



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**RN122**

**Aménagement entre Vic-sur-Cère et Thiézac**

DECLARATION D'INTENTION

Au titre de l'article L121-18 du Code de l'environnement

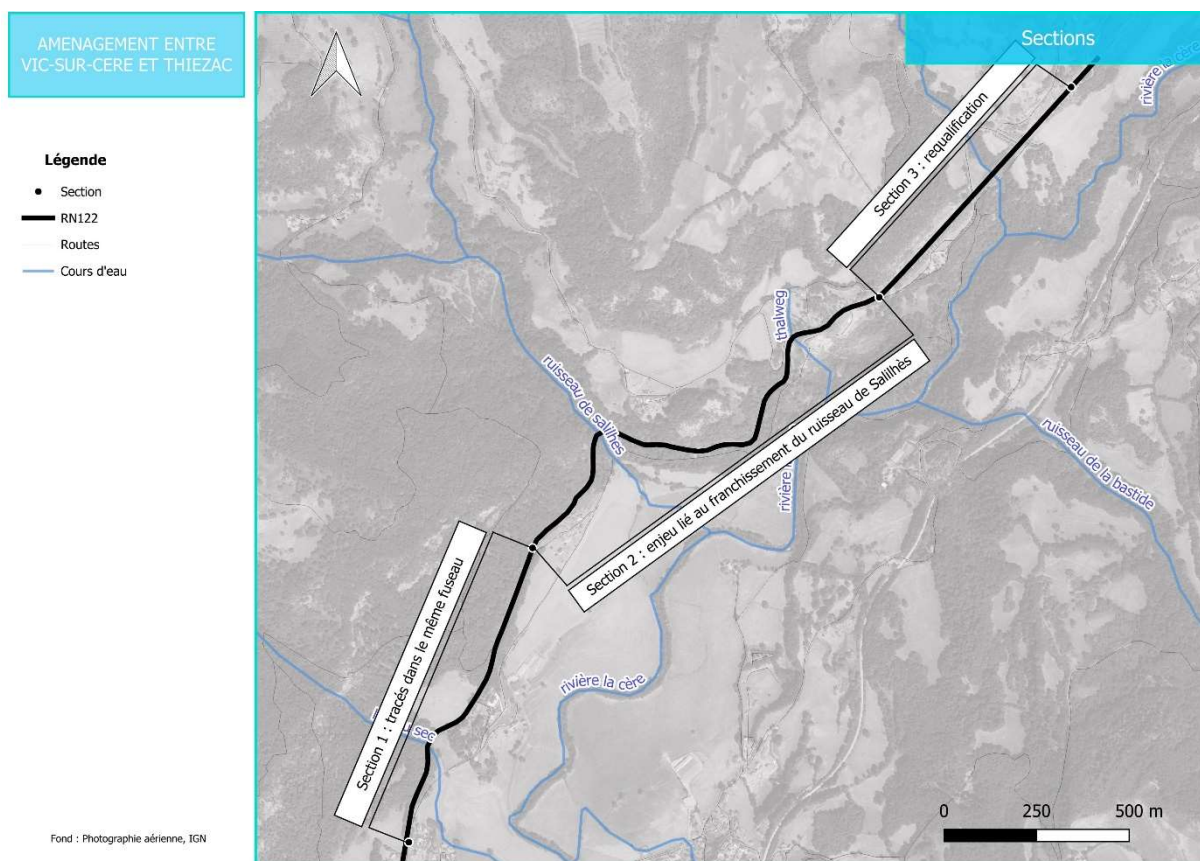
## **SOMMAIRE**

1) Les motivations et raisons d'être du projet .....	4
2) Description du projet.....	5
3) Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affectées par le projet .....	8
4) Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et solutions alternatives envisagées.....	9
5) Modalités déjà envisagées de la concertation préalable du public .....	12
6) Droit d'initiative.....	13

En application de l'article L.121-18 du Code de l'environnement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA) publie la déclaration d'intention du projet consistant à aménager la RN122 entre Vic-sur-Cère et Thiézac, dans le département du Cantal.

La portion d'étude de la RN122 objet du présent dossier est comprise entre les PR 70+100 et 74+300. Elle est découpée 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 est 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), 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 ruisseau de Salilhès et l'aménagement du grand remblai,
- La section n°3 au périmètre élargi, de l'entrée de l'aire du Pas de Cère (PR 73+200) au carrefour de Thiézac (RD759) (74+300), présente un alignement droit conséquent. L'aménagement proposé porte sur une requalification de l'axe routier pour sécuriser la zone de dépassement naturel.



Présentation des sections d'étude de la RN122

## 1) Les motivations et raisons d'être du projet

La RN122 relie Figeac dans le Lot (46) à Massiac et l'A75 dans le Cantal (15), sur une longueur totale de 143 km dont 127 km sont situés sur le territoire Cantalien 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.

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.

L'opération objet de la présente déclaration d'intention vise à aménager le dernier tronçon de la section de la RN 122 particulièrement sinueuse qui franchit le massif du Cantal entre Vic-sur-Cère et Murat. Ainsi, les diagnostics réalisés font ressortir le manque de lisibilité et le caractère accidentogène des multiples accès au droit de l'aire du Pas-de-Cère.

En termes d'objectifs, le projet consiste à rectifier une zone de virage de 1,8 km de longueur pour :

- Moderniser la géométrie et améliorer le 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.



Vue du remblai depuis le Sud de l'aire du Pas de Cère (Source : SEGIC)

## 2) Description du projet

Afin de répondre à ces objectifs opérationnels, trois familles de variantes ont été étudiées dans le cadre du projet :

- Aménagement en place :
  - o **Variante 1** : référence
- Rectification des virages :
  - o **Variante 2** : RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DU SALIHES SUR LE PONT EXISTANT
  - o **Variante 3** : RECTIFICATION DES VIRAGES AVEC FRANCHISSEMENT DU RUISSEAU DU SALIHES SUR VIADUC NEUF
- Tracé neuf :
  - o **Variante 4 (et 4bis)**.

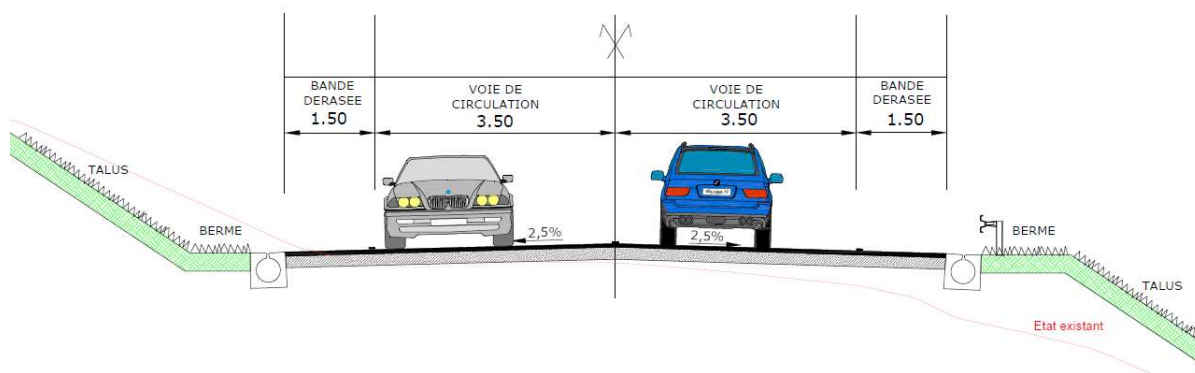
L'ensemble des variantes d'aménagement étudiées visent à :

- 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,
- Insérer l'opération dans le paysage : traitement du grand remblai,
- Sécuriser les échanges au niveau des carrefours et de la zone de dépassement naturel.

[remonter le profil en travers type ici](#)

En détail et pour la section 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.



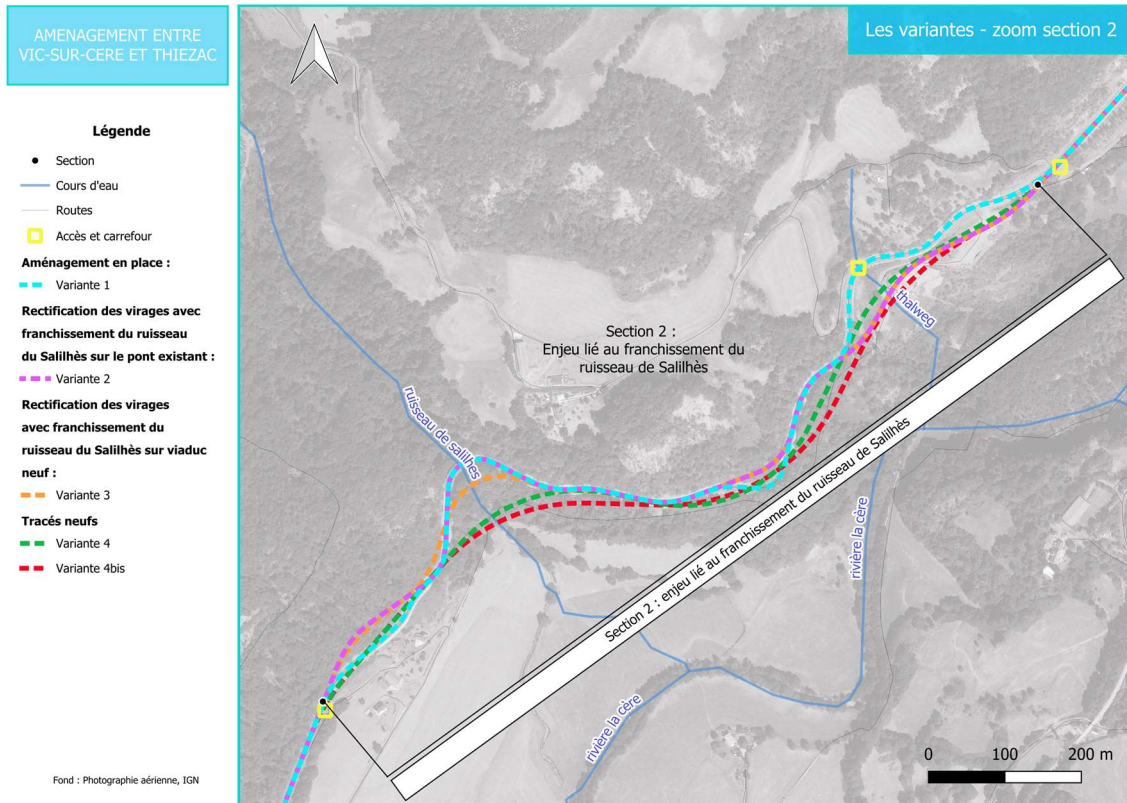
*Profil en travers type du projet dans la section 1*

(les largeurs de bande dérasée pourront être adaptées dans la section 2)

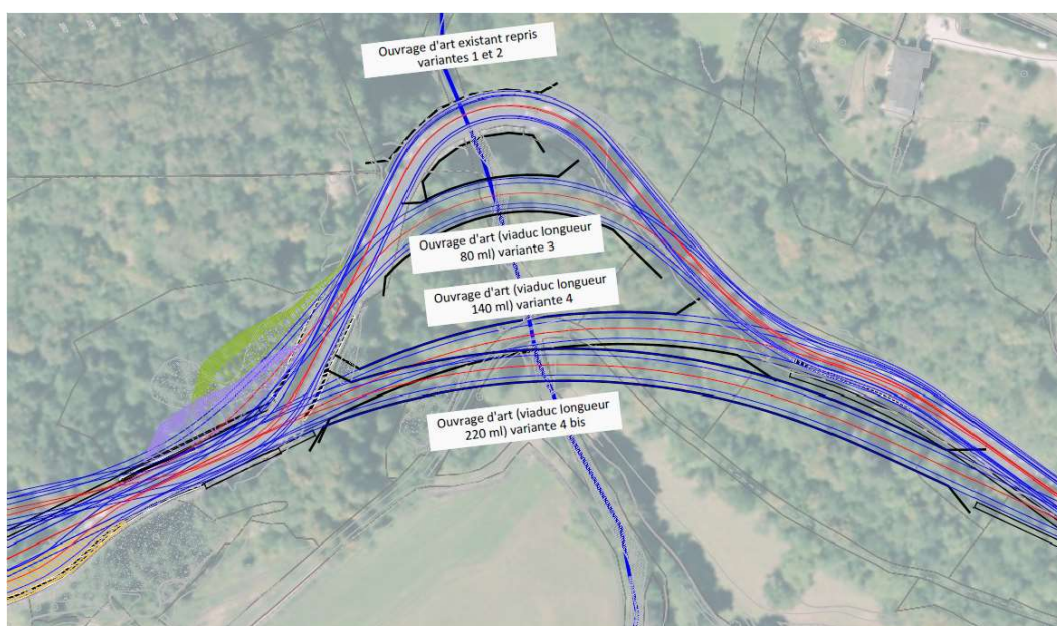


En détail et pour la section 2 :

- 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,
- Pour toutes les variantes sera assuré un traitement paysager du grand remblai.



Tracé des variantes projetées dans la section 2



Tracé des variantes projetées dans la section 2 (zoom sur le franchissement du Salihès)

En détail et pour la section 3, toutes les variantes assurent :

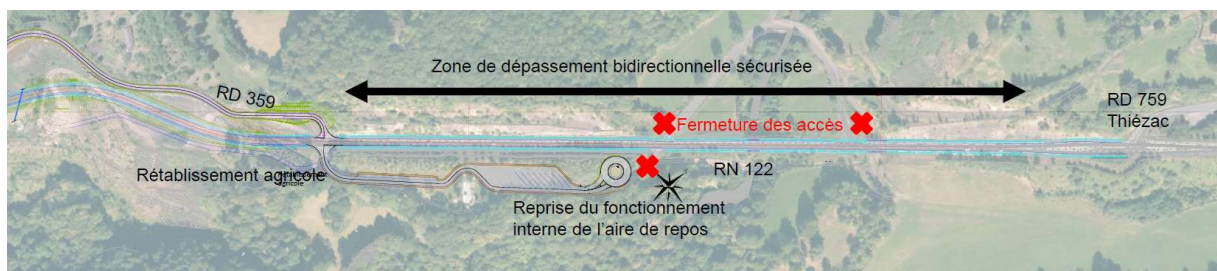
- La requalification de la RN122,
- Le rétablissement de la RD359 avec l'entrée de l'aire de repos,
- Le rétablissement de l'aire avec la fermeture des accès intermédiaires.

Ainsi, la réalisation de la section 3 est notamment marquée par l'aménagement du secteur de l'aire du Pas-de-Cère répondant à différents objectifs :

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

En réponse, différents principes d'aménagement sont à l'étude :

- Rétablissement RD 359 avec l'entrée de l'aire,
- Suppression des accès intermédiaires,
- Accès unique à l'aire avec réaménagement interne.

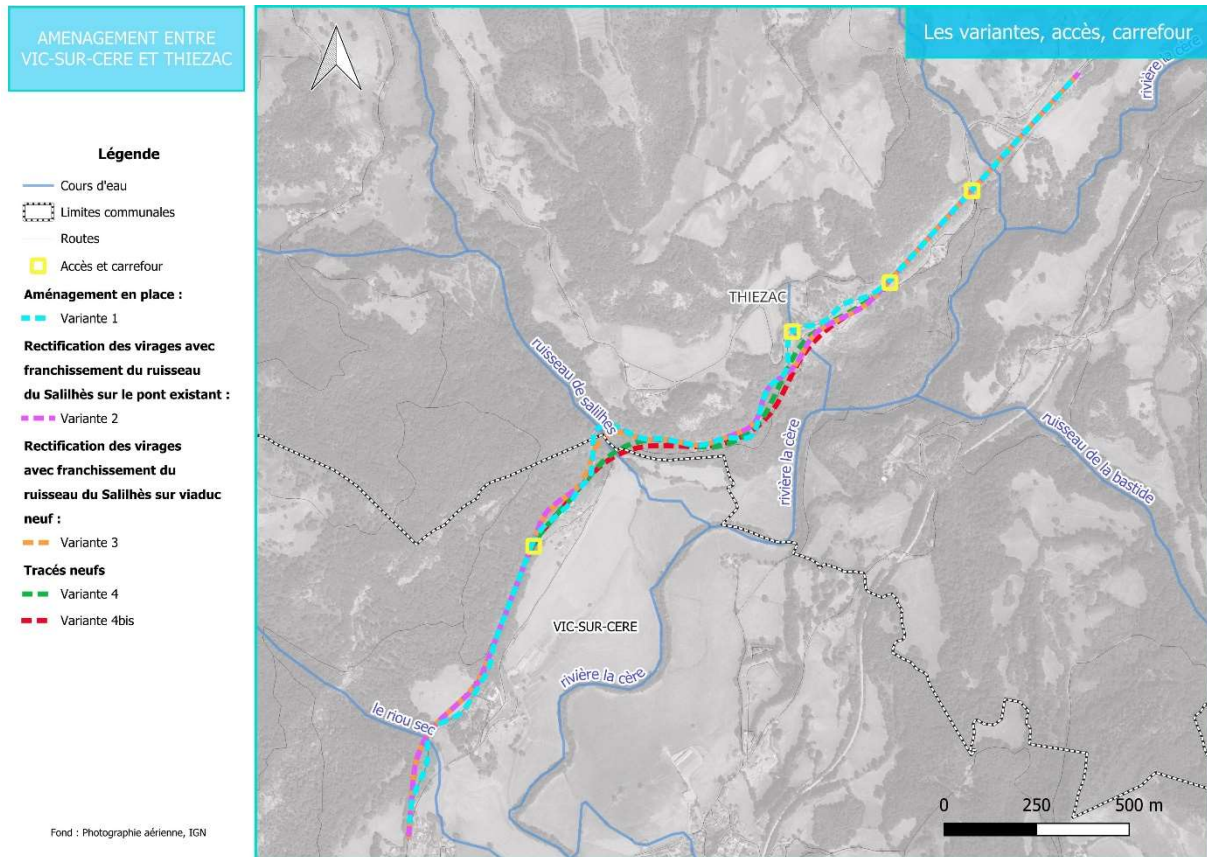


Principes d'aménagement de l'aire du Pas-de-Cère étudiés dans la section 3

### 3) Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affectées par le projet

Les communes du territoire susceptibles d'être affectées par le projet sont celles traversées par les variantes d'aménagement étudiées au stade des études d'opportunité, à savoir :

- Vic-sur-Cère,
- Thiezac.



Présentation du territoire d'étude concerné par le projet



## 4) Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et solutions alternatives envisagées

De fait de leurs natures diverses (réaménagement en place / tracé neuf, passage pour le pont existant franchissant le Salihes / construction d'un nouveau viaduc), les différentes variantes étudiées présenteraient des incidences de niveaux très variables sur l'environnement.

Les principales incidences attendues du projet sur l'environnement sont présentées ci-après par grandes thématiques.

### *Déplacements*

Le projet n'est pas de nature à modifier les niveaux de trafic sur la RN122 sur le territoire.

Les aménagements projetés permettront cependant de sécuriser la traversée de la vallée du Pas-de-Cère sur cet axe routier structurant du département du Cantal.

### *Cadre de vie / population*

La section d'étude de la RN122 est localisée hors agglomération, aucune habitation n'étant impactée.

L'absence de variations de trafic à l'état projeté ne devrait pas entraîner d'augmentation significative des émissions sonores et des émissions de polluants atmosphériques dans la zone d'étude.

Néanmoins, des études spécifiques (acoustique et qualité de l'air) avec modélisations seront menées afin de quantifier précisément cet éventuel impact.

La principale incidence sur le milieu humain porte sur le monde agricole avec le prélèvement de terres agricoles (forte variabilité de la superficie concernée en fonction de la variante retenue), le projet s'assurant néanmoins de rétablir l'ensemble des cheminements.

De manière générale, la **présence** opération modifiera localement l'occupation des sols au droit des secteurs de voirie élargis à l'état projeté.

### *Milieu physique / ressource en eau*

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 que le projet doit considérer. A ce titre, des évolutions localisées de la topographie sont attendues afin que les élargissements de voirie puissent s'intégrer dans ces lieux.

Concernant la géologie, la principale incidence, globalement positive, concerne le remodelage et l'évacuation de terres anthropiques au niveau du grand remblai en bordure Sud de l'aire du Pas-de-Cère.

La section de la RN122 étudiée traverse 4 cours d'eau, le projet pouvant ainsi présenter des incidences aussi bien en phase chantier (rejet de matières en suspension ou déversement de produits dangereux par exemples) qu'en phase exploitation (pollution accidentelle et chronique). Cependant, le projet n'est pas de nature à modifier les écoulements des eaux superficielles et souterraines.

### *Risques naturels et technologiques*

Les aménagements ne se situent pas dans la zone inondable de la rivière de la Cère passant en fond de vallée, n'ayant ainsi aucun impact sur cette zone à enjeu.

La zone d'étude est sujette à d'autres risques naturels (chute de bloc et éboulement, glissement de terrain superficiels, retrait-gonflement des argiles, ...), la nature de l'opération n'étant pas susceptible d'accroître ces phénomènes.

Aucun enjeu ou impact particulier ne porte sur le risque technologique, à l'exception du risque de transport de matières dangereuses (TMD) par la RN122 qui n'évoluera pas suite à la mise en œuvre de l'opération.

### *Milieu naturel*

Le tracé d'étude de la RN122 s'intègre dans un territoire accueillant de nombreux périmètres de protection biologique (notamment des ZNIEFF et des sites Natura 2000). A ce titre, les inventaires de terrain ont mis en évidence la présence de nombreuses espèces patrimoniales et au sein de la zone d'étude, et ce au regard de la diversité des milieux naturels référencés : vastes espaces semi-ouverts, forêts de pente et milieux aquatiques.

Ainsi, le présent projet routier est susceptible de présenter des impacts sur ces milieux naturels et les espèces qu'ils accueillent : dégradation/destruction, fragmentation de milieux, risque de collision, ...

Enfin, des investigations sur site ont mis en évidence la présence avérée et potentielle de zones humides, les aménagements étant aussi susceptibles de présenter des incidences sur ces milieux.

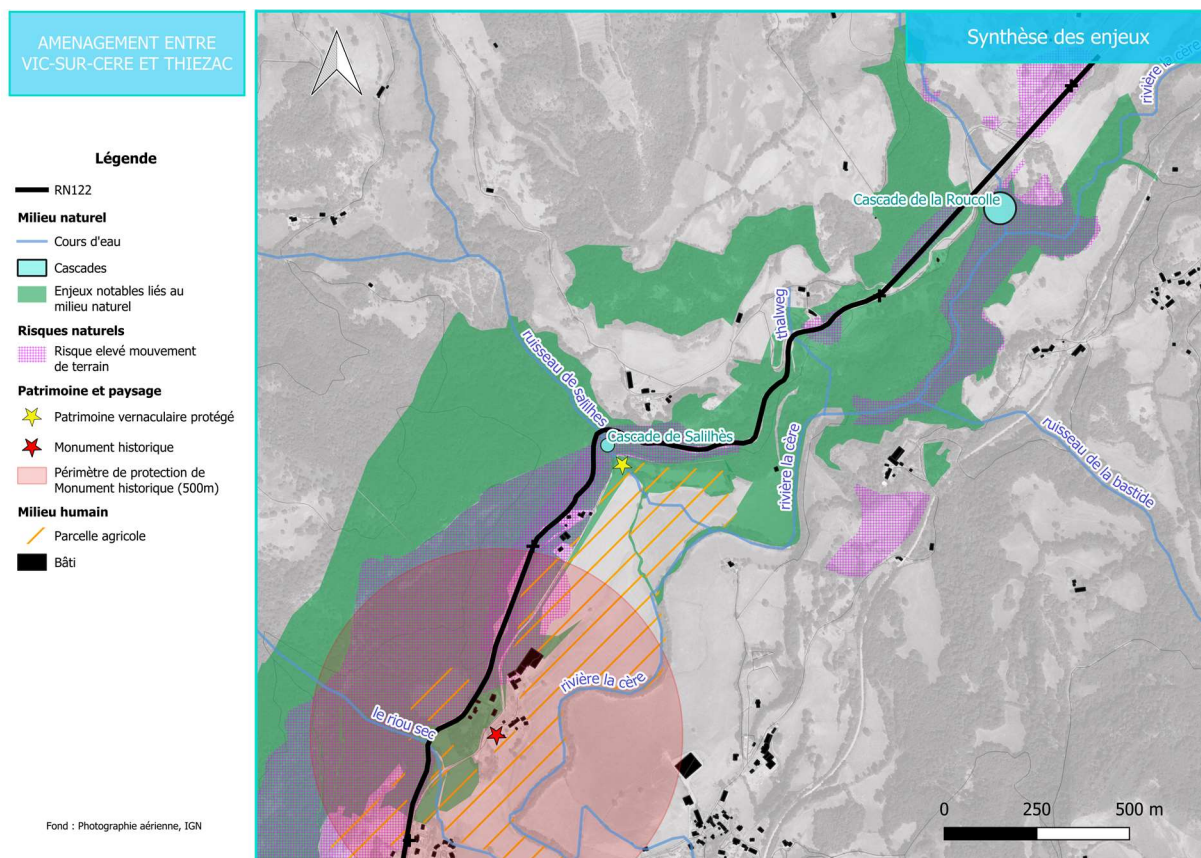
### *Paysage / patrimoine*

La zone d'étude comprend plusieurs périmètres de protection patrimoniale : sites inscrits avec les cascades dans la vallée de la Cère, monument historique dans le cœur de Vic-sur-Cère, ou encore patrimoine vernaculaire (croix, pont, four, chaussée, moulin). Le projet n'aura pas d'impact notable sur ces enjeux.

Du fait de sa localisation, la RN122 traverse une multitude de paysages : agricole, végétal, hydrographique, bâti, ... Parmi ce paysage végétal figure les alignements d'arbres en bordure de la RN122 en sortie de Vic-sur-Cère qui seront impactés pour partie par le projet routier. Le deuxième impact important sur ce volet porte sur l'intégration paysagère du franchissement du ruisseau du Salihes, l'importance attendue des impacts étant variable en fonction de la variante retenue.

Concernant les solutions alternatives envisagées, les études antérieures identifient la portion d'étude de la RN122 comme une section à traiter au regard du manque de lisibilité et du caractère accidentogène des multiples accès au droit de l'aire du Pas-de-Cère.

En réponse, les différentes variantes envisagées ont été dessinées en prenant en considération les différents enjeux et contraintes du site, parmi lesquels la topographie particulièrement du site en versant de falaise limitant fortement les possibilités d'aménagement.



Synthèse des principaux enjeux environnementaux recensés

## 5) Modalités déjà envisagées de la concertation préalable du public

Au titre des dispositions du Code de l'environnement, la DREAL AuRA propose d'associer le public dans le cadre d'une concertation qui permettra de présenter le projet à toute personne concernée par ces aménagements et d'en recueillir les avis.

D'une durée de 4 semaines environ, cette concertation se déroulera sur le territoire accueillant le présent projet, et ainsi prioritairement sur celui des communes de Vic-sur-Cère et de Thiézac.

A ce titre, les modalités d'information du public ont été définies comme suit :

- Production de différents supports (dossier de concertation, registre d'expression, ...),
- Affichage de ces supports en mairies ainsi que sur différents sites internet (DREAL AuRA, Préfecture de la région AuRA, Préfecture du Cantal),
- Organisation de moments d'échanges lors de permanences et de réunions publiques sur les communes concernées.

Les différents moyens de participation du public mis en œuvre par la DREAL AuRA viseront à favoriser le recueil des avis, remarques et contributions de tous les publics concernés par le projet afin d'éclairer les décisions ultérieures, au vu notamment d'un dossier de concertation établi conformément aux dispositions de l'article R.121-20 du Code de l'environnement.

Ainsi, le public pourra présenter ses observations et propositions :

- Par écrit, sur les registres d'expression,
- Par oral, lors des réunions publiques et des permanences,
- Par voie dématérialisée sur le site de la DREAL AuRA,
- Par courriel ou par courrier postal à la DREAL AuRA ou aux communes concernées.

Ces modalités d'organisation de la concertation seront précisées dans un avis préalable d'information, qui sera publié au moins quinze jours avant le début de la concertation, dans les conditions prévues par le Code de l'environnement.

À l'issue de la concertation, un bilan sera réalisé et publié ~~dans un délai de 3 mois~~. La DREAL AuRA indiquera les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'elle tirera de cette phase de concertation, en amont du dépôt de la première autorisation se rapportant à ce projet.



## 6) Droit d'initiative

En application des articles L. 121-18, L. 121-19 et R. 121-26 du Code de l'environnement, le droit d'initiative peut être exercé auprès du Préfet de l'Allier par :

1° Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20% de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;

2° Un Conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;

3° Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

Ce droit d'initiative s'exerce, au plus tard, dans le délai de deux mois suivant la publication de la présente déclaration d'intention, accompagnée des pièces évoquées au III de l'article L.121-18 du Code de l'environnement (décision de cas par cas imposant une étude d'impact, formulaire de demande et description des modalités de concertation préalable envisagées).

En cas d'exercice éventuel de ce droit, le Préfet de l'Allier en informera sans délai la DREAL AuRA. Puis il appréciera la recevabilité de la demande, décidera de l'opportunité d'organiser une concertation préalable conduite selon les modalités des articles L. 121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement et rendra sa décision publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande. En l'absence de décision explicite dans ce délai, le Préfet sera réputé avoir rejeté la demande.

Le délai de deux mois d'exercice du droit d'initiative débutera à compter de la publication, pendant deux mois, des documents évoqués plus haut sur le site internet de la Préfecture de l'Allier et celui de la DREAL AuRA. En parallèle, il sera procédé à un affichage d'un avis de déclaration d'intention dans les mairies des communes concernées par le projet : Vic-sur-Cère et Thiézac.