

Annexe 2 à l'arrêté n° DEVT1600175A

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de construction de l'aménagement de la RN 102 à 2 x 2 voies entre l'autoroute A 75 (commune de Lempdes-sur-Allagnon) et l'extrémité de la déviation de Largelier (commune de Cohade)

(Article L. 122-1 3^{ème} alinéa du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 3^{ème} alinéa du *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'aménagement. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs. Il peut être pris connaissance de ces études auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, Immeuble Lugdunum, 5 place Jules Ferry, 69453 Lyon Cedex 06.

1. Présentation de l'opération routière

La section de la RN 102 comprise entre Brioude et le Puy-en-Velay est actuellement aménagée à deux voies de circulation, avec des créneaux de dépassement à 3 voies. À l'ouest de Brioude, la RN 102 a d'ores et déjà fait l'objet d'aménagements, avec la réalisation en deux phases de la déviation de Brioude, déclarée d'utilité publique en 1992 : la déviation de Brioude - Vieille Brioude et la déviation de Largelier. Le présent projet constitue ainsi la section restante entre la déviation de Largelier et le raccordement de la RN 102 à l'A 75.

Afin de remédier à divers dysfonctionnements recensés sur cette section, l'Etat a décidé de créer un itinéraire nouveau, d'une longueur d'environ 7,8 kilomètres, sous forme d'une déviation au droit d'Arvant, et d'utiliser l'ex RN 102 pour les trafics locaux en déclassant les voiries ainsi déchargées dans les domaines routiers départementaux et communaux.

Ce nouvel itinéraire s'inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur les sections précédentes de la RN 102 et rappelées ci-dessus. Il se caractérise par un profil à 2x2 voies aux caractéristiques de route express, autorisant une vitesse de 110 km/h. Deux points d'échanges dénivelés sont prévus au niveau de Cohade et d'Arvant. Le projet prévoit enfin un réaménagement de l'échangeur de Lempdes-sur-Allagnon (A75) pour permettre le raccordement du tracé neuf via un nouveau giratoire.

Le coût de l'opération est estimé à 61 M€, en valeur de janvier 2013, dans l'hypothèse d'une réalisation en deux phases. La première phase de travaux (déviation d'Arvant), ainsi que les études et les acquisitions foncières pour l'ensemble de l'opération, sont financées par le

contrat de plan entre l'Etat et la région Auvergne, pour la période 2015-2020, à hauteur de 40,1 M€. La mise en service de cette première phase est prévue en 2020.

2. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 15 décembre 2014 au 30 janvier 2015, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du *Code de l'environnement*. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Vergongheon, sur le classement de la liaison A 75 - Brioude dans la catégorie des routes express, ainsi que sur les procédures parcellaire et loi sur l'eau.

Au terme de l'enquête, la commission d'enquête a émis, dans ses conclusions en date du 26 février 2015 :

- un avis favorable, sans réserve ni recommandation, au classement des voiries dans la catégorie des routes express ;
- un avis favorable assorti de trois réserves et de quatre recommandations pour la déclaration d'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- un avis favorable assorti d'une recommandation pour chacune des procédures parcellaire et loi sur l'eau.

Les réserves de la commission d'enquête pour la déclaration d'utilité publique du projet portaient sur la conception du boviduc, sur la pertinence du passage à grande faune et sur l'approfondissement de l'étude de trois franchissements entre Arvant et Cohade.

Pour faire suite à la première réserve, le maître d'ouvrage a approfondi l'étude de conception du boviduc en concertation avec les acteurs locaux concernés, afin de l'optimiser techniquement, environnementalement et financièrement par rapport aux fonctionnalités qui en sont attendues. Il a choisi de retenir une solution mixte, qui assure à la fois une fonction hydraulique et une fonction de boviduc, comme présentée dans le dossier « loi sur l'eau », ce qui permet de lever la première réserve de la commission d'enquête.

S'agissant du passage à grande faune, le maître d'ouvrage a étudié la perméabilité de tous les ouvrages vis-à-vis des espèces cibles et analysé la pertinence de l'ouvrage. Les premiers résultats montrent que le passage tel que prévu dans le dossier d'enquête publique ne serait pas pertinent pour les cervidés et qu'une solution mixte via un ou des ouvrages de franchissement plus à l'Est serait plus efficace pour favoriser les continuités écologiques. Les études seront poursuivies dans ce sens. Ceci permet de lever la réserve de la commission d'enquête.

Pour faire suite à la troisième réserve de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a décidé d'étudier, au niveau avant-projet, différentes variantes des trois ouvrages visés (deux ouvrages de franchissement et l'échangeur de Cohade), parmi lesquelles les propositions présentées par des particuliers lors de l'enquête publique, afin d'aboutir à une solution optimisée répondant aux mêmes fonctionnalités que celle présentée à l'enquête publique. Concernant les ouvrages de franchissement, cette analyse complémentaire se poursuivra dans le cadre des études de conception détaillée, en concertation avec les acteurs locaux, afin de

répondre à cet objectif d'optimisation. S'agissant de l'échangeur de Cohade, une nouvelle variante limitant le morcellement de l'espace et l'emprise sur les terres agricoles a pu être dessinée. L'approfondissement des études de ces différents points, en concertation avec les partenaires locaux, permet de lever la troisième réserve.

Les modifications induites par ces éventuelles adaptations ne conduisent pas à modifier la nature et les fonctionnalités de l'opération et n'entraînent pas de changement substantiel dans l'économie générale du projet, tant en termes de coût que d'impacts.

Les recommandations de la commission d'enquête portent sur de potentiels aménagements ponctuels de la trame viaire entraînés par le projet, ainsi que sur deux situations particulières pour des riverains. Le maître d'ouvrage a pris note de l'ensemble des suggestions émises lors de l'enquête publique et examinera, lors des études de conception détaillée, les suites qui pourront leur être données. La définition fine du projet fera ainsi l'objet d'échanges avec les collectivités locales, les riverains et la profession agricole, afin d'examiner les aménagements qui pourront être mis en œuvre, notamment pour préserver au mieux les exploitations agricoles.

3. Caractère d'utilité publique

Le projet de liaison entre l'autoroute A 75 et la déviation de Largelier vise à canaliser sur une infrastructure aux caractéristiques de route express les trafics de transit et d'échange qui représentent plus de la moitié des flux sur l'actuelle RN 102.

Il permettra ainsi :

- d'améliorer la fluidité de l'itinéraire, avec un aménagement à 2 x 2 voies permettant de fiabiliser les temps de parcours, en particulier par la suppression de la traversée d'Arvant et du franchissement du passage à niveau ;
- d'améliorer les conditions de sécurité sur l'itinéraire avec la suppression de la traversée du bourg d'Arvant et de son passage à niveau classé préoccupant et avec la séparation des différents types de trafics ;
- de garantir la continuité d'aménagement de l'itinéraire à 2x2 voies entre Brioude et l'autoroute A75 ;
- d'améliorer le cadre de vie de la population d'Arvant par la diminution du trafic dans la traversée du bourg et par conséquent la diminution des nuisances liées au trafic.

A l'horizon 2038, les volumes de trafic attendus sont, avec des hypothèses conformes aux règles de l'art, de l'ordre de 12 000 véhicules par jour au droit d'Arvant et de 16 000 véhicules par jour au niveau des Combes.

Au regard de ses objectifs, le projet de liaison entre l'autoroute A 75 et la déviation de Largelier, dont les études socio-économiques menées établissent le bénéfice actualisé à 2 euros par euro investi et estiment le taux de rentabilité interne à 11 %, revêt indéniablement un caractère d'utilité publique.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de

réduire au maximum les emprises et les effets négatifs du projet. Ainsi, le choix d'une variante de tracé réutilisant pour partie les infrastructures et les corridors existants conduit à limiter fortement l'effet d'emprise du projet et correspond à une solution de moindre impact environnemental et agricole.

En outre, de nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement.