



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Autorité environnementale

Paris, le 19 décembre 2024,

Nos réf. : AE/24/1081

Vos réf. : courrier du 29 octobre 2024

Courriel : ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat (15)
Recours à l'encontre de la décision n° F-084-24-C-0186 du 27 septembre 2024 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas

Par courrier du 30 juillet 2024, la direction interdépartementale des routes (DIR) Massif-Central (« le pétitionnaire ») a adressé à l'Autorité environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à évaluation environnementale le projet visé en objet.

Rappels sur le projet décrit dans le dossier de demande d'examen au cas par cas

Le projet comprend la réalisation d'un créneau de dépassement de 595 m par une mise à 3 voies de la RN 122, dans le Cantal, dans le sens Murat vers Saint-Étienne-de-Maurs et inclut la réalisation d'un tourne-à-gauche sur le carrefour avec la RD 64. Il comporte des aménagements sur une longueur totale de 1 110 m, nécessite de débroussailler et abattre des arbres sur 0,6 ha, implique 21 000 m³ de déblais et 2 700 m³ de remblais, prévoit le rétablissement de l'assainissement routier et des aménagements paysagers. Il nécessite une déclaration d'utilité publique (DUP).

Le projet s'inscrit dans l'objectif de désenclavement du bassin d'Aurillac et vise à sécuriser la route en limitant les dépassements dangereux dans des secteurs non adaptés en réalisant des zones de dépassement sur 25 % de la RN 122, le dossier mentionnant des opérations sur l'itinéraire Aurillac-Maurs (d'environ 40 km) du côté ouest d'Aurillac, et sur l'itinéraire Murat-Aurillac (de près de 50 km) du côté est, ainsi que quatre créneaux de dépassement (totalisant 6 km) à créer entre Murat et Massiac.

M. Olivier Jautzy
Directeur interdépartemental des routes Massif Central
60, avenue de l'Union Soviétique
CS 90447

Les opérations mentionnées dans le dossier de demande d'examen au cas par cas comprennent des créneaux de dépassement, des améliorations de carrefours et des tracés nouveaux dans les zones agricoles, forestières et des milieux naturels (le contournement de Maurs et Saint-Étienne-de-Maurs (3,9 à 6,7 km), la création d'un tunnel de 325 m et la suppression des virages des Aurières, le contournement de Sansac-de-Marmiesse (opération livrée fin 2022) et Aurillac, le contournement de Polminhac et de Vic-sur-Cère (13 km) et des virages du Pas-de-Cère (1,3 km), la création d'une liaison de 1,4 km entre la RN 122 sud et la RD 926 à l'entrée de Murat et d'un barreau de 1 km entre la RD 926 et la RN 122 nord) – étant précisé que les décisions ne sont pas arrêtées pour certaines de ces opérations et que le dernier compte rendu de réunion du 3 juillet 2023 joint au dossier de cas par cas priorise trois opérations parmi les créations de créneaux de dépassements : la réalisation du créneau de dépassement à Saint-Mamet-la-Salvetat, puis une opération à Saint-Étienne-de-Maurs (création d'un créneau de dépassement de 600 m, sans que le dossier précise l'articulation de cette opération avec le contournement de Maurs et Saint-Étienne-de-Maurs) et enfin une opération à Saint-Julien-de-Toursac (création d'un créneau de dépassement de 600 m).

La décision contestée rappelle que l'ensemble des opérations concourant à l'objectif mentionné est donc constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, fractionnés dans le temps et dans l'espace et pouvant être placés sous plusieurs maîtrises d'ouvrage (dont l'État, la Région et le Département). Elle indique que le projet doit être appréhendé dans son ensemble.

Rappels sur le contenu de la décision contestée

La décision contestée rappelle les sensibilités environnementales attachées au projet :

Pour ce qui concerne le créneau de dépassement à Saint-Mamet-la-Salvetat :

- dans la commune de Saint-Mamet-la-Salvetat (15), dans une zone peu ou pas urbanisée,
- sur des secteurs dont les enjeux écologiques sont identifiés comme « moyens » à « très forts »,
- traversant la réserve de biosphère « Bassin de la Dordogne » (zone de transition),
- en mitoyenneté de 0,38 ha de zones humides que la RN 122 longe sur la partie Nord du projet,
- à environ 800 m de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I « La Cère à Sansac-de-Marmiesse »,
- à environ 3 km du site Natura 2000 le plus proche,
- sur un territoire couvert par le plan de prévention du bruit dans l'environnement du Cantal ;

Pour ce qui concerne le projet d'ensemble :

- entre Murat et Maurs, représentant un itinéraire de 88 km de la RN 122,
- traversant les sites Natura 2000 « Monts et Plomb du Cantal » (zone de protection spéciale) et plusieurs zones spéciales de conservation, le parc naturel régional des Volcans d'Auvergne, la réserve de biosphère « Bassin de la Dordogne » (zone tampon et zone de transition), plusieurs Znieff de type I et de type II,
- pour plusieurs opérations, dans des secteurs dont la sensibilité environnementale est forte, ainsi que la sensibilité paysagère,
- le long du site « Falaise volcanique et « chaos » de Casteltinet », qui fait partie de l'inventaire national du patrimoine géologique ;

La décision contestée tient compte des mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les incidences, notamment les dispositions prévues par le dossier et les faits suivants :

Pour ce qui concerne le créneau de dépassement à Saint-Mamet-la-Salvetat :

- l'absence de trafic supplémentaire induit par l'opération, le trafic actuel étant évalué à 7 600 véh/j,
- la limitation de la consommation de milieux naturels en choisissant un aménagement par élargissement d'une infrastructure existante,

- l'évitement de zones humides,
- l'évitement des secteurs à enjeux écologiques « très forts »,
- l'amélioration du système de gestion des eaux pluviales par sa mise aux normes,
- compte tenu des mesures présentées dans les documents « Études préliminaires sur l'aménagement de créneaux de dépassement et dégagement de visibilité » ou « Notice d'accompagnement du Cerfa n° 14734-04 », en particulier au droit des habitations de « La Camp » : la renaturation d'une bretelle devenue inutile et la replantation d'une haie en haut de talus ; au niveau du profil « PT12 » : la préservation des arbres à cavité (enjeu écologique fort) ; au niveau du carrefour « Z3-2 » vers Lascazelles : la renaturation d'une bretelle devenue inutile ; ces mesures étant d'autant plus importantes que la variante retenue pour ce projet est celle des trois comparées dans le dossier qui a le plus d'incidences environnementales,
- étant précisé que l'état initial faune-flore joint au dossier :
 - ne met pas en évidence la présence d'espèce végétale patrimoniale,
 - montre une extension importante d'espèces exotiques envahissantes dont la présence sur les accotements routiers actuels devra conduire le maître d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures limitant leur propagation pendant le chantier et à proscrire tout sol laissé nu,
 - montre la présence de plusieurs espèces animales protégées ou patrimoniales ;

Pour ce qui concerne le projet d'ensemble :

- l'insuffisante définition des opérations présentées dans le dossier, dans un contexte de sensibilités environnementale et paysagère fortes pour certaines des opérations, et l'absence de présentation de mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
- l'absence d'évaluation du trafic induit par le projet d'ensemble, le trafic journalier actuel étant de 4 000 à 7 000 véhicules sur les communes situées 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,
- selon les opérations qui seront retenues, la consommation de 50 à 100 ha d'espaces naturels et des gains de temps estimés à 5 à 10 min pour l'ensemble de l'itinéraire,
- étant tenu compte du fait que le contournement de Polminhac et de Vic-sur-Cère, dont la variante privilégiée fait 13 km, conduirait le projet à faire l'objet d'une évaluation environnementale obligatoire au titre de la rubrique 6° C) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement,
- le fait que le rapport de 2022 du Conseil d'orientation des infrastructures de transport (COI) :
 - souligne¹ que des projets (dont la RN 122) « comprennent encore des perspectives de tracés neufs et de mises à deux fois deux voies sur des linéaires importants, alors même que les trafics, inférieurs, voire très inférieurs à 10 000 véhicules/jour, ne peuvent pas le justifier pour des raisons de capacité. La tendance reste donc forte à confondre accessibilité des territoires de faible densité de population et mise à 2x2 voies des routes qui les desservent : cette option n'est le plus souvent ni pertinente pour répondre à la question posée, ni souhaitable au regard des enjeux globaux, mais mérite d'être examinée au cas par cas au regard des enjeux locaux et de la configuration des lieux. » Le dossier présenté ne fournit pas cette analyse, alors que les incidences environnementales du projet seraient élevées si toutes les opérations étaient mises en œuvre ;
 - a hiérarchisé les opérations de la RN 122 en trois catégories² : les opérations à court terme ne nécessitant pas de DUP, qui sont essentielles et immédiates à lancer en études et travaux, les opérations de moyen terme nécessitant une DUP dont les études peuvent être initiées (finition des travaux de court terme, contournement de Maurs, contournement de Polminhac, rectification des virages de Pas-de-Cère, second créneau de dépassement entre Massiac et Murat) dont les études techniques et environnementales sont à réaliser, et les opérations de long terme lourdes et complexes dont l'opportunité n'est pas à ce stade

1

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/COI_2022_Programmation_Synthese%20-%20def_0.pdf

2

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/COI_2022_Programmation_Annexe%20-%20def.pdf

démontrée (citant les contournements de Vic-sur-Cère et de Murat). Il souligne que « *l'itinéraire comprend des enjeux importants en ce qui concerne la biodiversité et le patrimoine, avec de vastes espaces protégés dans le massif du Cantal. La qualité de l'évaluation environnementale à réaliser est donc essentielle. Pour les aménagements de long terme, dont l'opportunité n'est pas avérée, l'impact environnemental pourrait être extrêmement élevé.* »

Les objectifs spécifiques poursuivis par l'évaluation environnementale sont décrits dans la motivation de la décision contestée et concernent notamment :

- la définition du projet d'ensemble, en précisant les opérations réalisées ou décidées, celles susceptibles de l'être, et celles écartées,
- la caractérisation des sensibilités environnementales et des incidences, ainsi que la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
- l'indication des raisons des choix effectués, notamment avec une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine (incluant les effets du bruit, des pollutions, et l'accidentalité),
- l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et sa contribution (effets directs et induits) à l'objectif national d'absence d'artificialisation nette,
- l'analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés,
- l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, et l'évaluation socio-économique du projet,
- l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements et de leur évolution.

Éléments du recours présenté

- Le recours indique que les opérations citées dans la décision se fondent sur un compte rendu de réunion à visée de programmation. Il précise : « *En ce sens, il est reconnu que ces opérations sont groupées à des fins de programmation financières, cependant je porte à votre connaissance que la notion de « projet » dans le cas présent ne peut être appliquée. En effet, ce chapelet d'aménagements n'a pas pour autant de cohérence géographique, environnementale ou temporelle. La multiplicité des porteurs de projets, la distance entre les différents projets, la nature différente des projets, le niveau d'avancement différent des projets dont certains n'existeront peut-être jamais ne peuvent concourir à être considéré comme un projet définitif. Les impacts ne sauraient être correctement étudiés s'ils prennent en compte les projets très éloignés du créneau de dépassement de la RN 122 au lieu-dit Lascazelles, sur la commune de Saint-Mamet-la-Salvetat. Il s'agit de considérer les documents transmis comme un document pilote qui permet de s'assurer de la cohérence des aménagements envisagés, et non comme un programme à décliner. Preuve en est que ces aménagements ponctuels peuvent être réalisés ou non, sans que cela impacte ou remette en cause les autres aménagements, chacun répondant à un besoin strictement local.* »

Ces éléments ne reviennent pas sur la définition des objectifs poursuivis par le projet d'ensemble : désenclaver le bassin d'Aurillac sur la RN 122 et sécuriser la route en limitant les dépassements dangereux dans des secteurs non adaptés en réalisant des zones de dépassement réparties sur cette route de part et d'autre d'Aurillac.

L'affirmation que les opérations envisagées ou réalisées différeraient par nature ne fait pas l'objet de développements qui permettraient d'en apprécier la portée. Or chacune de ces opérations contribue à la réalisation des objectifs annoncés.

L'évaluation environnementale d'un projet routier nécessite notamment de prendre en compte les niveaux de trafics, lesquels sont liés au confort et à la sécurité des itinéraires. Les incidences des opérations réalisées ou en projet comportent en particulier des effets sur le bruit, la pollution, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre qui dépendent tous du niveau de trafic. Elles sont donc intimement liées à l'amélioration de l'ensemble des itinéraires sur cette route, ce qui démontre l'intérêt d'une évaluation environnementale de l'ensemble.

De surcroît, les arguments avancés par le pétitionnaire ne peuvent être retenus dès lors que les dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement imposent d'appréhender les projets dans leur ensemble : « [...] 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 font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas. [...] Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. [...] ».

En application de ces dispositions et pour les raisons qui précèdent, les arguments avancés pour indiquer que le créneau de dépassement de Lascazelles constituerait un projet indépendant ne sont pas recevables. Le pétitionnaire doit retenir un itinéraire cohérent pour définir le périmètre du projet qui comprend par défaut, l'ensemble des opérations citées sur la RN 122, ou au moins celles qui relient deux agglomérations dont la population est suffisante pour déterminer le niveau de trafic (et par conséquent, le niveau de nombreuses incidences). L'analyse des trafics actuels et projetés peut être utile pour définir ce périmètre.

- Le pétitionnaire indique que la déviation de Maurs ne sera pas mise en œuvre, un comité de pilotage du 11 octobre 2024 ayant décidé son abandon au profit d'un aménagement en place de la traverse de Maurs et de Saint-Étienne-de-Maurs par la RN 122, sur une longueur de 2,5 km. Il précise que le créneau de dépassement de Saint-Étienne-de-Maurs n'est pas retenu ni financé dans le cadre du CPER 2023-2027.

Néanmoins, aucune autre opération citée dans le dossier soumis à l'examen au cas par cas et rappelée ci-dessus ne semble formellement abandonnée à ce stade. Sur la seule section Aurillac – Maurs, les opérations projetées, mais non nécessairement toutes financées à ce jour, sont :

- le créneau de dépassement de Saint-Mamet-la-Salvetat, objet de la décision au cas par cas contestée,
- le contournement d'Aurillac,
- et le contournement de Sansac-de-Marmiesse.

Cette dernière opération, longue de 13 km, a été livrée en 2022. Elle comprend le contournement de Sansac-de-Marmiesse et une amorce sur le contournement d'Aurillac. Elle a été l'objet de trois avis de l'Ae :

- avis n° 2012-21 du 11 juillet 2012 sur l'aménagement de la déviation de la RN 122 de Sansac-de-Marmiesse et le raccordement au contournement sud d'Aurillac (15) (à l'occasion de la déclaration d'utilité publique),
- avis n° 2017-014 du 17 mai 2017 sur la déviation de Sansac-de-Marmiesse (RN 122) et son raccordement au contournement sud d'Aurillac (15) - Actualisation de l'avis Ae n° 2012-21 (en vue de l'autorisation unique),
- avis n° 2019-080 du 6 novembre 2019 sur l'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) de la commune de Sansac-de-Marmiesse avec extension sur la commune d'Ytrac (15).

Dès lors, l'étude d'impact du contournement de Sansac-de-Marmiesse est la première relative au projet d'ensemble. Elle a déjà été actualisée deux fois : à l'occasion de l'autorisation unique et de l'AFAF. La question posée par le recours doit donc conduire à examiner s'il est nécessaire de l'actualiser à l'occasion de la réalisation du créneau de dépassement de Lascazelles, en tenant compte des incidences spécifiques de cette opération.

- Le pétitionnaire soutient dans son recours qu'il n'est pas en mesure de décrire complètement les incidences de toutes les opérations envisagées, mais qu'il poursuivra la démarche « éviter, réduire, compenser » à chaque étape pour ramener les incidences résiduelles à un niveau non significatif.

L'article L. 122-1-1 III correspond à cette situation : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.*

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. [...] »

En conséquence, il appartient au pétitionnaire de s'interroger pour savoir si les incidences de chaque nouvelle opération du projet nécessitent d'actualiser l'étude d'impact et de consulter l'Ae alors que la présente décision porte sur l'opération « créneau de dépassement de Lascazelles ».

- En complément aux incidences prévisibles de l'opération mentionnées dans la décision contestée et rappelées ci-dessus, le recours apporte des précisions sur le fond :
 - le principal objectif poursuivi par l'opération n'est pas le gain de temps mais la sécurisation du secteur,
 - le tracé de l'opération a été modifié pour que le tourne à gauche prévu ne se déporte plus sur la droite de l'axe mais sur la gauche dans le sens Massiac vers Saint-Étienne-de-Maurs, en vue de réduire les incidences sur les zones humides de 1 500 m² à 250 m², constitués de fossés humides,
 - l'opération évite la consommation d'espaces agricoles supplémentaires,
 - le pétitionnaire s'engage à suivre les préconisations du bureau d'étude en matière de lutte contre les espèces exotiques envahissantes et à les traduire dans son cahier des charges techniques particulières,
 - plus globalement, le pétitionnaire s'engage à poursuivre sa démarche « éviter, réduire, compenser » à l'échelle du projet.

Avec ces mesures qui précisent ou complètent celles déjà décrites dans le dossier d'examen au cas par cas, et tenant compte des petites dimensions de l'opération et de l'absence de trafic induit, l'actualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble n'est pas requise au titre de cette seule opération.

Conclusion

Les éléments complémentaires apportés par la DIR Massif Central répondent aux motivations de la décision n° F-084-24-C-0186 du 27 septembre 2024, ce qui a conduit l'Ae, lors de sa séance du 19 décembre 2024, à décider de retirer la décision précitée. Elle rappelle que le projet dans son ensemble est soumis à évaluation environnementale et a déjà fait l'objet d'une étude d'impact, actualisée sur certains points à deux reprises. Sur la base des éléments complémentaires apportés

par la DIR Massif Central, l'Ae considère que la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat (15) ne nécessite à elle seule pas de nouvelle actualisation.

Les éléments d'information, fournis dans le cadre de de la demande d'examen au cas par cas relative à l'opération, seront intégrés à l'étude d'impact à l'occasion de la prochaine révision de cette dernière.

Cette décision ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis. Conformément aux dispositions de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, il appartient à l'autorité compétente de vérifier au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le président de l'Autorité environnementale,

A blue ink signature, appearing to be 'Laurent Michel', is written in a cursive style over a white background.

Laurent Michel.

Tout recours contentieux éventuel devrait être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautil, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX).