

E

E. - ETUDE D'IMPACT

E1. - RESUME NON TECHNIQUE

I. - PRESENTATION DE L'OPERATION

La route départementale n°120 constitue un itinéraire majeur du département en direction de la Corrèze, en reliant l'agglomération d'Aurillac à Tulle. Dans le département du Cantal, la RD 120 relie l'agglomération d'Aurillac au bourg de Montvert, dernière commune avant la Corrèze.

La voie actuelle présente des caractéristiques peu compatibles avec le niveau d'exigences que l'on est en droit d'attendre d'une route d'enjeu majeur pour le transit et la desserte locale :

- nombreux virages et fortes pentes (descentes vers Pont d'Orgon, Entraygues, Lestancou),
- absence d'accotement stabilisé ou d'accotement simple,
- absence de créneau pour dépasser les véhicules lents,
- des accès directs sur la RD120, notamment les PL provenant des carrières, des usagers
- une route à une altitude de 600 m NGF environ, amplifiant en période hivernale les disfonctionnements cités ci avant.
- le carrefour de la RD120 avec la RD52 en provenance de Nieudan non-conforme et dangereux, obligeant l'usager allant d'Aurillac vers Nieudan à se déporter sur la gauche
- les accès à la casse automobile et au stade non sécurisante les jours de manifestation sportive.

Entre le 01/01/2002 et le 31/06/2006, la CDES¹ a recensé 6 accidents corporels sur la RD 120 entre Prentegarde et la Corrèze. Au total, le bilan est de 2 personnes tuées, 4 blessés hospitalisés et 4 blessés non hospitalisés.

Ces chiffres indiquent le caractère relativement accidentogène de la section de RD 120 étudiée.

L'itinéraire concerné par le présent dossier prend son origine au lieu-dit Prentegarde (PR15+500) sur la commune de Saint Paul-des-Landes, et vient se raccorder à l'entrée du bourg de Montvert (PR25+100). La longueur de l'itinéraire est de 10,74 km.

Le projet consiste à :

- recalibrer la route entre Prentegarde (origine) et Peyrelevade, il s'agit de la grande ligne droite de plus de 4 km qui sera simplement élargie
- créer un carrefour au niveau de Passe Vite, avec des voies de chaque côté de la route principale pour assurer la desserte des riverains (entre Passe Vite et Peyrelevade)

¹ Cellule d'Exploitation et de Sécurité, DDE du Cantal

- créer une voie nouvelle entre Peyrelevade et l'entrée de Montvert où seulement quelques petits tronçons reprendront la voie actuelle
- créer un pont qui permettra à la RD120 d'enjamber la RD653 à Pont d'Orgon ; à ce pont, sera associé un échangeur complet qui permettra les circulations en tous sens.

II. - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

II.1. - MILIEU PHYSIQUE

Relief

Le secteur d'étude se situe en zone d'altitude moyenne, entre environ 500 et 660 m NGF, en rive gauche de la vallée de La Cère.

Le tracé débute à la cote 541 m NGF à Prentegarde, et se termine à l'entrée de Montvert à la côte de 606 mNGF. Le point bas de l'itinéraire se rencontre au niveau de Pont d'Orgon, à 535 m NGF d'altitude tandis que le point haut est localisé au lieu dit Le Gal, à 662 m d'altitude.

Le dénivelé au sein des vallons franchis est de l'ordre de 50 à 70 m.

Eaux superficielles

La zone d'étude est marquée par de nombreux cours d'eau et leurs affluents (Pont Bernard, le Branugues, Cabrespine). Elle fait partie du territoire couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne, en cours de révision. La Cère, recevant l'ensemble des affluents du secteur, est de qualité 1B. Le bassin versant du Branugues représente le plus important bassin versant en surface (7 km²). Son débit de fréquence décennale est estimé à environ 7 m³/s. La route actuelle évolue essentiellement en crête des bassins versants, là où les eaux superficielles présentent une vulnérabilité importante en raison d'une faible capacité de dilution (excepté le Branugues).

Eaux souterraines

Les formations géologiques en place ne donnent que des résurgences de faibles capacités mais assez nombreuses, ce qui permet d'assurer l'alimentation en eau potable de hameaux. La perméabilité de ces aquifères est très faible (rocheux) et ils sont peu étendus.

Suite à contact avec la DDASS, plusieurs captages d'eau potable sont situés près de la RD120 dont certains s'avèrent abandonnés pour leur production d'eau potable publique (Prentegarde), alors que d'autres ne sont pas dotés de périmètres de protection.

Seul le champ de captages « mélange Le Gal » à Laroquebrou, rassemblant quatre sources permet l'alimentation en eau potable d'une partie de Laroquebrou. Celles-ci sont localisées sur

les parcelles n°156 et 155, section A du plan cadastral de la commune et sont protégées par un périmètre de protection.

Géologie

La route évolue sur deux grands types de formations géologiques :

- des sédiments constitués d'argiles, et de graviers plus ou moins argileux de Prentegarde à Pont d'Orgon. Les argiles contenues dans ces formations furent exploitées pour la fabrication de tuiles et briques, notamment dans le secteur d'étude, à Prentegarde.
- vers l'ouest, des formations plutoniques (granitiques) rocheuses plus ou moins remaniées.

II.2. - MILIEU NATUREL

La très faible densité de l'habitat et l'absence de pratiques agricoles intensives confèrent au secteur une bonne qualité du milieu naturel. Les types d'habitats naturels rencontrés sont les boisements de hêtraies-chênaies, plantations de résineux avec le pin sylvestre, les haies et fourrés, les prairies fauchées ou pâturées assez diversifiées, les habitats humides, ces derniers présentant un fort potentiel. La zone d'étude recoupe les zonages et espaces suivants :

- 1) **ZNIEFF de type 1 « marais et zones humides de Saint Paul des Landes »**, présente sur le territoire de Saint Paul des Landes et Lacapelle Viescamp,
- 2) **zone NATURA 2000 « prairies humides de Saint Paul des Landes »** couvrant le territoire de Saint Paul des Landes, Lacapelle Viescamp et Saint Etienne Cantalès,
- 3) **espace naturel sensible (ENS) « zone humide du Puy du Lac »** à Laroquebrou,
- 4) **espace naturel sensible « marais de Cassan-Prentegarde »** à Saint Paul des Landes, Lacapelle Viescamp et Saint Etienne Cantalès.

L'enjeu de la zone d'étude se trouve dans les habitats humides.

La faune, commune mais très diversifiée, recèle quelques espèces sensibles de mammifères (la loutre) et de batraciens (crapaud calamite, triton). Les oiseaux, particulièrement diversifiés occupent les boisements, les haies, les milieux ouverts, la strate buissonnante. La grande faune (sanglier et chevreuil) est très présente, et de nombreux points de traversée de la RD120 ont été recensés par les organisations de chasse. La petite faune est aussi très présente (blaireau, renard, chauves-souris). Les indices de présence de la loutre ont été observés le long du Branagues et du Cabrespine.

Avec la présence des zones humides, les amphibiens sont très présents : grenouille rousse, grenouille verte, crapaud calamite, triton palmé. La présence de la salamandre tachetée est supposée (les habitats qu'elle affectionne correspondent).

II.3. - MILIEU HUMAIN

Urbanisme

Les communes de Nieudan, Laroquebrou, et Montvert ne disposent pas à ce jour de document d'urbanisme (POS²/PLU³/carte communale) opposable ou en cours d'élaboration. En conséquence, les autorisations d'occupation des sols y sont régies par le Règlement National d'Urbanisme (consultable dans le Code de l'Urbanisme).

Les communes de Saint Paul Des Landes et de Saint Etienne Cantalès sont régies chacune par un Plan Local d'Urbanisme approuvé respectivement le 02/12/05 et le 24/03/06. Les zones agricoles et naturelles dominent très largement. Les espaces boisés classés (EBC) occupent une importante superficie entre Prentegarde et Peyrelevade le long de la voirie. La commune de St Etienne Cantalès a procédé au déclassement partiel de l'espace boisé classé bordant la RD120 (bande de 40m).

Population - logement

La population est très peu dense et très disséminée sur l'itinéraire, au point de qualifier parfois certaines zones d'isolées. A raison de 2,3 habitants par ménage, la population à 100 m de la voie actuelle s'élève à 50. L'activité agricole dominante et l'absence de structure urbaine font que le logement est assez ancien.

Activité (hors agriculture et sylviculture)

L'industrie extractive est très représentée dans le secteur entre Avise-Toi et Passe-Vite, où 5 carrières à ciel ouvert exploitent majoritairement des sables (4 à Nieudan) et des granodirites (1 à St Etienne Cantalès). Elles présentent des durées d'exploitations comprises entre 15 et 25 ans. Les autres types d'activités restent anecdotiques.

Tourisme - patrimoine

Le secteur permet de pratiquer un tourisme diffus nature (randonnées, pêche en rivière, pêche en lac et nautisme avec la présence du lac de St Etienne Cantalès), patrimoine disséminé dans les bourgs, gastronomie et artisanat.

Agriculture

26 exploitations agricoles se situent dans la zone d'étude entre Prentegarde et la Corrèze (parmi-elles, 3 n'ont pas pu être enquêtées par la Chambre d'Agriculture dans le cadre de l'étude réalisée entre les mois de mars et juin 2007).

Les exploitations sont spécialisées majoritairement dans une production de viande bovine.

² Plan d'Occupation des Sols

³ Plan Local d'Urbanisme

Les parcelles agricoles représentent dans le secteur d'étude 542 ha de SAU réparties entre plus de 150 propriétaires différents. On recense 18 exploitations individuelles, 3 GAEC et 2 EARL. Concernant les modes de faire valoir, la propriété (48 % des exploitations) et le fermage à un tiers (44 %) représentent les modes de faire valoir les plus courants.

Les structures sont très hétérogènes puisque les surfaces totales par exploitation s'échelonnent de 17 ha à 214 ha (1 < à 25 ha ; 5 de 25 à 50 ha ; 11 de 50 à 100 ha, 6 > à 100 ha). L'ensemble des 23 exploitations détient une Surface Agricole Utilisée de 1880 ha soit une moyenne de 82 ha par exploitation (nettement supérieure à celle du département, égale à 66 ha). Il s'agit donc de structures de grande taille, notamment pour 8 d'entre elles supérieures à la moyenne établie.

Certaines des exploitations sont engagées dans une démarche agri-environnementale (sur 178 ha).

Sylviculture

Les forêts feuillues de hêtres, chênes et frênes en mélange dominant dans le secteur.

Les boisements du secteur appartiennent quasiment tous à des propriétaires privés. Plusieurs boisements privés du secteur sont soumis à un Plan Simple de Gestion.

La forêt est très morcelée ce qui est caractéristique de la situation constatée à l'échelle départementale où les propriétaires détiennent en moyenne entre 2,5 et 4 ha dans le Cantal (source Centre Régional de la Propriété Forestière- Antenne d'Aurillac).

Les parcelles boisées couvrent dans le secteur d'étude 316 ha.

III. - CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT ET DES VARIANTES DE DETAILS

► *Constat des dysfonctionnements de l'itinéraire*

La configuration géométrique de la voie actuelle présente des caractéristiques peu compatibles avec le niveau d'exigences que l'on est en droit d'attendre d'une route d'enjeu majeur pour le transit et la desserte locale :

- Globalement :
 - une voirie qui épouse le relief en créant une succession de tronçons à forte pente et virages, notamment dans les descentes des thalwegs (secteurs de Pont d'Orgon, d'Entraigues, de Lestancou),
 - l'absence d'accotement stabilisé ou d'accotement simple,
 - l'absence de créneau pour dépasser les véhicules lents,
 - des accès directs sur la RD120, notamment les poids lourds provenant des carrières,
 - une route à une altitude de 600 m d'altitude environ, amplifiant en période hivernale les dysfonctionnements cités ci avant.
- Points particuliers
 - le carrefour de la RD120 avec la RD52 en provenance de Nieudan est non-conforme et dangereux, obligeant l'usager allant d'Aurillac vers Nieudan à se déporter significativement sur la gauche
 - la descente dangereuse dans le sens Aurillac - Pont d'Orgon, et une voie montante congestionnante pour les véhicules suivant les poids lourds
 - les accès à la casse automobile et au stade non sécurisés d'où les risques engendrés les jours de manifestation sportive pour ce dernier accès.

► Définition des variantes

La définition du programme par le Conseil Général et la prise en compte des contraintes environnementales et techniques ont conduit à proposer plusieurs variantes de tracés.

La comparaison rigoureuse des variantes à partir d'une grille d'analyse multi-critères a permis de dégager, pour chaque secteur du tracé, une solution de base qui constitue le projet présenté.

L'itinéraire a été découpé en secteurs (de 1 à 4) au sein desquels des variantes ont été définies.

secteurs	tronçons	dénomination	variantes
Secteur 1	Prentegarde → Peyrelevalade	Prentegarde	1
Secteur 2	Peyrelevalade → Cavaroque	Pont d'Orgon	2.1 - 2.2 - 2.3 (initialement 5 variantes avaient été proposées)
Secteur 3	Cavaroque → point haut 649 NGF	Cavaroque	3.1a - 3.1b
Secteur 4	point haut 649 NGF → entrée de Montvert	Entraygues	3.2a - 3.2b

A ces variantes, les carrefours importants ont fait l'objet de modalités sans variante :

- croisement de la RD120 et de la RD653 : un carrefour « dénivelé » (pont) avec échangeur complet,
- accès aux carrières et aux riverains sur la RD120 entre Prentegarde et Peyrelevalade : un carrefour « plan » (double tourne-à-gauche).

Des informations complémentaires relatives au périmètre du captage « mélange Le Gal » à Laroquebrou ont révélé l'incompatibilité des variantes 3.2 avec le dit périmètre. Ainsi, d'autres nouvelles variantes du secteur 4 (nommées 4a et 4b) ont été définies : leur tracé passe cette fois ci au nord de la RD120 (alors que les 3.2a et 3.2b passaient au sud).

En définitive, l'analyse multicritères a permis de dégager la solution retenue suivante :

secteurs	tronçons	dénomination	variantes
Secteur 1	Prentegarde → Peyrelevalade	Prentegarde	1
Secteur 2	Peyrelevalade → Cavaroque	Pont d'Orgon	2.2
Secteur 3	Cavaroque → point haut 649 NGF	Cavaroque	3.1b
Secteur 4	point haut 649 NGF → entrée de Montvert	Entraygues	4.b

IV. - PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

► Le profil en travers

La voirie sera constituée d'une chaussée de circulation de 7 m de largeur et de deux accotements revêtus de 1,75m de largeur. Les accotements bilatéraux seront continus sur tout l'itinéraire.

Deux zones de surlargeurs « roulables » d'évitement par la droite seront ponctuellement prévues au niveau des accès vers le stade de rugby St Paul-des-Landes et vers la casse automobile.

Deux zones de créneaux de dépassement de part et d'autre du Pont d'Orgon (670 m côté Corrèze et 370 m côté Aurillac) et une portion rectiligne de 985 m permettront les dépassements des véhicules lents.

► Le tracé en plan

L'itinéraire permet un lissage significatif des courbes, entraînant un raccourcissement de 660 m. Les virages de Pont d'Orgon, de Cavaroque, de Lestancou, d'Entraygues seront supprimés au profit de courbes plus amples et moins nombreuses. Un nouveau tronçon rectiligne de 985 m sera positionné au droit d'Entraygues et de Lestancou.

► Le profil en long

Les zones de fortes pentes (6 %) seront dotées de créneaux de dépassement afin de faciliter le dépassement des véhicules lents (voir ci-avant).

Le lissage des « bosses » et « creux » est créé pour assurer en tout point une visibilité maximale de l'itinéraire.

Ce lissage nécessite des terrassements en remblai/déblai pouvant être importants :

- Remblai maximal : environ 15 m à Pont d'Orgon pour le franchissement du cours d'eau
- Déblai maximal : près de 17 m entre Peyrelevalade et Pont d'Orgon

► Les échanges

Le carrefour RD120/RD653 sera dénivelé avec la RD120 en passage supérieur. Un échangeur complet permettra les échanges entre les deux voiries.

Les accès aux 5 carrières sur la RD120, entre Prentegarde et Peyrelevalade, seront regroupées en un seul point d'échange traité par un double tourne-à-gauche positionné au niveau de Passe-Vite, avec voies latérales de desserte.

V. - EFFETS DU PROJET ET MESURES DE SUPPRESSION, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS

• Les eaux superficielles

Impacts

La présence d'une infrastructure routière peut porter atteinte à la qualité du cours d'eau à travers plusieurs types de pollutions : chronique, saisonnière ou accidentelle, et phase chantier. En pollution chronique, les eaux pluviales lessivent la chaussée et entraînent alors dans le cours d'eau des substances polluantes liées à l'usure et au fonctionnement des véhicules.

La pollution saisonnière résulte de l'usage des sels de déverglaçage en période hivernale. Le chlorure de sodium, via le réseau d'assainissement et par projections peut se retrouver dans les cours d'eau. Mais, ces quantités dépendent fortement des moyens d'exploitation et des conditions climatiques. Généralement à cette période hivernale, les cours d'eau ont un débit suffisant pour diluer cet apport.

La pollution accidentelle résulte du déversement de poids lourds chargés de liquides à caractère plus ou moins toxique, et des fuites de citerne qui en résulte. L'aménagement futur captera le même trafic poids lourd qu'actuellement, soit environ 453 PL entre Prentegarde et Pont d'Orgon, et 242 entre Pont d'Orgon et Montvert. De plus, la majorité des poids lourds transportent du bétail, des grumes, les récoltes de foin, des denrées alimentaires, des matériaux mais plus rarement des matières dangereuses (toutefois il s'agit d'un itinéraire structurant interdépartemental).

La phase chantier peut être à l'origine de pollutions accidentelles : relargages de fines dans les eaux superficielles, déversements accidentels...

La future voirie va représenter une superficie imperméabilisée brute supplémentaire estimée à 12,5 ha (déduction faite de l'existant dans la ligne droite de Prentegarde). Elle interceptera 14 bassins versants naturels de surfaces comprises entre 1 ha et 700 ha..

La production de pollution chronique, saisonnière et accidentelle restera inchangée par rapport à la situation actuelle car le trafic ni la vitesse ne seront modifiés.

La situation sera améliorée par rapport à l'existant où aucun dispositif de rétention des eaux de ruissellement de la plate-forme n'existe. En effet, le principe d'assainissement du projet prévoit la réalisation de dispositifs de rétention aux différents points de rejet de la plate-forme vers le milieu naturel.

Mesures

Les eaux de ruissellement de la chaussée seront collectées différemment selon les tronçons : fossés, cunettes, ou bourrelet. Elles couleront ensuite en direction d'ouvrages de stockage et de régulation afin de préserver les ruisseaux extérieurs. Les eaux stockées seront ensuite progressivement libérées dans les cours d'eau. Les ouvrages de stockage seront soit des fossés stockeur (quatre sont répartis sur l'itinéraire) soit des bassins (un seul au niveau de pont d'Orgon).

Les eaux provenant des terrains extérieurs à la voirie ne seront pas mélangées aux eaux issues de la chaussée, de façon à préserver la qualité des eaux et à ne pas surdimensionner les ouvrages de rétention de la future voirie.

Les ouvrages hydrauliques de libre circulation des petits cours d'eau (buses et petits cadres) seront dimensionnés pour une période de retour de fréquence centennale.

Ruisseau du Branugues

Concernant le ruisseau du Branugues, il sera canalisé sur une longueur de 70 m (franchissement sous le remblai), à 350 m en aval de l'ouvrage existant (voûte de largeur 4,70 m et de hauteur 2,10 m – soit une section d'environ 7 m²). Pour des raisons à la fois de libre circulation de la faune et de poids des terres au-dessus du remblai (15 m), sa section sera portée à 30 m² voutée. Il pourra de plus avoir une fonction de passage agricole.

• Les eaux souterraines

Impacts

Lors des déblais, le creusement dans des terrains contenant une nappe ou une « veine », créant alors une sorte d'appel et des suintements ; cependant, les formations rocheuses de type plutonique renferment généralement des nappes de faible capacité, localisées dans les arènes ou dans les interstices.

Lors des remblais, le tassement des terrains contenant une nappe peut modifier son écoulement (mais contribue à sa protection).

Qualitativement, les pollutions routières peuvent atteindre une nappe et la polluer (même problème qu'avec les eaux superficielles).

Certains captages agricoles sont proches du futur tracé, et pourraient se trouver confrontés à des perturbations du fait du franchissement de l'aire d'alimentation du captage. On dénombre ainsi six points d'eau agricoles situés de 0 à 170m.

Le captage de Le Gal est doté de périmètres de protection dont l'immédiat passe en limite de la voie actuelle. Le projet va s'éloigner de la voie actuelle au nord de façon à sortir du bassin versant de ce thalweg dans lequel se trouvent les captages. Ainsi, ce champ de captage sera hors de portée des pollutions de la route.

Mesures

En cas de venues d'eau importantes lors des travaux, un pompage des eaux sera mis en place et les eaux seront dirigées gravitairement vers la pente naturelle.

Le système d'assainissement destiné à protéger les ruisseaux de toute pollution vaut également pour la protection des eaux souterraines.

Concernant les captages agricoles, à tout dysfonctionnement rapporté par l'exploitant, il sera apporté une solution adaptée.

• Le milieu naturel

Impacts

Pour un projet de cette ampleur, les impacts sur le milieu naturel sont généralement :

- la substitution d'espaces naturels : emprise globale de 25 ha sur des boisements (bois de Caldairoux, 6ha) et des prairies, entraînant la disparition d'espèces ou la perturbation des milieux, et notamment une emprise dite de bordure en limite de la zone Natura 2000 « prairies humides de St Paul-des-Landes » entre Prentegarde et Avisés-toi
- un effet de coupure physique et des flux biologiques dans le bois de Caldairoux (grands mammifères et avifaune) et en traversée des cours d'eau dont la plus significative est celle du Branugues au niveau de Pont d'Orgon (haut remblai et ouvrage), et celle de la Cabrespine (haut remblai et ouvrage).

Mesures

En faveur de la faune terrestre

- Pour la grande faune : mise en place de grillages en pieds des grands remblais prolongés par des déflecteurs anti-collisions en fin de remblai
- Pour la petite faune : mise en place de petits ouvrages (inter-distance de 300 à 500 m) dans les secteurs en remblai (types buses) – création de banquettes pour la loutre (et autres petits animaux) dans les ouvrages hydrauliques du Branugues et de la Cabrespine

En faveur de la faune « ailée »

- Plantations d'arbres de haut jet en bordure des remblais pour limiter les vols rasants et plongeants de certains rapaces (bois de Caldairoux).
- Végétation à fort pouvoir couvrant sur les talus pour limiter les intrusions de la petite faune sur la chaussée

En faveur de la réhabilitation des habitats naturels

- Les délaissés routiers (liés à des virages rectifiés) seront réaménagés par destruction de l'ancienne chaussée et remodelage. La remise en état finale (reverdissement) pourra être réalisée selon le cas par un retour à l'agriculture ou à la sylviculture (rétrocession des terrains) ou par un aménagement paysager simple.

- La reconstitution et le traitement des lisières seront particulièrement prévus dans les cas suivants : boisements initialement denses coupés par l'infrastructure (bois de Caldairoux) et zones boisées en forte pente (boisement en fin de projet, pont d'Orgon).

• Le paysage

Impacts

Les impacts sont décrits par secteur :

- Secteur 1 : faible impact car la voie est élargie jusqu'à l'ancienne voie ferrée. Puis jusqu'à Peyrelevede l'impact est plus fort car il est créé deux voies de dessertes des riverains de part et d'autre de la route et un carrefour de type « double tourne-à-gauche ».
- Secteur 2 : impact fort car le tracé rejoint quasiment en ligne droite Peyrelevede à Pont d'Orgon. Le déblai sera important (environ 15 m de hauteur) dans un contexte assez boisé. Le ruisseau de Branugues est franchi en haut remblai, le tracé passe au-dessus de la RD653 puis termine dans les prairies avant de rejoindre le tracé actuel
- Secteur 3 : faible impact car la voie n'entraîne pas de forts terrassements car elle reste assez près de la voie actuelle. Elle lisse deux virages en passant dans des prairies ou de petits boisements ponctuels.
- Secteur 4 : fort impact car la voie traverse sur 2 km le bois dense de Caldairoux en remblai, franchit la crête de Négremont en déblai, puis passe en haut remblai au dessus du ruisseau de la Cabrespine.

Mesures

Les mesures générales qui seront prises vont consister :

- En un remodelage des délaissés et des dépôts de matériaux non réutilisables dans le projet (formes adoucies, pentes faibles, reverdissement...) pour les intégrer dans le relief existant
- Végétalisation et enherbement des terrains remaniés nus. La terre végétale qui servira de support aux plantations proviendra des opérations de décapage
- Plantations par des essences locales et rustiques pour intégrer la plate-forme.

• L'agriculture

Impacts

Les impacts sont plus significatifs (risquant de perturber le fonctionnement de l'exploitation) pour les cas où le projet engendre une coupure d'un ou plusieurs îlots, de surcroît lorsqu'ils font l'objet de mesures agri-environnementales.

Les domaines situés sur le secteur 2 à Pont d'Orgon et sur le secteur 4 à Entraygues apparaissent comme étant les plus touchés par le projet, plus particulièrement les 2 domaines d'exploitation du secteur 4 (Teulade JP et ML) en raison du pourcentage de terrains pris par le projet.

Pour ce qui concerne les cheminements et les accès, on cherchera à limiter les accès directs sur la voie nouvelle, notamment aux points de moindre visibilité et au niveau des créneaux de dépassement. Les impacts les plus significatifs se trouvent sur le secteur 1 (Passe Vite et Peyrelevade) et 3 (Cavaroque en allant vers la Corrèze).

Mesures

Il est prévu de rétablir par des ouvrages de franchissement agricoles les connexions des domaines de trois exploitations en raison de la perturbation des accès aux exploitations et des possibilités techniques locales (Boissière, Teulade ML, Delbert R).

Tous les accès aux parcelles agricoles seront rétablis sans exception. Les clôtures supprimées seront remplacées par de nouvelles.

• La sylviculture

Impacts

Les impacts sur les bois se traduisent par une substitution de la voie nouvelle. Des bois des particuliers soumis à plan simple de gestion seront aussi concernés (élargissement entre Avisa Toi et Peyrelevade sur environ 1,8 km, bois de Pont d'Orgon sur 400 m, bois de Caldairoux sur 700 m). On note un impact faible sur les modifications d'accès, nécessitant la réouverture d'un ancien chemin à Pont d'Orgon..

Mesures

Les accès seront intégralement rétablis pour que les exploitants forestiers accèdent à leurs parcelles. Les travaux seront si possible effectués en dehors de la période d'exploitation des grumes. Les clôtures supprimées seront remplacées par de nouvelles. Des demandes d'autorisation de défrichement au titre du code forestier seront déposées en préfecture.

• L'urbanisme et le bâti

Impacts

Urbanisme

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur élaborés par les communes de St Paul-des-Landes et St Etienne-Cantalès (Plans Locaux d'Urbanisme). Les autres communes traversées par le projet sont soumises à la réglementation minimale du code de l'urbanisme (Règlement National d'Urbanisme).

Toutefois, les éléments n'apparaissant pas compatibles sont :

- l'absence d'emplacement réservé pour l'opération de recalibrage de la RD120,
- la présence de petites zones d'espaces boisés classés (St Paul-des-Landes).

Bâti et espaces privés

Les travaux pourront donner lieu à des occupations temporaires des espaces privés pour le stockage éventuel de matériel et/ou de matériaux. Ces emplacements seront soit préalablement négociés avant les travaux, soit en cours des travaux, directement par l'entreprise auprès du propriétaire de terrain.

Deux habitations situées à Pont d'Orgon, dans l'emprise du projet, devront être démolies dans le cadre du projet.

Mesures

Urbanisme

Les aspects du projet qui n'apparaissent pas compatibles avec les documents d'urbanisme, feront l'objet d'une procédure de « mise en compatibilité » au titre de l'article L123-16 du code de l'urbanisme.

Bâti

Les zones privées occupées provisoirement par les installations de chantier (selon négociation) seront obligatoirement remises en état à la fin des travaux par l'entreprise.

• Les accès et déplacements

Impacts

D'une manière globale, le projet d'aménagement aura pour fonction d'améliorer les conditions de sécurité de l'itinéraire, en particulier entre l'ancienne voie ferrée et Peyrelevade (report des usagers en un seul carrefour), et dans la traversée de Pont d'Orgon en dénivellant les trafics croisés de la RD120 (transit) et de la RD653 (local).

De l'ancienne voie ferrée à Peyrelevade, les voies collatérales vont reprendre tous les accès existants et les ramener sur le nouveau carrefour à Passe Vite. Des allongements de parcours sont donc à prévoir pour les usagers à destination des directions opposées au nouveau carrefour. L'échangeur complet de Pont d'Orgon ne va quasiment pas modifier les déplacements des riverains, ni engendrer de rallongements de parcours. Les déplacements sur les secteurs 3 et 4 resteront inchangés car les riverains pourront continuer de rouler sur la voie actuelle, avec quelques carrefours aménagés sur la voie future.

Mesures

Pas de mesure liée aux modifications des déplacements car elles répondent à une amélioration des conditions de sécurité.

- **L'environnement sonore**

Impacts

La création d'une route nouvelle est soumise à une réglementation particulière sur le bruit (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et le décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport en application de la loi du 31 décembre 1992). Si le projet occasionne des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires, alors l'aménageur est tenu de proposer des mesures de compensation, qui généralement consistent soit en la création de murs ou de merlons en bord de route au droit des maisons impactées, soit en une sur-protection des fenêtres de l'habitation.

Rappels des impacts potentiels des projets routiers

Dans le cadre d'un projet, le niveau de bruit peut se trouver modifier pour plusieurs raisons :

- *la voie nouvelle ou recalibrée est aménagée pour recevoir une augmentation de trafic → **sans objet pour le projet***
- *la voie nouvelle ou recalibrée est aménagée pour permettre d'augmenter la vitesse réglementée des véhicules → **sans objet pour le projet***
- *la voie nouvelle passe plus près d'une habitation → **oui légèrement pour une habitation isolée à Lestancou.***
- *l'axe routier de la voie existante, en étant recalibrée (élargissement par ajout d'accotements, ou par ajout de voies), se rapproche de quelques mètres d'une habitation. → **oui pour 1 habitation à Passe-Vite, 2 habitations à Peyrelade***

L'aménagement d'une infrastructure linéaire entraîne des perturbations acoustiques liées au bruit émis par les véhicules, bruit lié au fonctionnement des moteurs et au frottement des pneumatiques sur la chaussée.

Mesures

Il est prévu les opérations suivantes :

- isolation de façade des 2 habitations à Peyrelevalade
- isolation de façade pour l'habitation de Passe-Vite,
- isolation de façade ou mur acoustique pour l'habitation de Lestancou.