



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat (15)

n° : F-084-24-C-0186

Décision n° F-084-24-C-0186 du 27 septembre 2024

Décision du 27 septembre 2024
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-084-24-C-0186, présentée par la Direction interdépartementale des routes Massif-Central, relative à [la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat \(15\)](#), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 août 2024 ;

Considérant la nature du projet :

- qui consiste en 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 RD64,
- qui 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 prévoit des aménagements paysagers,
- qui nécessite une déclaration d'utilité publique (DUP),
- qui 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 dépassements (totalisant 6 km) à créer entre Murat et Massiac,
- les opérations mentionnées comprennent des créneaux de dépassement, des améliorations de carrefours et des tracés nouveaux dans les zones agricoles, forestières et des milieux naturels (contournement de Maurs et Saint-Étienne-de-Maurs (3,9 à 6,7 km) création d'un tunnel de 325 m et suppression des virages des Aurières, contournement de Sansac-de-Marmiesse (opération livrée fin 2022) et Aurillac, contournement de Polminhac et de Vic-sur-Cère (13 km) et des virages du Pas-de-Cère (1,3 km), 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 priorise, parmi les créations de créneaux de dépassements, trois opérations : 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),

- 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 potentiellement placées sous plusieurs maîtrises d'ouvrage (dont l'État, la Région et le Département) ; en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le projet doit être appréhendé dans son ensemble,
- cet ensemble forme donc le projet sur lequel porte la présente décision ;

Considérant la localisation du projet :

Pour ce qui concerne le créneau de dépassement à Saint-Étienne-de-Maurs :

- 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 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 types I et de types 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 ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

Pour ce qui concerne le créneau de dépassement à Saint-Étienne-de-Maurs :

- 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 des zones humides,
- l'évitement des secteurs à enjeu 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 qui a le plus d'incidences environnementales,
- étant précisé que l'état initial faune-flore joint au dossier :
 - o ne met pas en évidence la présence d'espèce végétale patrimoniale,

- montre une extension importante d'espèces exotiques envahissantes dont la présence sur les accotement 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 telles que 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 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 que le contournement de Polminhac et de Vic-sur-Cère, dont la variante privilégiée fait 13 km, ferait, si il était confirmé, automatiquement entrer le projet sous l'obligation d'une évaluation environnementale au titre de la rubrique 6° C) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement,
- 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 impacts environnementaux du projet seraient élevés 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 démontrée (citant les contournement de Vic-sur-Cère et contournement 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. »

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de désenclavement du bassin d'Aurillac et de sécurisation de la RN 122 en réalisant des zones de dépassement, des aménagements de carrefours, des tunnels et des contournements, comprenant l'opération présentée à l'examen au cas par cas « réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN 122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat (15) », est susceptible d'incidences négatives notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

S'agissant d'un projet composé de plusieurs opérations à réalisation étalée dans le temps, l'Ae rappelle les dispositions du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « Les incidences sur l'environnement

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

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. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. »

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la réalisation d'un créneau de dépassement sur la RN122 au niveau du lieu-dit de Lascazelles à Saint-Mamet-la-Salvetat (15), n° F-084-24-C-0186, est soumise à évaluation environnementale en tant qu'opération constitutive du projet de désenclavement du bassin d'Aurillac et de sécurisation de la RN 122 en réalisant des zones de dépassement, des aménagements de carrefours, des tunnels et des contournement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- la définition du projet, en précisant les opérations réalisées ou décidées, celles susceptibles de l'être, et celles écartées,
- la caractérisation des sensibilités environnementales, des incidences, et 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 « zéro 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.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également

figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 27 septembre 2024.

Le Président de la formation d'autorité environnementale,



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.