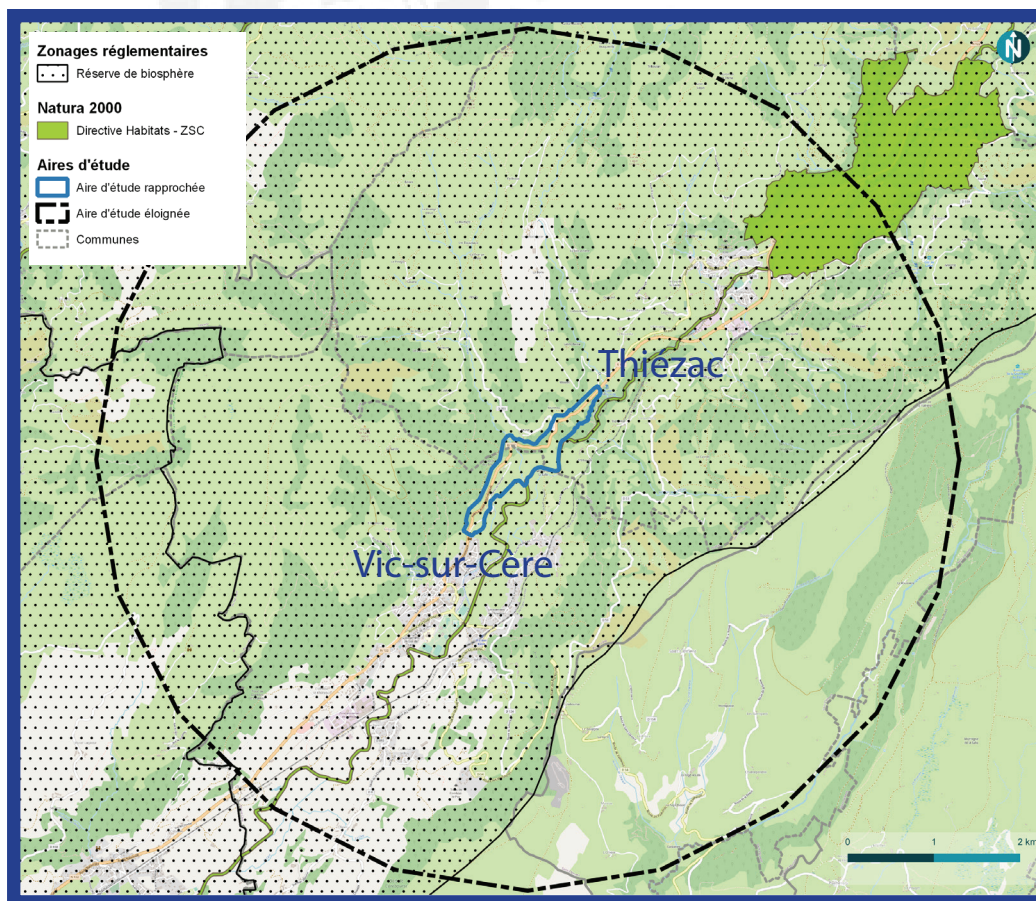
3.9 LE MILIEU NATUREL

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. En effet, l'aire d'étude rapprochée intercepte les zonages suivants : Zones d'intérêt

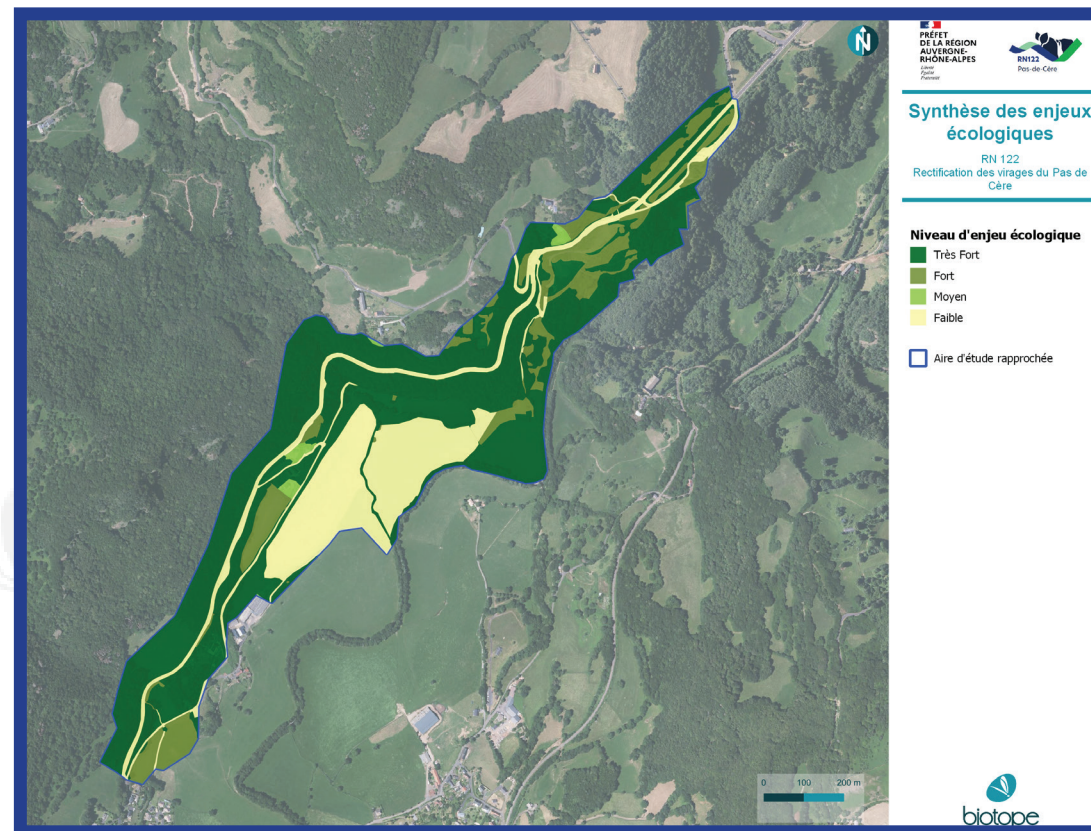
Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et II ; l'Espace Naturel Sensible (ENS) du Pas de Cère ; une zone spéciale de conservation (ZSC) au sens de la directive européenne 92/43/CEE « Habitats / faune / flore ».



De nombreuses espèces patrimoniales et remarquables sont situées au sein de la zone d'étude. Trois grands ensembles d'habitats (en indiquant les principales espèces à enjeux) peuvent être distingués sur l'aire d'étude rapprochée :

- ❖ De vastes espaces semi-ouverts, propices à la reproduction des reptiles (Couleuvre verte et jaune, Vipère aspic...) et au transit des mammifères (Grand rhinolophe, Hérisson d'Europe...);
- ❖ Des forêts de pentes d'intérêt communautaire, utilisées par les oiseaux (Milan royal, Verdier d'Europe, Serin cini...) pendant leur phase de reproduction;
- ❖ Des milieux aquatiques, notamment la Cère en contrebas de la RN122, qui représente une zone transit pour des espèces de mammifères (Loutre d'Europe, à enjeux).

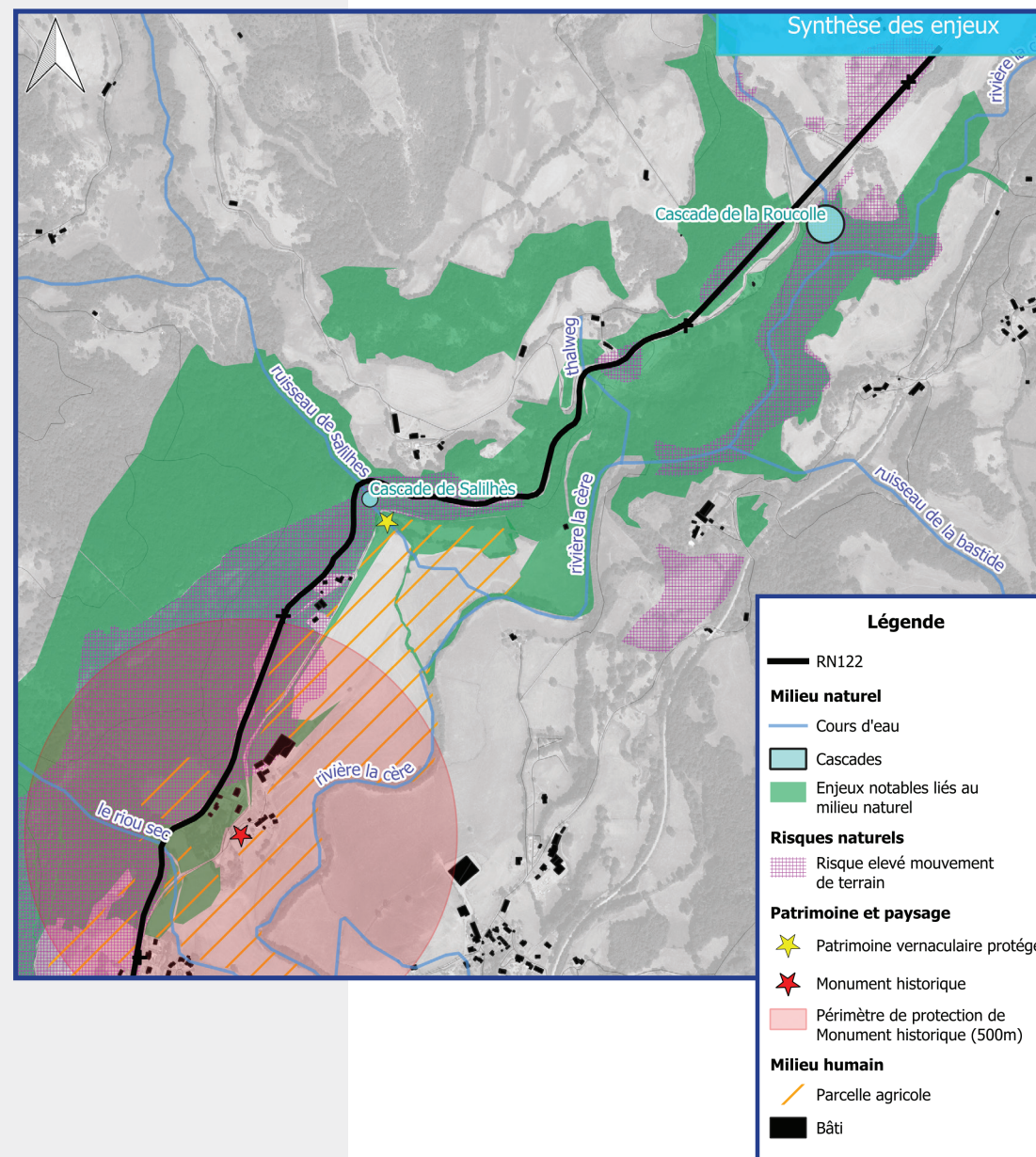
Les différents enjeux écologiques recensés (habitats naturels, espèces végétales et animales, ...) ont été synthétisés par le bureau d'étude naturaliste, permettant d'obtenir la carte hiérarchisée ci-contre.



3.10 LA SYNTHÈSE DES ENJEUX

Les principaux enjeux recensés sont ainsi les suivants :

- 📍 **Trafic** : trafic moyen journalier de 5 500 véhicules/jour (dont environ 10% de poids-lourds), trafic plus faible sur les autres voies circulées (inférieur à 150 véhicules/jour),
- 📍 **Sécurité** : section de la RN122 sinueuse avec des enchainements de virages sur une pente continue, l'analyse de la géométrie de cette section souligne la présence d'obstacles latéraux et de masques visuels dans certaines courbes et en approche des intersections qui nuisent à la perception,
- 📍 **Modes doux** : pratique dans le cadre des loisirs,
- 📍 **Milieu humain** : importance de l'agriculture et du tourisme, et du bâti,
 Cadre urbanistique : éléments à protéger au PLU (EBC, éléments patrimoniaux...)
- 📍 **Contexte physique** : topographie marquée et cours d'eau franchis avec risques associés (notamment mouvements de terrain),
 Paysage/patrimoine : plusieurs structures paysagères traversées et plusieurs protections patrimoniales (site inscrit, périmètre MH, patrimoine vernaculaire...)
- 📍 **Milieu naturel** : habitats diversifiés abritant des espèces protégées.







4. LES RÉPONSES D'AMÉNAGEMENT SOUMISES À LA CONCERTATION

4.1 LA REPRÉSENTATION DES VARIANTES

La portion d'étude de la RN122 objet du présent dossier est comprise entre les PR 70+100 et 74+300. Suite au diagnostic technique et environnemental, le Maître d'ouvrage a découpé cette portion routière en 3 sections homogènes :

- ✎ La section n°1, du panneau d'agglomération (PR 70+100) au carrefour de Fournols (PR 71+900). Les aménagements projetés restent dans le fuseau actuel de la RN122. Le principal enjeu concerne l'apaisement de la circulation à l'entrée de Vic-sur-Cère,
- ✎ La section n°2 du carrefour de Fournols (PR 71+900) à l'entrée de l'aire du Pas-de-Cère (PR 73+200). Cette section est constituée d'un enchaînement de virages de rayons assez faibles et présente la particularité d'être très sinueuse. Le principal enjeu sur cette section porte sur le franchissement du cours du Salilhes et le traitement du grand remblai,
- ✎ La section n°3 de l'entrée de l'aire du Pas-de-Cère (PR 73+200) au carrefour de Thiézac / RD759 (PR 74+300). Cette section présente un alignement droit conséquent. L'aménagement proposé porte sur une requalification de l'axe routier pour sécuriser la zone de dépassement naturel et vise à obtenir le statut de déviation d'agglomération.

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

1/ AMENAGEMENT EN PLACE

VARIANTE 1 : Référence

2/ RECTIFICATION DES VIRAGES

VARIANTE 2 : Rectification des virages avec franchissement du ruisseau du Salilhes sur le pont existant

VARIANTE 3 : Rectification des virages avec franchissement du ruisseau du Salilhes sur viaduc neuf

3/ TRACE NEUF

VARIANTE 4

L'ensemble des variantes d'aménagement étudiées visent à :

- ✎ Homogénéiser l'itinéraire : aménagement d'une bande dérasée de droite (BDD) offrant une zone de récupération,
- ✎ Améliorer la sécurité et le confort : traitement des obstacles, visibilité, sécurisation des accès et amélioration de la géométrie,
- ✎ Sécuriser les échanges au niveau des carrefours et de la zone de dépassement naturel.

Compte tenu du linéaire du projet relativement court le gain de temps est négligeable quelque soit la variante

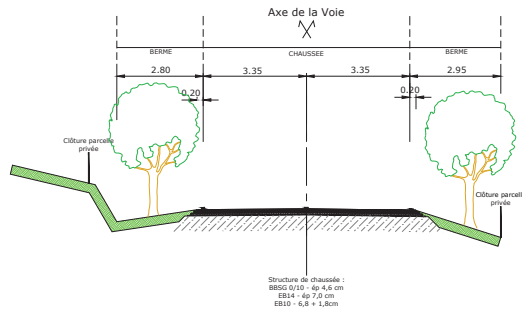
Pour la section n°1, toutes les variantes :

- ✎ Empruntent le même fuseau à proximité de la RN122 actuelle,
- ✎ Aménagent le carrefour de la Prades
- ✎ Suppriment le carrefour de Fournols,
- ✎ Prennent en compte les alignements d'arbres.

Pour la section n°3, toutes les variantes :

- ✎ Requalifient la RN122,
- ✎ Rétablissent la RD359 avec l'entrée de l'aire de repos,
- ✎ Réaménagement l'aire du Pas-de-Cère avec la fermeture des accès intermédiaires.

PT Type Existant Section 1

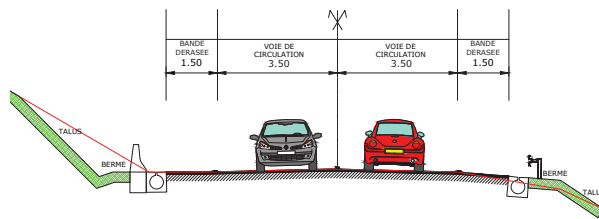


Pour la section n°2 :

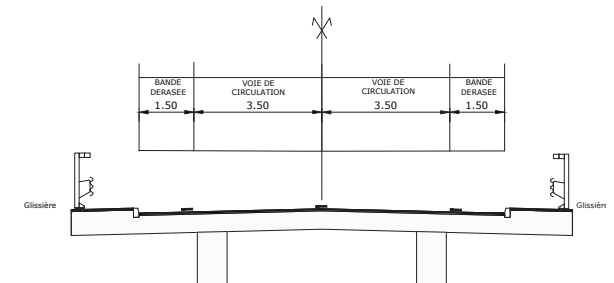
- ✦ Les variantes 1 et 2 conservent l'ouvrage existant pour le franchissement du ruisseau de Salilhès,
- ✦ Les variantes 3 et 4 nécessitent la création d'un nouvel ouvrage,
- ✦ Les variantes 2 à 4 assurent le traitement du grand remblai.

Un seul fuseau de passage sur ce tronçon pour les variantes 1, 2 et 3 : entre la paroi rocheuse et l'aplomb du soutènement existant.

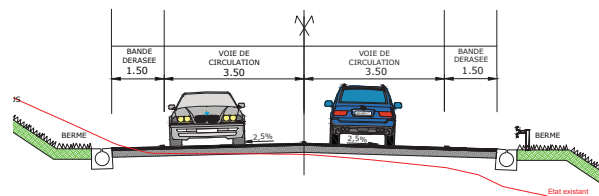
PT Type Aménagement sur Place



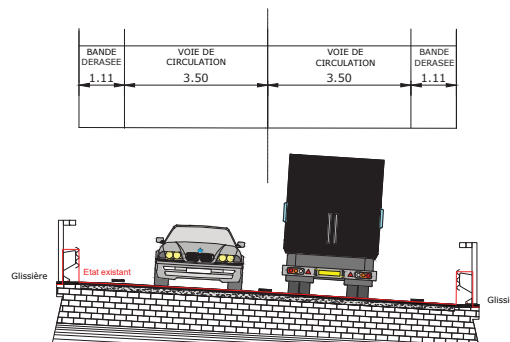
PT Type tracé neuf sur viaduc



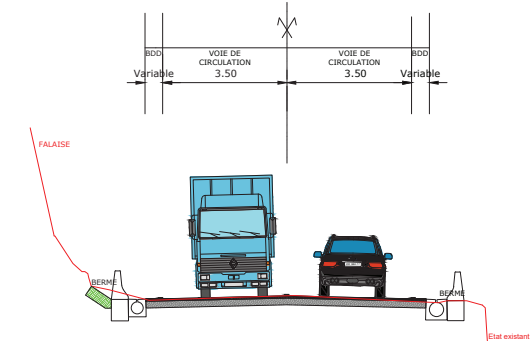
PT Type tracé neuf (toutes sections), et rectification (sections 1 et 3)



PT Type rectification sur viaduc existant



PT Type rectification et ASP (section 2)



AMÉNAGEMENT ENTRE
VIC-SUR-CÈRE ET THIEZAC

Légende

● Section

— Cours d'eau

— Routes

□ Accès et carrefour

Aménagement en place :

— Variante 1

Rectification des virages avec
franchissement du ruisseau
du Salilhès sur le pont existant :

— Variante 2

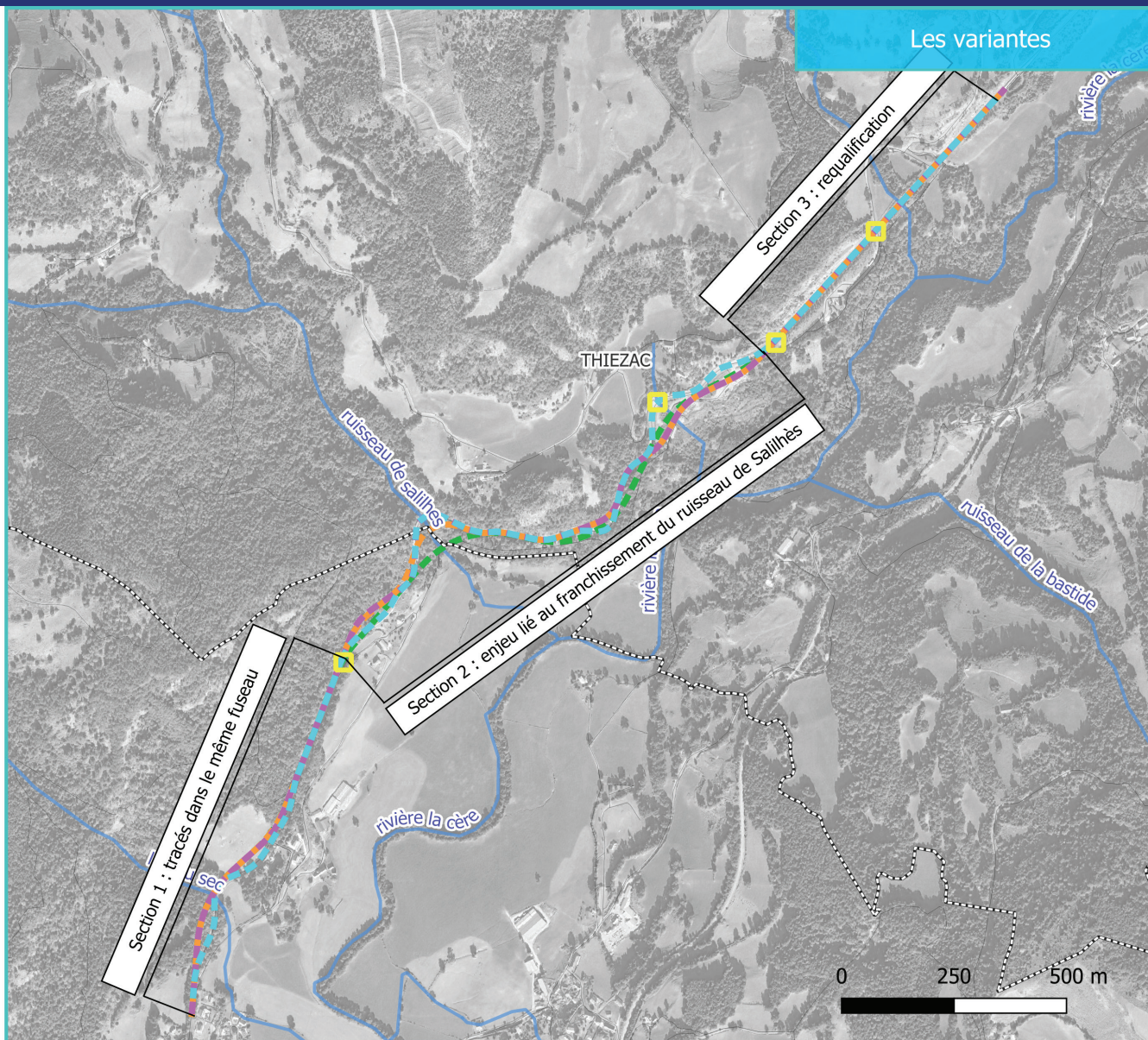
Rectification des virages
avec franchissement du
ruisseau du Salilhès sur viaduc
neuf :

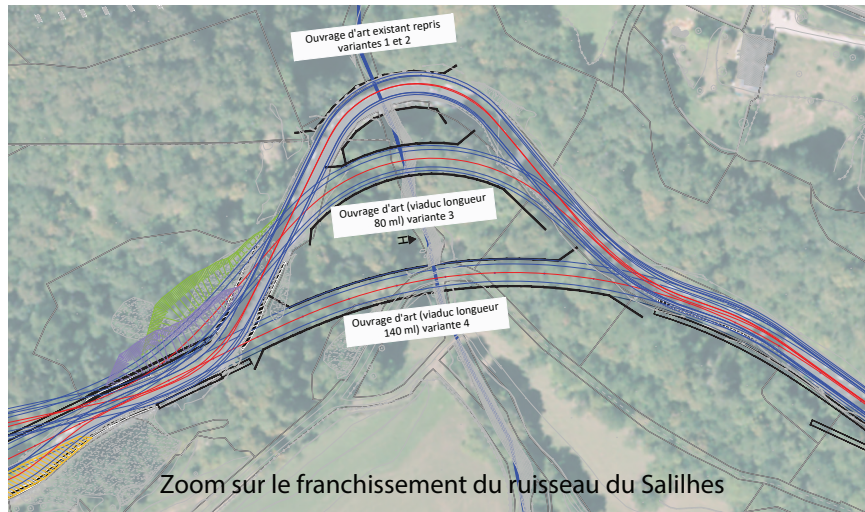
— Variante 3

Tracés neufs

— Variante 4

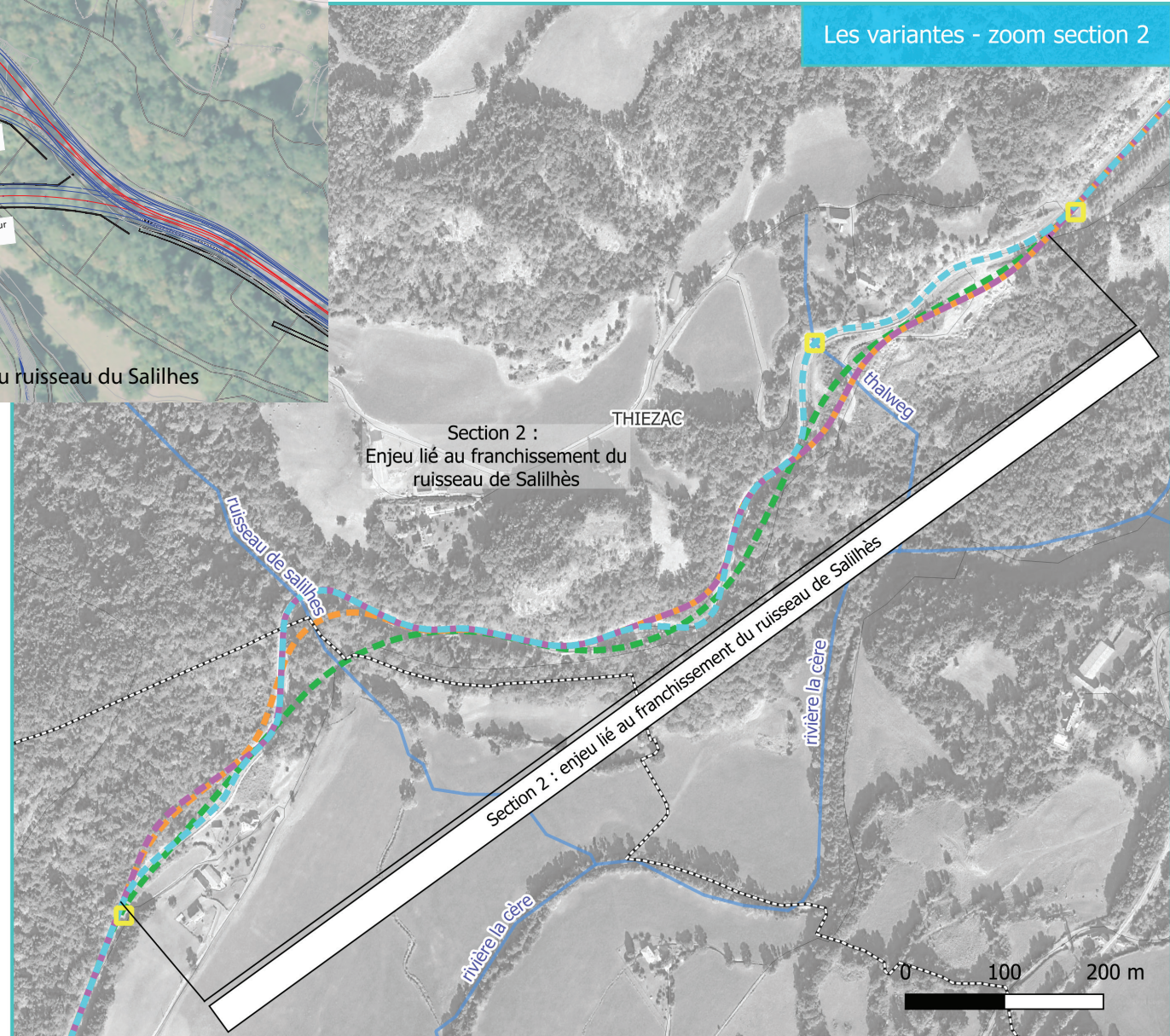
Les variantes





Zoom sur le franchissement du ruisseau du Salilhès

Les variantes - zoom section 2



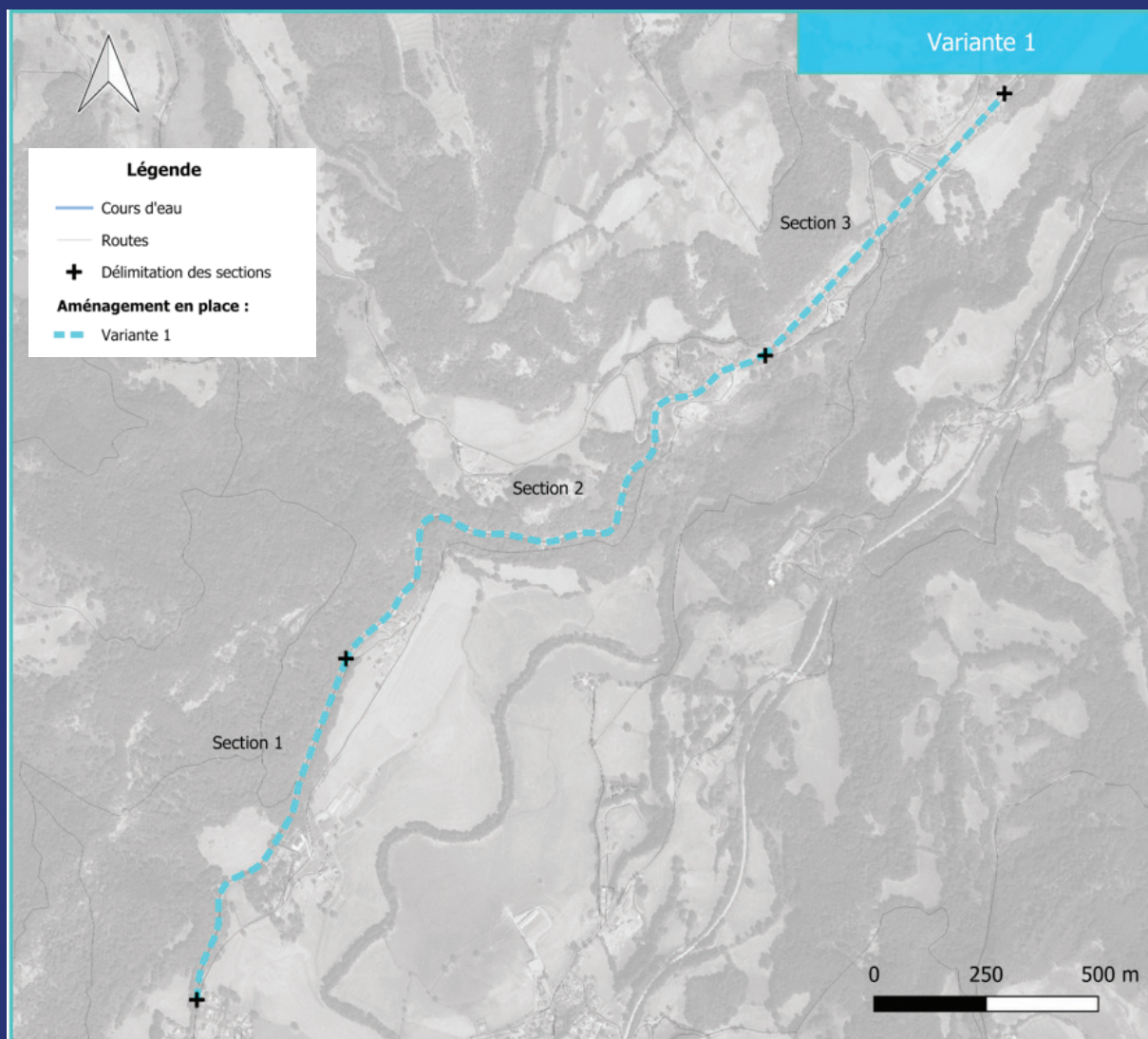
- Légende**
- Section
 - Cours d'eau
 - Routes
 - Accès et carrefour
- Aménagement en place :**
- Variante 1
- Rectification des virages avec franchissement du ruisseau du Salilhès sur le pont existant :**
- Variante 2
- Rectification des virages avec franchissement du ruisseau du Salilhès sur viaduc neuf :**
- Variante 3
 - Variante 4
- Tracés neufs**
- Variante 3
 - Variante 4

Fond : Photographie aérienne, IGN

4.2 LA PRÉSENTATION DES VARIANTES

VARIANTE 1 - AMÉNAGEMENT EN PLACE

La simulation Aménagement sur place reste sur la géométrie existante.



POINTS CLEFS

FORCES

Franchissement du ruisseau du Salilhes sur l'ouvrage existant et aménagements en place limitant fortement le coût d'investissement

Préserve les milieux naturels (dont ruisseau du Salilhes et alignement d'arbres)

Quelques améliorations de la sécurité de l'axe routier, mais sans incidence notable sur le confort de l'usage

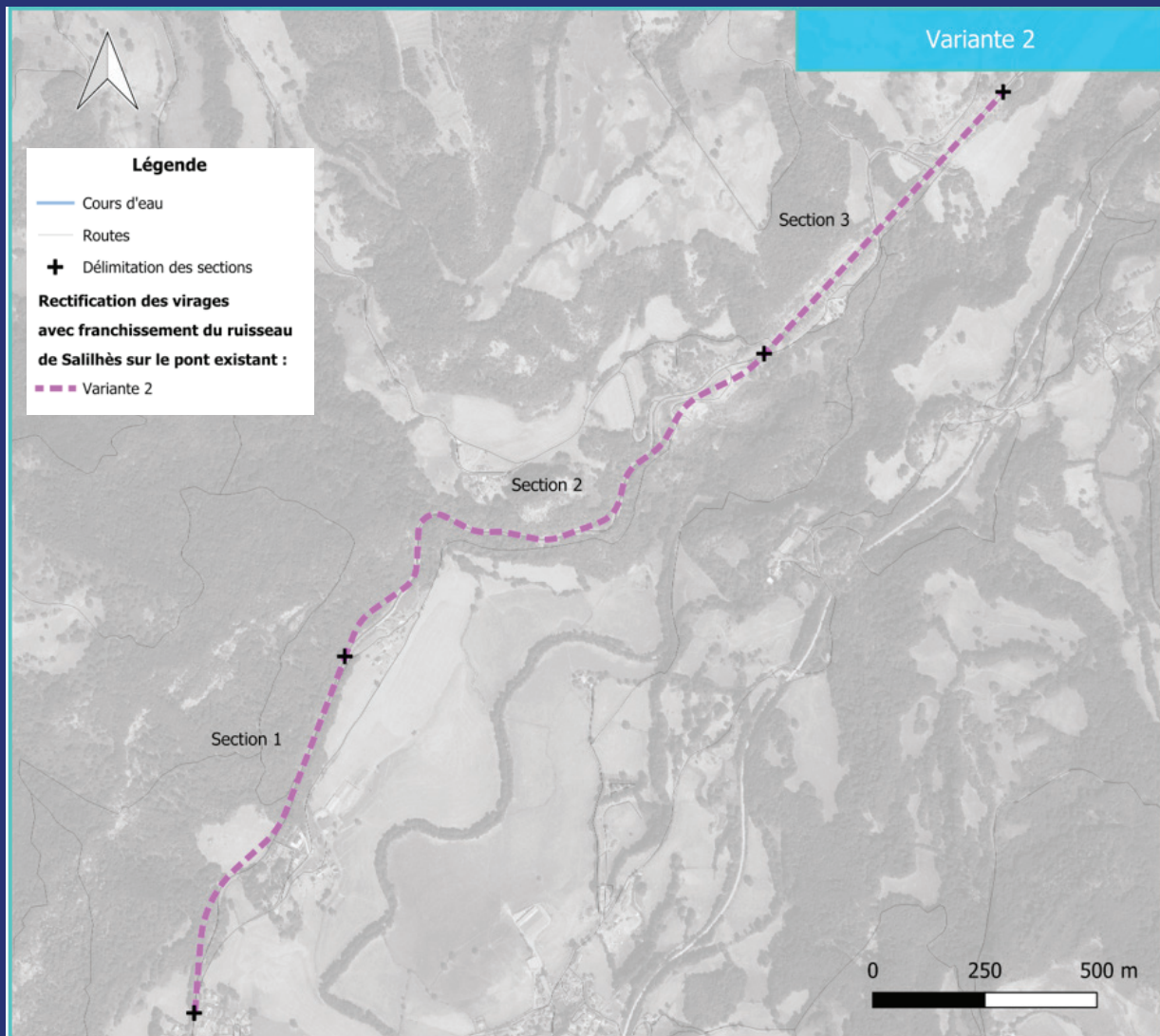
Reprise de l'assainissement actuel sur le volet qualitatif

FAIBLESSES

Homogénéise l'itinéraire dans le passage de la vallée de la Cère sur les sections 1 et 3, sans reprise de la géométrie

Améliore l'intégration paysagère de l'infrastructure, mais ne traite pas le remblai existant hors des emprises du projet

VARIANTE 2 - RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DE SALILHES SUR LE PONT EXISTANT



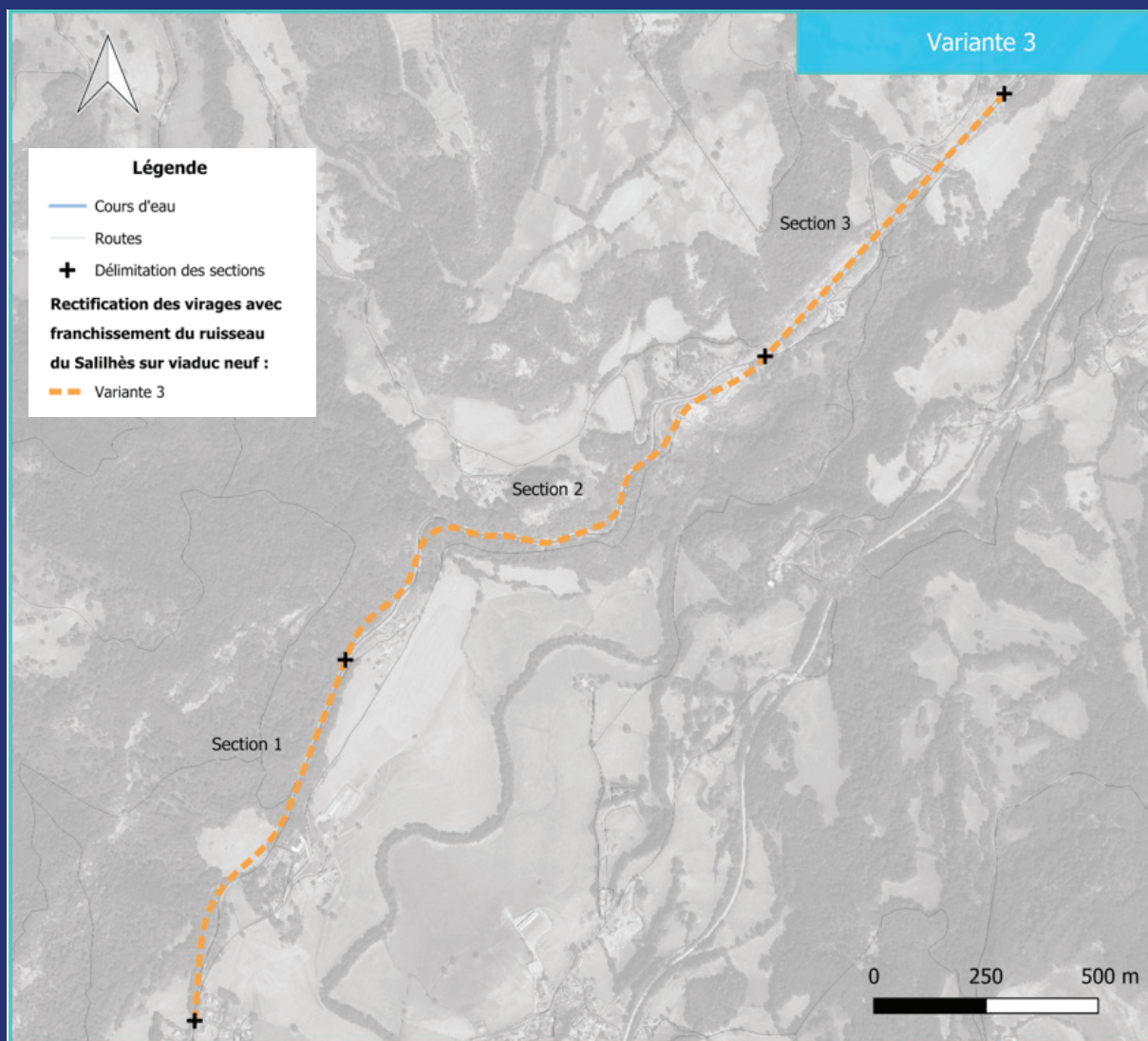
La variante 2 propose des améliorations du tracé de part et d'autre du ruisseau de Salilhès.

POINTS CLEFS



VARIANTE 3 - RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DU SALILHES SUR VIADUC NEUF

La variante 3 propose des améliorations du tracé sur tout le linéaire, y compris sur l'ouvrage du Salilhès.



POINTS CLEFS

FORCES

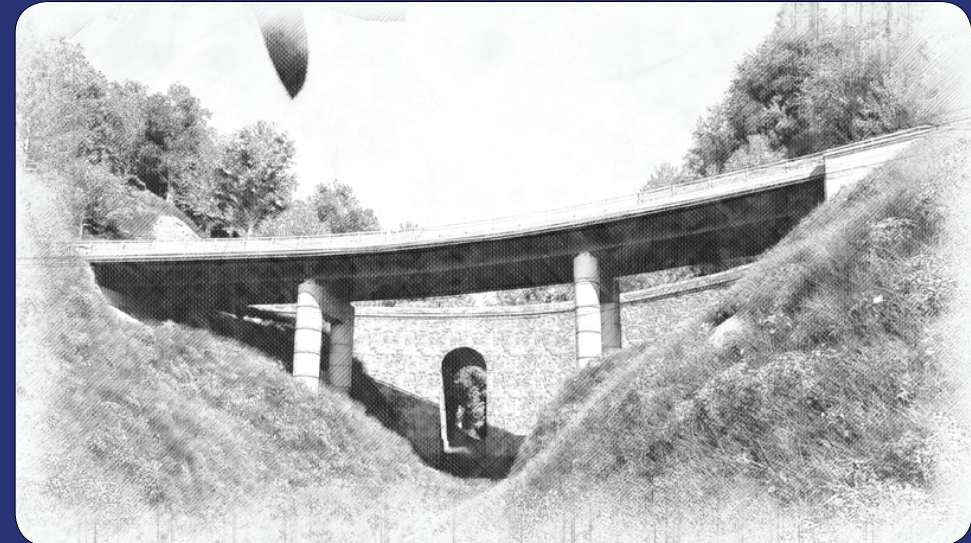
- Homogénéise l'itinéraire dans le passage de la vallée de la Cère sur l'ensemble du tracé
- Améliore la sécurité et le confort de l'axe routier
- Améliore l'intégration paysagère de l'infrastructure, mais présence d'un nouveau viaduc impactant le grand paysage
- Reprise de l'assainissement actuel sur le volet qualitatif

FAIBLESSES

- Création d'un viaduc neuf augmentant les coûts d'investissement
- Impact fort sur les milieux naturels (dont ruisseau du Salilhès et alignement d'arbres)



Photomontage variante 3



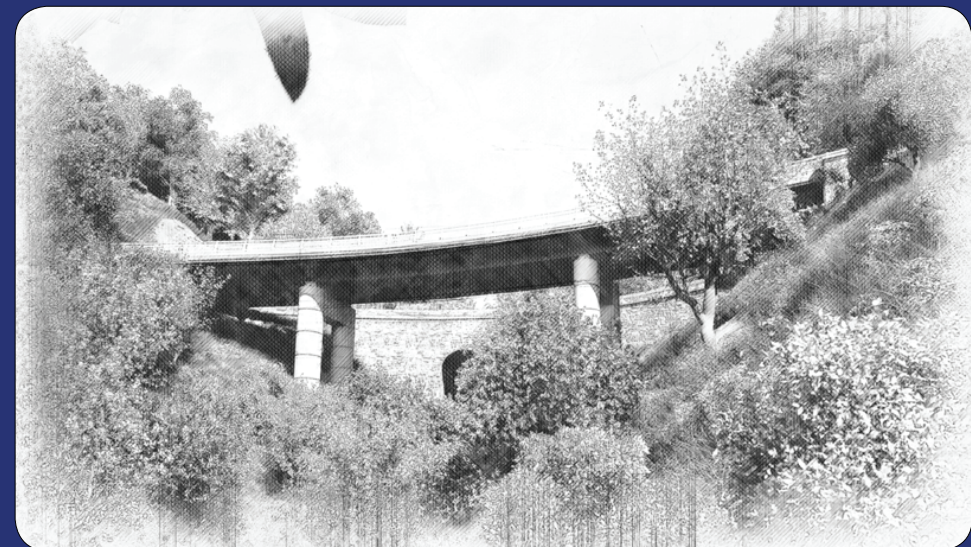
Visuel proche variante 3 (à la livraison)



Visuel aérienne variante 3 (à la livraison)



Visuel éloigné variante 3 (à la livraison)






Visuel proche variante 3 (à + 10 ans)

VARIANTE 4 - TRACÉ NEUF






La variante 4 porte sur un tracé neuf avec le franchissement du ruisseau du Salilhes par un viaduc de longueur de 140m.

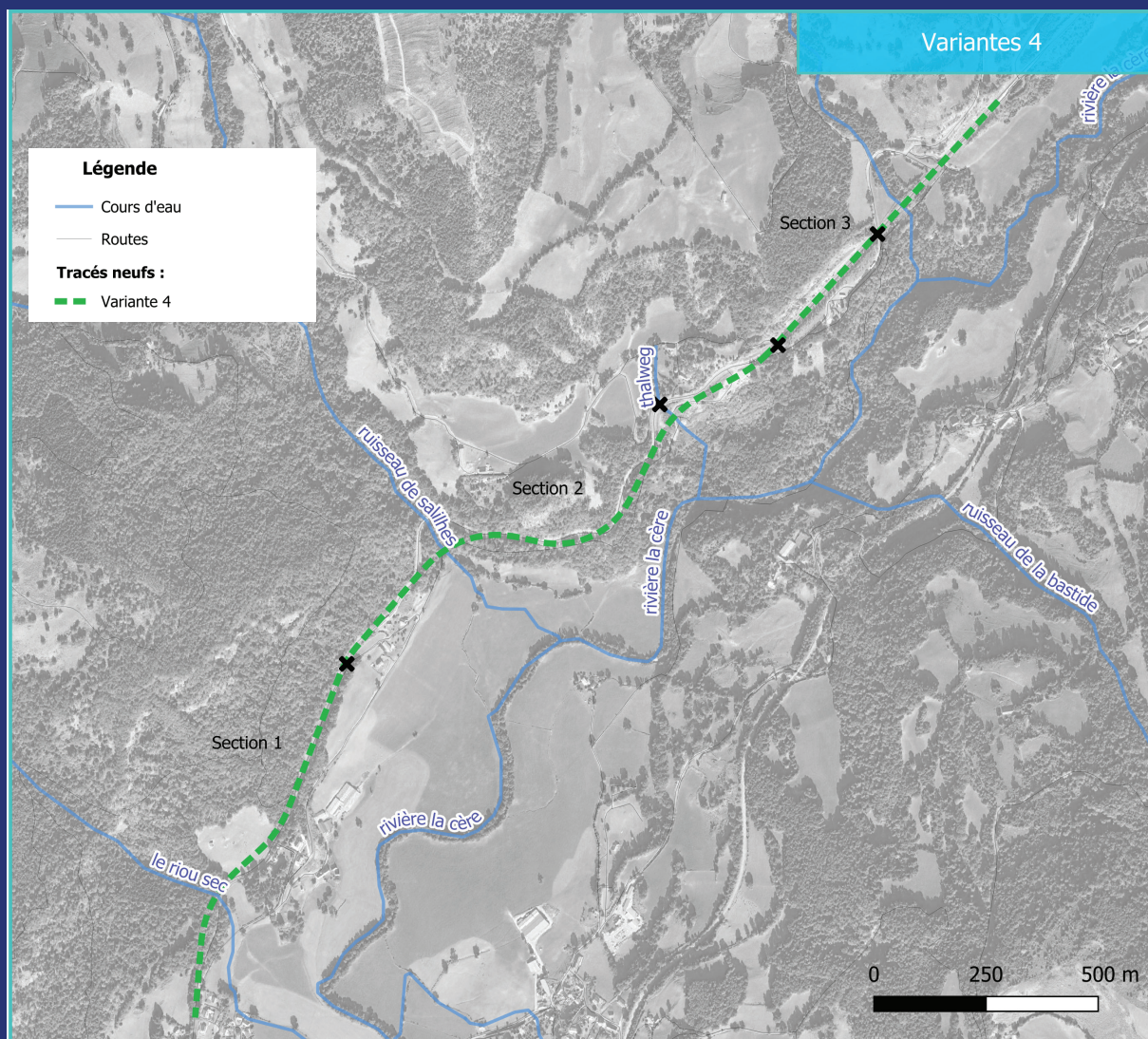
POINTS CLEFS

FORCES

-  Homogénéise l'itinéraire dans le passage de la vallée de la Cère sur l'ensemble du tracé
-  Reprise de l'assainissement actuel sur les volets qualitatif et quantitatif
-  Améliore nettement la sécurité et le confort de l'axe routier

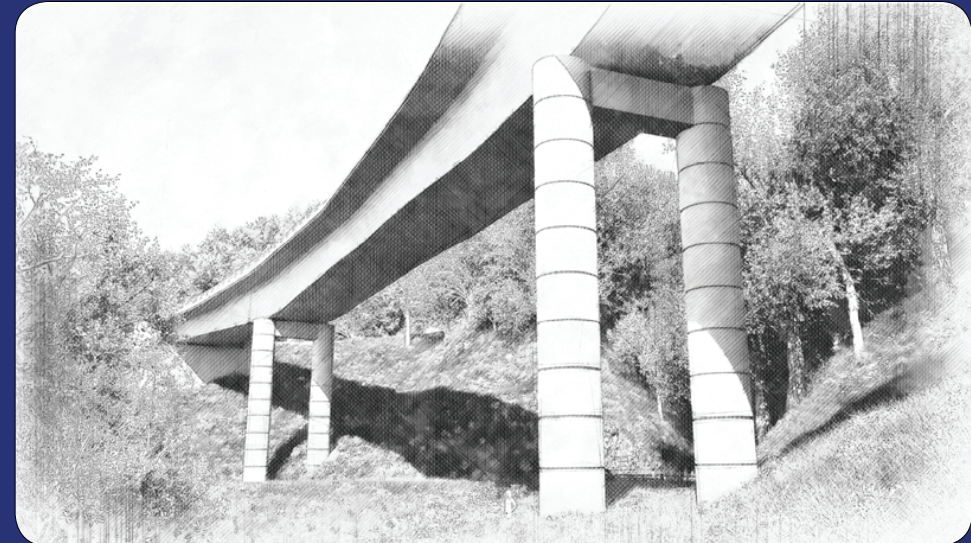
FAIBLESSES

-  Besoin de réaliser une transition en entrée d'agglomération de Vic sur Cère pour apaisement de la circulation
-  Mobilisation foncier agricole plus important pour l'emprise de l'infrastructure et des bassins d'assainissement
-  Améliore l'intégration paysagère de l'infrastructure, mais présence d'un nouveau viaduc impactant nettement le grand paysage
-  Impact fort sur les milieux naturels (dont ruisseau du Salilhes et alignement d'arbres)
-  Création d'un viaduc neuf augmentant significativement les coûts d'investissement





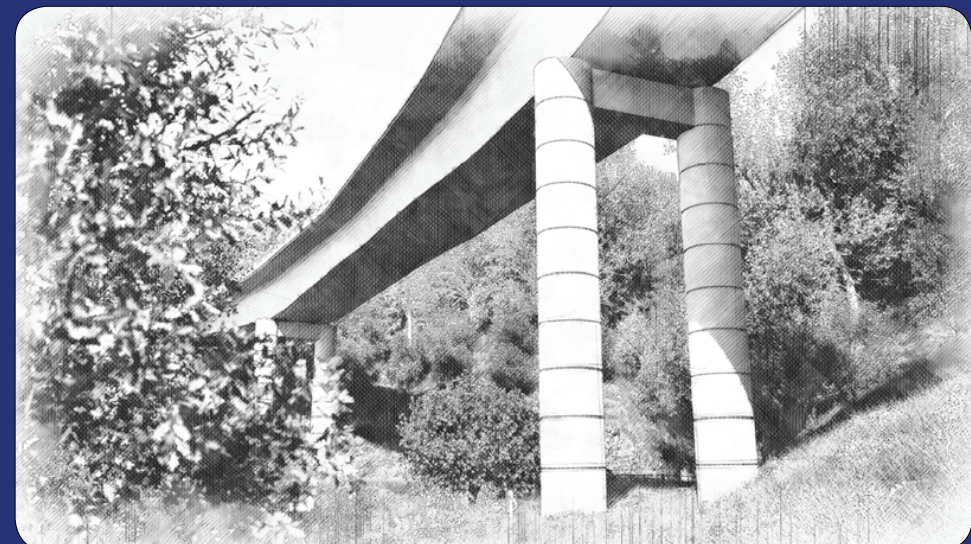
Photomontage variante 4



Visuel proche variante 4 (à la livraison)



Visuel éloigné variante 4 (à la livraison)



Visuel proche variante 4 (à + 10 ans)

4.3 LA COMPARAISON DES VARIANTES

ANA

VARIANTE 1

AMÉNAGEMENT EN PLACE

VARIANTE 2

RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DE SALIHES SUR LE PONT EXISTANT

1 HOMOGÉNÉISER L'ITINÉRIARE

Reprise du profil en travers avec création de BDD sur les sections 1 et 3. Pas de reprise de la géométrie.

Reprise du profil en travers avec création de BDD sur les sections 1 et 3.

2 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT

Traitement des obstacles, sécurisation des accès conservés, dégagements de visibilité, sans amélioration notable du confort.

Traitement des obstacles, sécurisation des accès conservés, dégagements de visibilité, reprise de la géométrie avec la reprise des virages.

3 INSÉRER L'OPÉRATION DANS LE GRAND PAYSAGE

Confidentialité de l'infrastructure.

Confidentialité de l'infrastructure confortée par la suppression du remblai monumental.

4 PRENDRE EN COMPTE L'ASSAINISSEMENT

Prise en compte du volet qualitatif (pollution accidentelle).

Prise en compte du volet qualitatif (pollution accidentelle).

5 PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

Faible impact lié à un aménagement réalisé globalement dans les emprises existantes avec des terrassements limités.

Impact modéré du fait d'aménagements réalisés sur des emprises liées à la rectification de virages.

6 COÛT D'INVESTISSEMENT

8-12 M€

18-23 M€

ANALYSE MULTICRITERE DES VARIANTES

VARIANTE 3

RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DU SALILHES SUR VIADUC NEUF

Reprise de la géométrie et du profil en travers avec création de BDD sur les sections 1 et 3 et le viaduc

Traitement des obstacles, sécurisation des accès conservés, dégagements de visibilité, reprise de la géométrie avec la reprise des virages.

Confidentialité de l'infrastructure préservée par l'équilibre entre la suppression du remblai monumental et les terrassements et ouvrage neuf limités.

Prise en compte du volet qualitatif (pollution accidentelle).

Impact important du fait d'aménagements réalisés sur des emprises liées à la rectification de virages et sur le ruisseau du Salilhes.

28-33 M€

VARIANTE 4

TRACÉ NEUF

Reprise de la géométrie et du profil en travers avec création de BDD sur l'ensemble du linéaire.

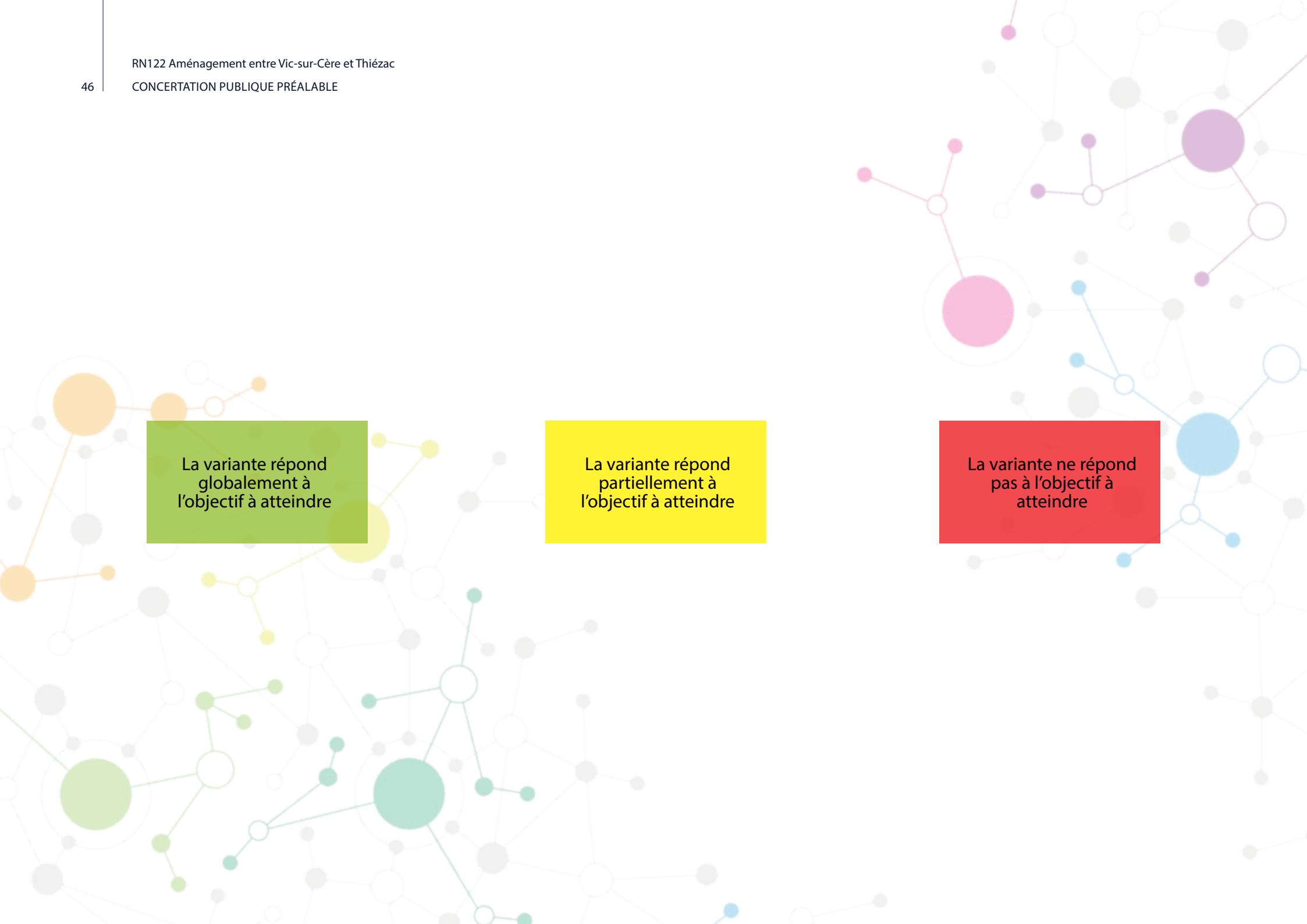
Traitement des obstacles, sécurisation des accès conservés, dégagements de visibilité, reprise de la géométrie avec la reprise des virages. Tracé neuf avec une fluidité qui peut nuire à l'objectif d'apaisement en entrée de Vic sur Cère.

Difficile malgré la suppression du remblai monumental du fait de l'impact important terrassements et des ouvrages qui placent l'ensemble de s infrastructures au premier plan.

Prise en compte du volet qualitatif (pollution accidentelle) et quantitatif (volume d'eaux de chaussée) nécessitant des bassins de rétention de grande taille et la mobilisation d'emprise foncière agricole plus importante

Fort impact du fait d'aménagements réalisés sur des sections neuves, le ruisseau du Salilhes et la mobilisation de foncier agricole supplémentaire pour la création des bassins d'orages

40-60 M€



La variante répond globalement à l'objectif à atteindre

La variante répond partiellement à l'objectif à atteindre

La variante ne répond pas à l'objectif à atteindre

4.3 LA COMPARAISON DES VARIANTES

		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
1	Homogénéiser l'itinéraire	Red	Yellow	Green	Green
2	Améliorer la sécurité et le confort	Yellow	Green	Green	Green
3	Insérer l'opération dans le grand paysage	Yellow	Green	Yellow	Red
4	Prendre en compte l'assainissement	Yellow	Yellow	Yellow	Green
5	Préserver l'environnement	Green	Yellow	Yellow	Red
6	Coût d'investissement	Green	Green	Yellow	Red

4.4 LA FERMETURE ET LE RÉTABLISSEMENT DES ACCÈS

Au niveau de la section 1 sont programmés :

- 👉 L'aménagement du carrefour de la Prades,
- 👉 La suppression du carrefour de Fournols.

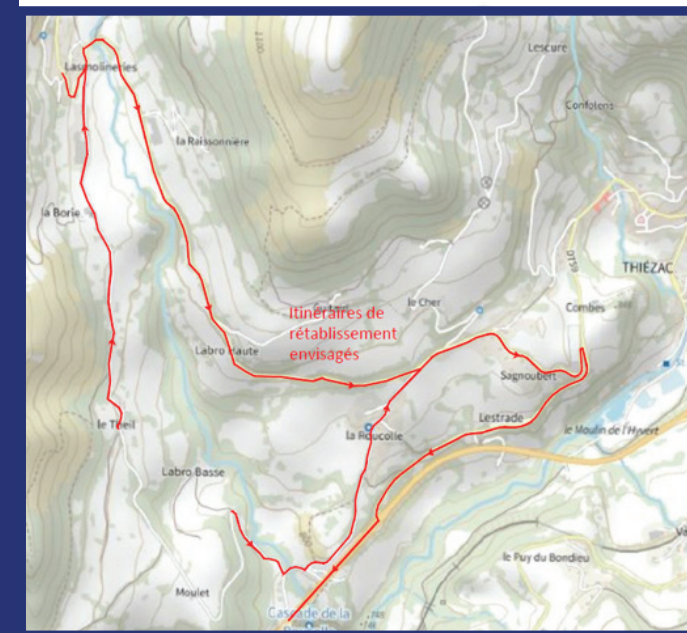
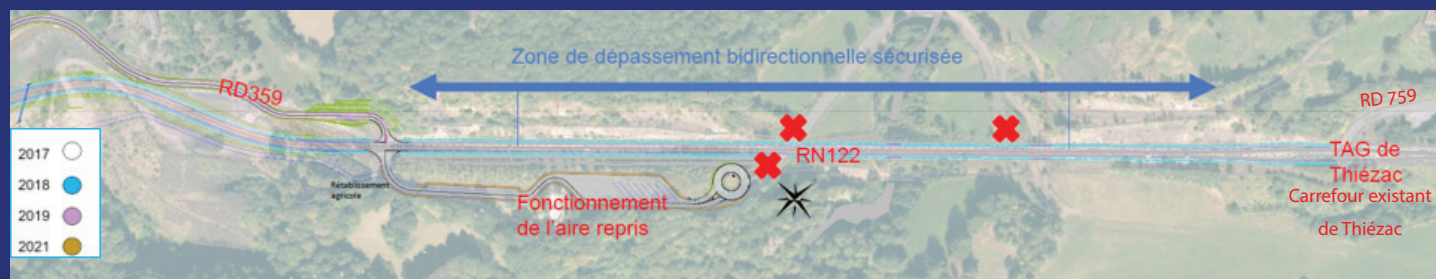
Au niveau de la section 3 sera réaménagé le secteur de l'aire du Pas-de-Cère dont les objectifs sont les suivants :

- 👉 Sécuriser la zone de dépassement naturelle existante,
- 👉 Sécuriser des accès,
- 👉 Améliorer la lisibilité pour les usagers.

En réponse les propositions d'aménagement formulées sont les suivantes :

- 👉 Rétablissement de la RD359 avec la l'entrée de l'aire,
- 👉 Suppression des accès intermédiaires et rétablissement par la RD59 et la voirie communale,
- 👉 Accès unique à l'aire avec réaménagement interne.

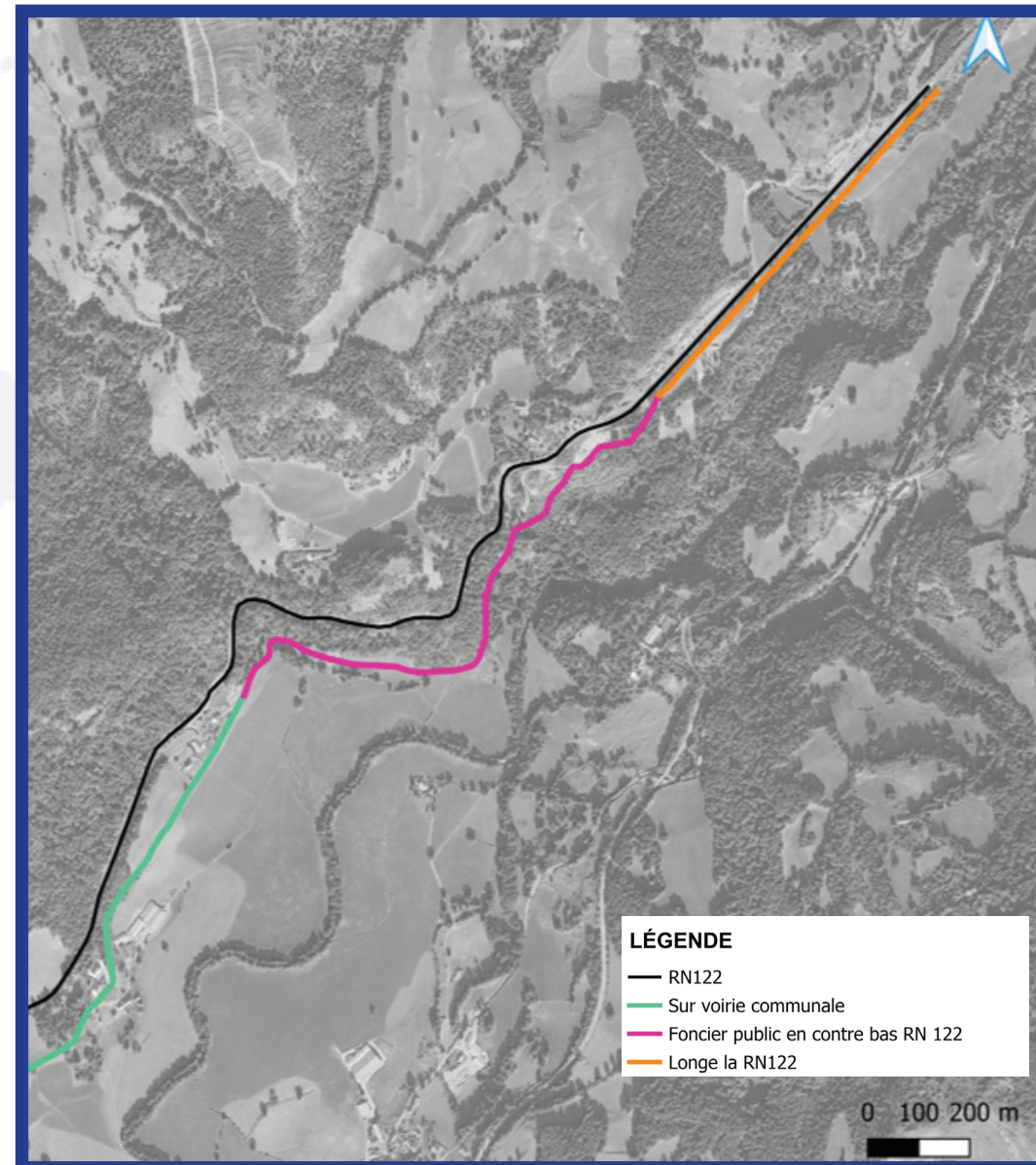
Les dessertes seront assurées via le réseau existant (RD 59 et VC).



4.5 PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS

La possibilité d'aménager une piste cyclable en parallèle de la RN 122 entre les carrefours de la Prades et de la RD 759 sera étudiée.

L'itinéraire envisagé emprunte la voie communale de Fournols, l'ancien chemin en contrebas de la RN 122, l'aire du Pas de Cère et longe la RN 122 jusqu'à la RD 759.



Itinéraire cyclable à étudier





5. LA SUITE DE L'OPÉRATION

Le bilan

A l'issue de la concertation, le Maître d'ouvrage réalisera un bilan de la concertation réglementaire. Il comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions qui résultent de la concertation et le choix de la variante préférentielle retenue par la maîtrise d'ouvrage. Ce bilan sera rendu public.

Les démarches réglementaires suivant la variante retenue

Selon la variante retenue, différentes démarches réglementaires sont à réaliser : 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 avec un impact environnemental plus important tendra à accentuer les procédures réglementaires nécessaires à l'autorisation du projet, ce qui aurait pour effet d'accroître les mesures de réduction et de compensation à mettre en œuvre, ainsi que d'allonger 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.



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RN 122

PAS-DE-CÈRE

