

# RN122 : Amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs



**Bilan de la concertation du 26 mars au 2 mai 2024**

**SOMMAIRE**

<b>I.</b>	<b>LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION</b>	<b>4</b>
1.	LES OBJECTIFS DU PROJET	4
2.	LES SOLUTIONS SOUMISES A LA CONCERTATION	4
<b>II.</b>	<b>PRESENTATION DE LA CONCERTATION</b>	<b>6</b>
1.	LE CADRE REGLEMENTAIRE	6
2.	LES OBJECTIFS	6
3.	L'ORGANISATION	6
<b>III.</b>	<b>LE BILAN DE LA CONCERTATION</b>	<b>9</b>
1.	EXPRESSION DU PUBLIC SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET	9
2.	EXPRESSION DU PUBLIC SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT	9
3.	DETAILS DES CONTRIBUTIONS PLUTOT « FAVORABLES » AU PROJET	10
4.	DETAILS DES CONTRIBUTIONS PLUTOT « DEFAVORABLES » AU PROJET	10
5.	DETAILS DES CONTRIBUTIONS NE S'EXPRIMANT PAS CLAIREMENT POUR OU CONTRE LE PROJET	10
6.	LES THEMES ABORDES	11
7.	LES PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS	13
<b>IV.</b>	<b>LES CONCLUSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE</b>	<b>15</b>
<b>V.</b>	<b>LA SUITE DONNEE A LA CONCERTATION</b>	<b>16</b>

## PREAMBULE

La concertation relative au projet d'amélioration de la RN122 dans la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs s'est déroulée du 26 mars 2024 jusqu'au 2 mai 2024 inclus.

Organisé par l'Etat représenté par la Préfète de la Région Auvergne-Rhône-Alpes assistée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, cette concertation a été menée avec le souhait que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur la manière d'améliorer cette traversée notamment au travers de trois grandes familles étudiées dans le cadre des études d'opportunité.

Le bilan de la concertation sera remis aux membres du Comité de pilotage (COPIL) afin d'éclairer la décision quant à la poursuite du projet et au choix éventuel d'une des 6 variantes proposées.

## I. LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

### 1. LES OBJECTIFS DU PROJET

L'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Étienne de Maurs constitue l'écho d'une volonté politique d'améliorer le niveau de service offert aux usagers de la RN122 et ainsi la sécurité, la fluidité, et l'accessibilité du département du Cantal avec une vision prospective et opérationnelle des aménagements possibles.

La concertation s'est déroulée en deux phases distinctes :

- **Phase 1 :** Large consultation publique facultative de co-construction réalisée le 28 avril 2022, 460 personnes ayant répondu à un questionnaire en ligne et en présentielle afin de faire remonter leurs connaissances du territoire (usages de la RN122, ...) et leurs attentes vis-à-vis d'un projet sur la RN122,
- **Phase 2 :** Concertation préalable réglementaire objet du présent dossier.



Le projet poursuit différents objectifs principaux découlant d'un diagnostic de territoire et des résultats de la consultation « amont » :

- Mieux partager et pacifier l'espace,
- Sécuriser les déplacements,
- Développement touristique à préserver et renforcer,
- Amélioration du transit dans la traversée de Maurs,
- Préserver et développer la conurbation formée par les deux communes,
- Activité économique à préserver et développer,
- Améliorer le cadre de vie,
- Préserver les milieux naturels,
- Phasage / calendrier de l'opération,
- Effets sur la desserte des bassins d'emplois d'Aurillac, Decazeville et Figeac.

### 2. LES SOLUTIONS SOUMISES A LA CONCERTATION

En 2017, une étude de désenclavement du bassin d'Aurillac et des territoires à enjeux du Cantal 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. L'étude d'itinéraire réalisée en concertation avec les élus locaux, a conclu à la fonction importante de la RN122 en termes de transit local, la qualifiant de véritable épine dorsale du département. Le diagnostic a en outre mis en évidence les difficultés rencontrées dans la traversée du bourg de Saint-Étienne de Maurs ainsi que le caractère potentiellement accidentogène de la traversée de la zone agglomérée de Maurs.

Suite à cette décision et préalablement à la concertation publique, deux études ont été menées :

- Un état des lieux initial dont l'objectif est de connaître l'environnement afin de considérer toutes les caractéristiques et particularités du site,
- La définition des solutions techniques envisageables compte tenu de l'état des lieux initial, des objectifs recherchés et des normes applicables en matière de conception routière.

Ces étapes ont permis à l'Etat de mettre en avant 3 grandes familles de variantes :

#### 1) FAMILLE « VARIANTE EN PLACE »

*Partage de l'espace public avec l'intégration des piétons et des vélos (modes actifs)*

**VARIANTE 0 :** Situation de référence (sans aménagement)

**VARIANTE 1A :** Aménagement en place - tracé actuel

**VARIANTE 1B :** Aménagement en place - tour de ville

#### 2) FAMILLE « VARIANTES URBAINES »

*Eloigne le trafic poids-lourds du cœur de bourg et améliore la desserte des différents quartiers tous modes confondus en complétant le maillage viaire en maintenant autant que possible le flux de véhicules légers dans la traversée.*

**VARIANTE 2ABC :** De la zone artisanale de Laborie à Saint-Étienne de Maurs

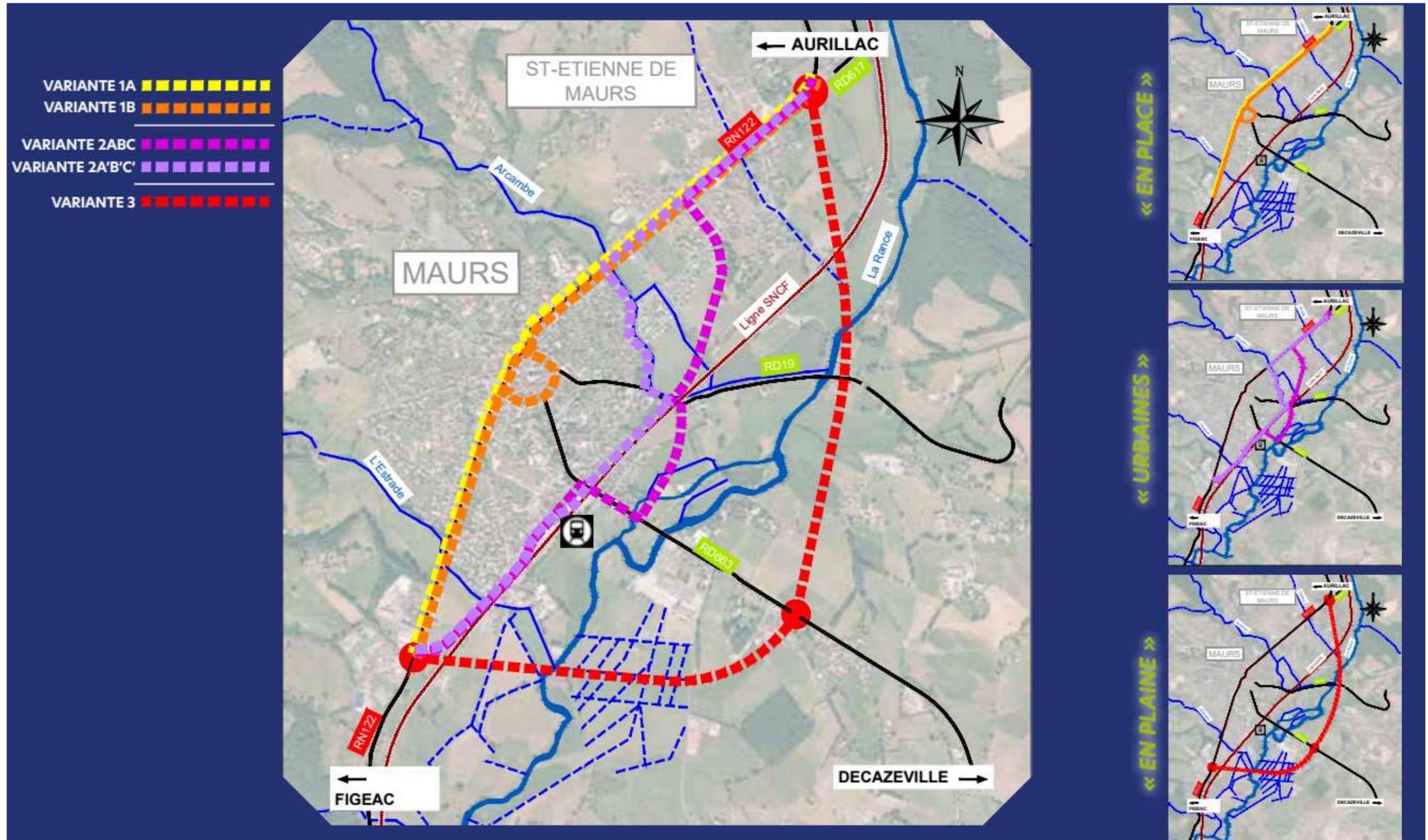
**VARIANTE 2A'B'C' :** De la zone artisanale de Laborie à l'Arcambe

Possibilité de 2 autres solutions mixées suivant les sections (A, B, C, A', B', C').

#### 3) FAMILLE « VARIANTE EN PLAINE »

*Dévie la totalité du trafic en cœur de bourg, tracé en rase campagne avec statut de déviation d'agglomération*

**VARIANTE 3 :** Contournement en cœur de plaine (variante 2016 - étude d'opportunité de niveau 1)



## II. PRESENTATION DE LA CONCERTATION

### 1. LE CADRE REGLEMENTAIRE

La présente concertation a été organisée en application des articles L.121-15-1 et L.121-16 du Code de l'environnement.

Afin d'assurer la bonne information et la participation du public, les deux communes directement concernées par le projet constituent le périmètre de la concertation : Maurs et Saint-Etienne-de-Maurs.

### 2. LES OBJECTIFS

Par arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> mars 2024, le Préfet du Cantal a défini les objectifs attendus de la concertation préalable, à savoir :

- Informer sur le projet, son calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires,
- Présenter les études menées et l'analyse comparative des variantes d'aménagement,
- Recueillir les avis des acteurs et des habitants du territoire concerné.

### 3. L'ORGANISATION

Les modalités de concertation publique comprenaient :

- Un dossier de concertation publique préalable, consultable en mairie de Maurs et en mairie de Saint-Etienne-de-Maurs, aux heures d'ouverture, pendant toute la durée de la concertation préalable,
- La mise à disposition du public, de panneaux d'exposition, d'un dossier de concertation détaillé et d'un registre d'observations en mairie de Maurs et en mairie de Saint-Etienne-de-Maurs, aux heures d'ouverture, pendant toute la durée de la concertation préalable,
- La tenue de deux réunions et de deux animations publiques :
  - Jeudi 4 avril 2024 de 8h30 à 12h30 sur le marché hebdomadaire de Maurs et visant une animation publique, des rencontres et des échanges avec les visiteurs,
  - Jeudi 4 avril 2024 à 18h30 à la salle des fêtes de Saint-Etienne-de-Maurs et visant une réunion publique, la présentation générale du projet et des échanges avec les participants,
  - Jeudi 18 avril 2024 de 8h30 à 12h30 sur le marché hebdomadaire de Maurs et visant une animation publique, des rencontres et des échanges avec les visiteurs,
  - Jeudi 18 avril 2024 à 18h30 à la salle des fêtes de Maurs et visant une réunion publique, la présentation générale du projet et des échanges avec les participants.

La concertation a été annoncée par différents moyens :

- Un site internet dédié au projet : <http://www.rn122-secteur-de-maurs.fr/>,
- Un communiqué de presse a été transmis par la DREAL à la presse locale, juste avant le démarrage de la concertation, l'article de presse étant sorti le 14 mars 2024 sur le site du journal La Montagne,
- Des affiches ont été installées aux abords des lieux d'accueil de la concertation à Maurs et Saint-Etienne-de-Maurs,
- Des flyers ont été déposés dans des boîtes aux lettres de riverains,
- Une publication sur le site des communes de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs.

#### Le communiqué de presse

La publication sur le site de la ville de Maurs

### RN122 : AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE DU SECTEUR DE MAURS ET DE SAINT-ETIENNE-DE-MAURS

La Direction Régionale, de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes pilote une réflexion sur l'amélioration de la RN122 avec le concours des communes de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs. Cette phase d'étude s'est traduite par des propositions d'aménagement que les porteurs de projet souhaitent présenter à la population.



## AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Une phase de concertation est prévue à partir  
du 26 mars 2024 jusqu'au 2 mai 2024 inclus.

### Comment participer ?

#### Lors de 2 temps dédiés sur le marché de Maurs

- Le jeudi 04 avril 2024 de 8h30 à 12h30
- Le jeudi 18 avril 2024 de 8h30 à 12h30

#### Lors 2 réunions publiques

- Le jeudi 04 avril 2024 à 18h30 à la salle des fêtes de Saint-Etienne-de-Maurs
- Le jeudi 18 avril 2024 à 18h30 à la salle des fêtes de Maurs

#### Dans votre mairie, où vous trouverez :

- Des panneaux d'exposition,
- Un dossier de concertation détaillé,
- Un registre d'observations mis à disposition.

#### En écrivant à l'adresse e-mail :

rn122-maurs-st-etienne-de-maurs@developpement-durable.gouv.fr

#### En envoyant un courrier à l'adresse postale :

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes  
Service Mobilités Aménagement Paysages / Pôle Opérationnel Ouest  
Concertation RN122 à Maurs et St-Etienne de Maurs  
7 rue Léo Lagrange  
63033 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1

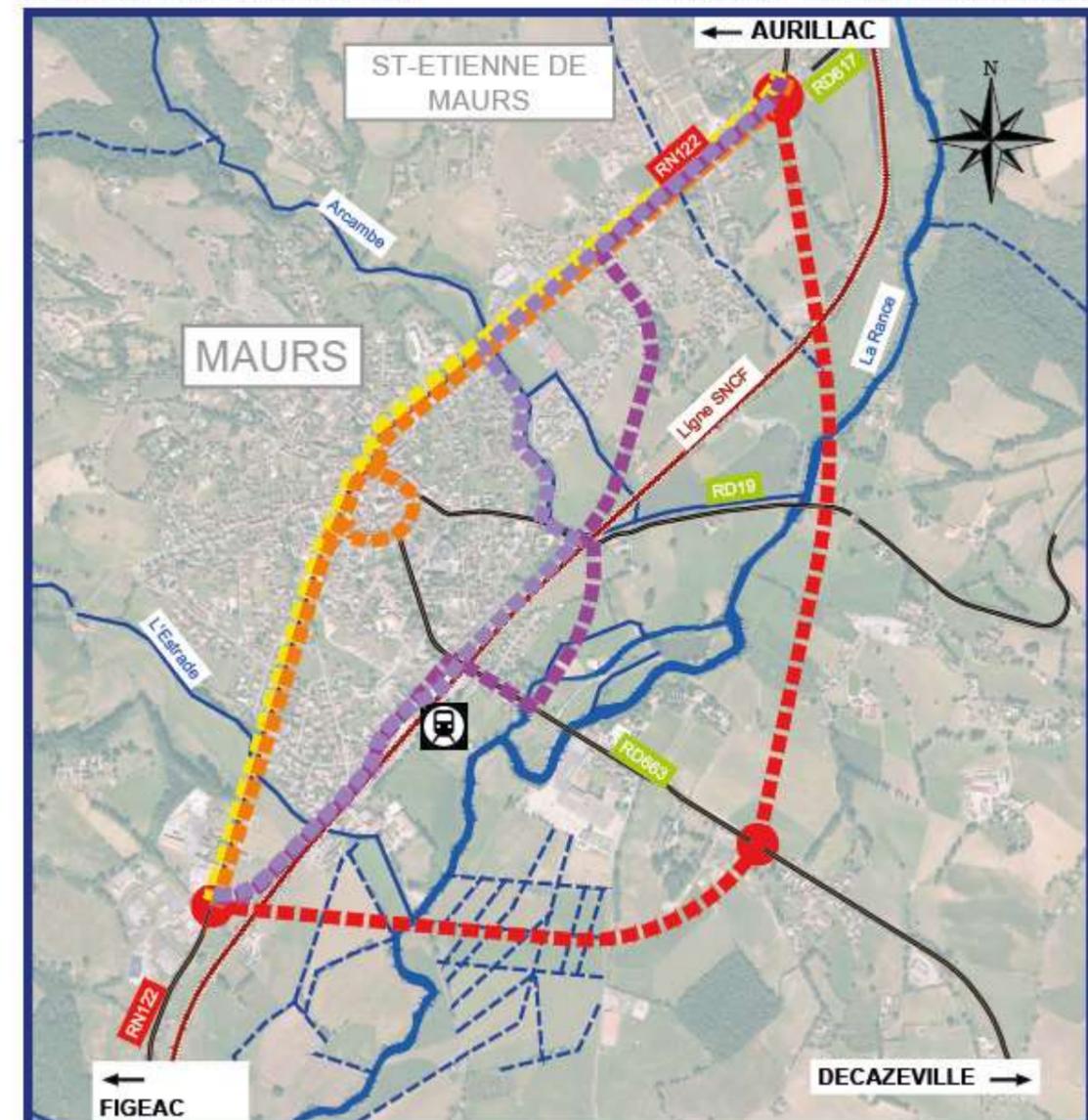
Pour plus d'informations sur le projet, consultez notre site internet :  
[www.rn122-secteur-de-maurs.fr](http://www.rn122-secteur-de-maurs.fr)



L'affiche

## RN 122 AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE DU SECTEUR DE MAURS ET DE SAINT-ETIENNE-DE-MAURS

SYNOPTIQUE - FAMILLE DE VARIANTES



**1/FAMILLE « VARIANTE EN PLACE »**  
Partage de l'espace public avec l'intégration des piétons et vélos (modes actifs).

■ ■ ■ ■ ■ VARIANTE 1A : Aménagement en place – tracé actuel

■ ■ ■ ■ ■ VARIANTE 1B : Aménagement en place – tour de ville

**2/FAMILLE « VARIANTES URBAINES »**  
Éloigne le trafic poids-lourds du cœur de bourg et améliore la desserte des différents quartiers tous modes confondus en complétant le maillage viaire.

■ ■ ■ ■ ■ VARIANTE 2ABC : De la zone artisanale de Laborie à Saint-Etienne de Maurs

■ ■ ■ ■ ■ VARIANTE 2A/B/C : De la zone artisanale de Laborie à l'Arcambe

Possibilité de 2 autres solutions mixées suivant les sections (A, B, C, A', B', C').

**3/FAMILLE « VARIANTE EN PLAINE »**  
Dévise la totalité du trafic en cœur de bourg, tracé en rase campagne avec statut de déviation d'agglomération.

■ ■ ■ ■ ■ VARIANTE 3 : Contournement en cœur de plaine (variante 2014 – étude d'opportunité de niveau 1)

La fiche de synthèse

Plusieurs outils ont permis d'assurer l'information du public, à savoir :

- Une exposition permanente étant installée dans les mairies de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs, comprenant :
  - Le dossier de concertation publique,
  - Des fiches de synthèse pour présenter de manière abrégée l'opération,
  - Un registre pour recueillir les contributions,
  - Une série de 8 panneaux d'information posée dans chaque commune concernée,
- 4 moments d'accueil afin d'échanger avec le public :
  - Jeudi 4 avril 2024 de 8h30 à 12h30 avec une animation publique sur le marché hebdomadaire de Maurs,
  - Jeudi 4 avril 2024 à 18h30 avec une réunion publique à la salle des fêtes de Saint-Etienne-de-Maurs,
  - Jeudi 18 avril 2024 de 8h30 à 12h30 avec une animation publique sur le marché hebdomadaire de Maurs,
  - Jeudi 18 avril 2024 à 18h30 avec une réunion publique à la salle des fêtes de Maurs.
- Le site internet dédié <http://www.rn122-secteur-de-maurs.fr/> ayant permis aux internautes d'obtenir les informations sur le projet, d'accéder au dossier de concertation ainsi qu'à tous les documents de la concertation dans leur intégralité.

- Sur un des registres d'observations à disposition dans les mairies de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs aux heures d'ouverture normales, y compris lors des moments d'accueil du public (4 et 18 avril 2024),
- Sur la messagerie électronique dédiée à l'opération : [rn122-maurs-st-etienne-de-maurs@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn122-maurs-st-etienne-de-maurs@developpement-durable.gouv.fr),
- Sur le formulaire en ligne intégré au site internet dédié au projet : <http://www.rn122-secteur-de-maurs.fr/>,
- Par courrier adressé à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes – Service Mobilités Aménagement Paysages Concertation préalable RN122 à Maurs et St-Etienne de Maurs, 7 rue Léo Lagrange - 63033 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1.



Afin d'enrichir la réflexion sur les aménagements envisagés, les contributions écrites pouvaient être formulées sous différents supports :

### III. LE BILAN DE LA CONCERTATION

#### 1. MOBILISATION ET PARTICIPATION IMPORTANTES DU PUBLIC

Ainsi, la journée du 4 avril a rassemblé environ 80 participants, et celle du 18 avril près de 250 participants. Au total, 177 contributeurs se sont exprimés en transmettant des contributions via :

- Les moments d'accueil du public et les registres laissés en mairies : 75 contributions (dont 45 sur le registre de Saint-Etienne-de-Maurs).
- L'adresse mail et le formulaire en ligne intégré au site dédiés au projet : 100 contributions. Certains courriers électroniques ne sont pas signés, ne permettant ainsi pas de vérifier les éventuels doublons avec les autres supports de la concertation,
- Un courrier à l'adresse de la DREAL : 2 contributions,
- En compléments, des contributions orales (une trentaine sur les 2 réunions publiques) ont aussi été formulées lors des animations et des réunions publiques les 4 et 18 avril 2024.

Sur l'ensemble des contributeurs, 118 sont des habitants (riverains des variantes étudiées) et/ou des commerçants de Maurs ou de Saint-Etienne-de-Maurs, et 8 contributeurs sont des habitants d'autres communes (parmi lesquels 3 n'ont pas précisé leur lieu de résidence).

L'analyse en détail montre que de nombreux contributeurs se sont prononcés en famille dans différentes contributions, pouvant ainsi donner plus de poids à leur point de vue dans le cadre de cette concertation. De plus, certains contributeurs ont utilisé soit plusieurs fois le même outil d'échanges (par exemple plusieurs mails envoyés), soit plusieurs outils (mail et registre par exemple), l'analyse combinant les différentes informations tout en ne comptabilisant qu'une seule contribution pour l'étude globale.

L'analyse montre également que la très grande majorité des personnes qui sont exprimées l'ont fait pour leur propre compte. A ce titre, les riverains des tracés proposés se sont particulièrement mobilisés, notamment ceux des quartiers de Saint-Etienne-de-Maurs traversés par les variantes 2 (lotissement Armand, cité du Bruel, ...).

En-dehors des riverains, l'Association des Commerçants et Artisans du Pays de Maurs (ACAM) a remis en Mairie de Maurs le 2 Mai 2024 une pétition ayant recueilli 828 signatures, tout comme France Nature Environnement (FNE) PACA ayant transmis par mail sa contribution.

Les remarques formulées lors des animations et des réunions publiques, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement. Le bilan de la concertation présente la synthèse de ces contributions regroupées par grande thématique.

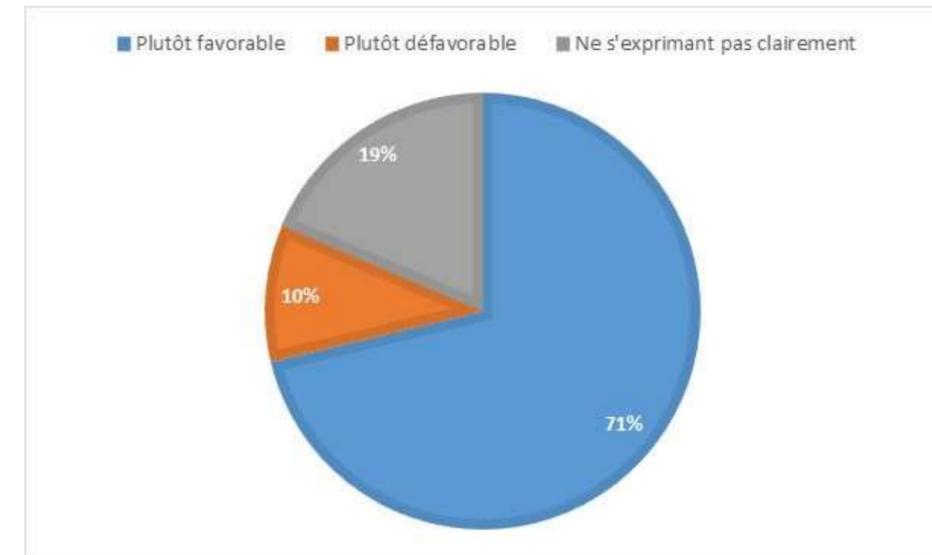
La première analyse a consisté à supprimer les doublons à travers les 3 modes de contributions énumérés ci-avant, 10 contributeurs ayant pu clairement être rattachés à 2 contributions. Dans ce cadre, le contenu des contributions a pu être fusionné, retenant ainsi un **total de 167 contributions** (hors pétition analysée ci-après en complément).

Enfin et comme présenté à la suite, le nombre important de signataires de la pétition (828 personnes en comparaison des 167 contributions précédentes) se prononçant pour un unique projet est de nature à fortement influencer sur les conclusions quantitatives de cette concertation.

#### 2. EXPRESSION DU PUBLIC SUR L'OPPORTUNITE DE L'AMELIORATION DE LA RN122 DANS LA TRAVERSEE DE MAURS ET DE SAINT-ETIENNE-DE-MAURS

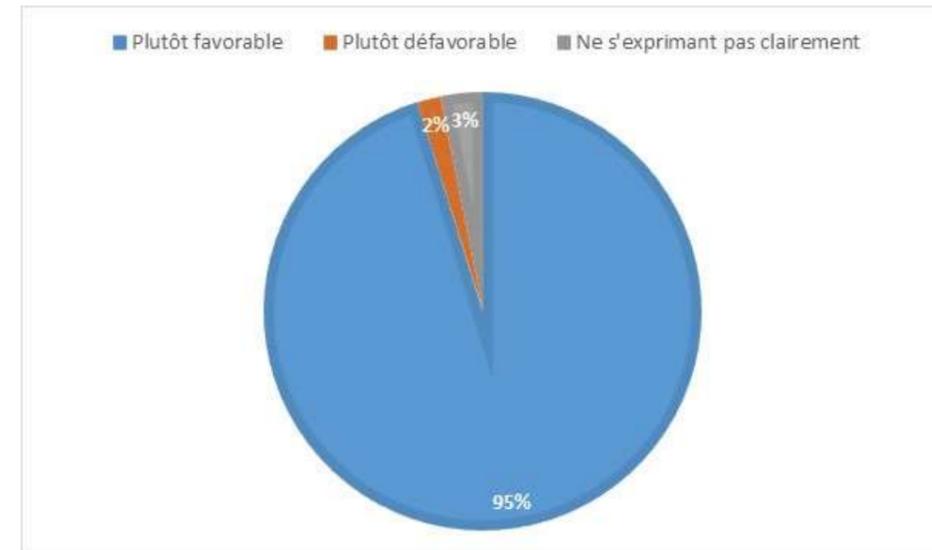
Durant la concertation, le public s'est exprimé sur l'opportunité du projet :

- **71%** des contributeurs sont **en faveur d'une amélioration de la traversée de Maurs (119 contributions)**,
- **10%** des contributeurs sont plutôt **en défaveur d'une intervention (17 contributions)**,
- **19%** des contributeurs sont **plutôt neutres (31 contributions)** : demandant des précisions sur les variantes ou la démarche de concertation, précisant leur opposition aux variantes de déviation sont néanmoins se prononcer sur l'intérêt d'une amélioration de la traversée de Maurs, certaines contributions sont vides ou pas appropriée et/ou hors contexte, ...



En rajoutant les contributions importantes (828 signatures dont quelques-unes pouvant être en doublon avec les contributions formulées dans plusieurs commerces ou sur d'autres supports de la concertation) formulées dans la pétition de l'association des commerçants et artisans du Pays de Maurs qui soutiennent une intervention publique, les résultats sont les suivants :

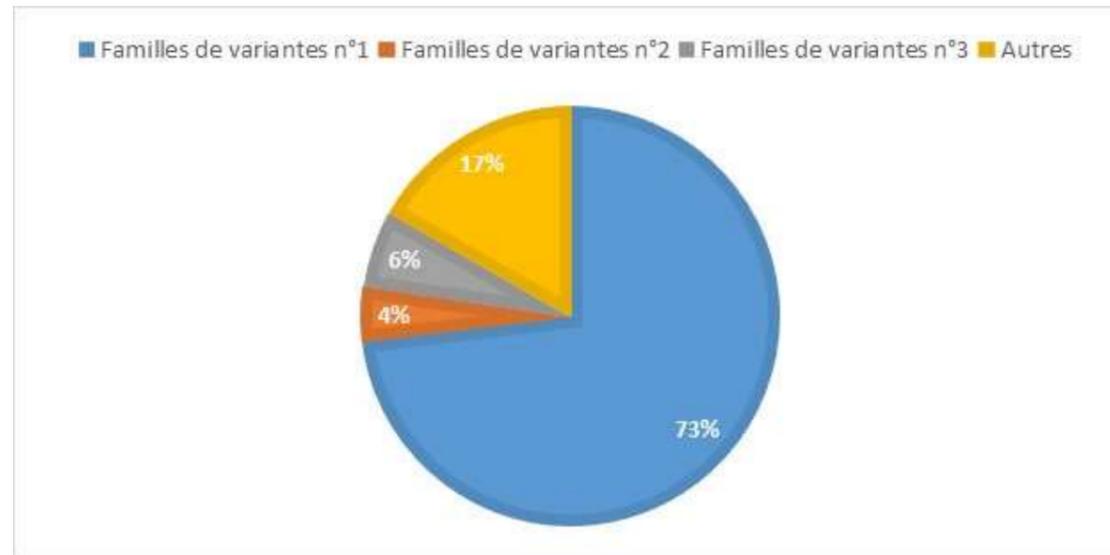
- **95%** des contributeurs sont **en faveur d'une amélioration de la traversée de Maurs (947 contributions)**,
- **2%** des contributeurs sont plutôt **en défaveur d'une intervention (17 contributions)**,
- **3%** des contributeurs sont **plutôt neutres (31 contributions)**.



#### 3. EXPRESSION DU PUBLIC SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

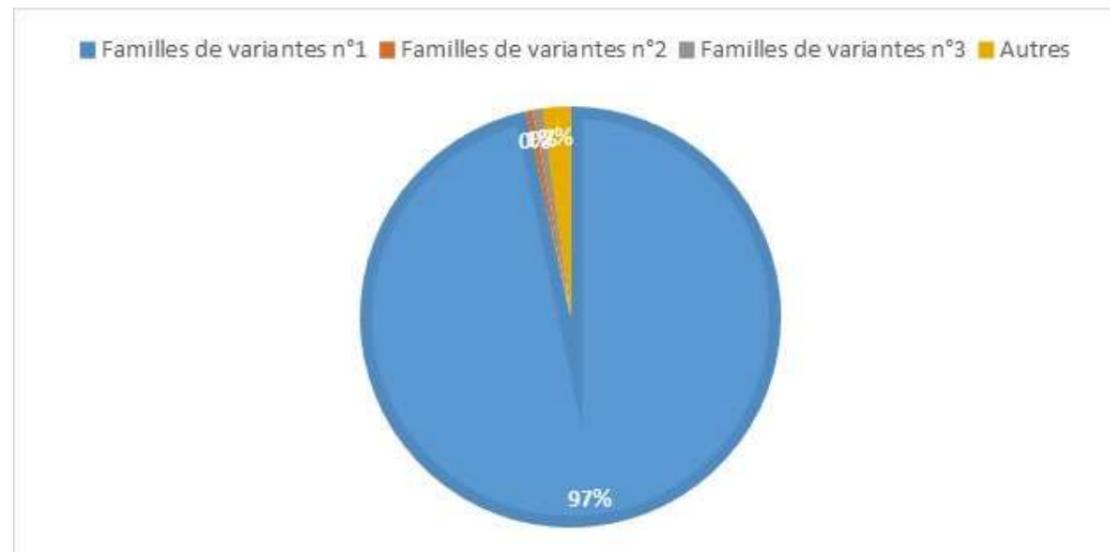
Sur les 119 personnes (hors pétition) qui se sont exprimées pour l'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs, 99 ont affiché leur préférence pour l'une des trois grandes familles de variantes :

- **73%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 1 (87 contributions)**,
- **4%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 2 (5 contributions)**,
- **6%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 3 (7 contributions)**,
- **17%** des contributeurs ne s'expriment pas pour l'une **famille de variante en particulier (20 contributions)**.



Avec la pétition, les résultats sont les suivants concernant les trois grandes familles de variantes :

- **97%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 1 (915 contributions)**,
- **Moins de 1%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 2 (5 contributions)**,
- **Moins de 1%** des contributeurs s'expriment pour les **familles de variantes 3 (7 contributions)**,
- **2%** des contributeurs ne s'expriment pas pour l'une **famille de variante en particulier (20 contributions)**.



Les familles de variantes 1 et 2 regroupant chacune 2 variantes, certains contributeurs se sont exprimés plus précisément sur l'une des variantes de la famille n°1, à savoir très majoritairement la variante 1A (37 contributeurs) en comparaison de la variante 1B (4 contributeurs). Quelques contributeurs ont départagé les variantes 2 et 2'.

Aussi, il convient de préciser que plusieurs contributeurs ne se sont pas prononcés pour une famille de variantes ou une variante en particulier, mais contre une famille de variantes, à savoir la famille de variantes n°2.

Sur les 20 personnes restantes, 9 contributeurs se sont prononcés pour plusieurs variantes, à savoir en majorité les variantes 2 ou 3 (7 contributions), et 11 personnes n'ont pas formulées expressément de préférences.

Ce refus de la famille de variantes n°2 et la mise en avant de la famille de variantes n°1 s'explique d'une part par la forte proportion de riverains de Saint-Etienne-de-Maurs ayant participé et contribué à cette concertation, ne souhaitant pas le passage d'une nouvelle route à proximité de leur habitation, et d'autre part par la position exprimée par les commerçants dans la pétition de ne pas dévitaliser le bourg.

#### 4. DETAILS DES CONTRIBUTIONS PLUTOT « FAVORABLES »

La plupart des personnes s'exprimant globalement en faveur d'une intervention partagent les objectifs d'amélioration de la traversée du secteur de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs, et ce pour :

- Contribuer à la sécurisation de la traversée de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs, tout en assurant sa requalification urbaine et paysagère,
- Préserver l'attractivité touristique du territoire ainsi que le développement économique fortement marqué par les commerces de proximité, tout indiquant pour certains contributeurs que les projets de déviation (familles de variantes 2 et 3) pourraient entraîner la « mort » économique du village de Maurs,
- Encourager la pratique sécurisée des modes de transports doux (piétons, cycles),
- Epargner le milieu naturel d'intérêt aux alentours (ruisseaux, faune, flore, ...),
- Limiter les incidences sur les riverains de Saint-Etienne-de-Maurs (nuisances sonores, impacts sur le foncier, traitement des entrées-sorties, ...) en fonction de la variante sélectionnée,
- Doit prendre la forme d'une variante en particulier (principalement familles de variantes 1) tout en affichant leur opposition à d'autres variantes (principalement familles de variantes 2).

Plusieurs personnes favorables demandent des précisions, notamment sur l'éclairage mis en place pour sécuriser le déplacement des modes doux. Enfin, des contributeurs mettent en avant le caractère évolutif de l'opération par rapport aux variantes d'aménagement historiques de déviation ; et d'autres personnes précisent que le projet doit prendre la forme d'une variante en particulier (principalement familles de variantes 1) tout en affichant leur opposition à d'autres variantes particulier (essentiellement familles de variantes 2).

#### 5. DETAILS DES CONTRIBUTIONS PLUTOT « DEFAVORABLES »

Globalement, les personnes défavorables à une intervention publique estiment que cette dernière n'est pas indispensable (absence de problème de circulation et/ou de sécurité, avec notamment des chiffres d'accidentologie relativement faibles) tout en nécessitant des expropriations et pouvant impacter des milieux naturels d'intérêt. Ces contributeurs sont à ce sens attachés à garder le tour de village de Maurs et les habitudes liées (achats quotidiens, manifestations, ...).

De plus, certains contributeurs réduisent une intervention publique aux seules variantes de déviation, ne souhaitant ainsi pas leur réalisation du fait des préoccupations actuelles (devenir du foncier bâti traversé, incidences sur le milieu naturel, ...).

Enfin, certains contributeurs mettent en avant que la section d'étude de la RN122 ne correspond pas aux secteurs les plus accidentogènes de la RN122 sur les territoire (prenant notamment pour exemple les virages des Aurières).

#### 6. DETAILS DES CONTRIBUTIONS NE S'EXPRIMANT PAS CLAIEMENT POUR OU CONTRE UNE INTERVENTION

Des personnes ne s'exprimant pas clairement demandent principalement des informations sur les modalités de participation à la phase de concertation (liste des outils pour déposer un avis, adresse du site internet dédié, transmission du dossier de concertation, ...) ou des informations précises au droit de leurs habitations.

Certains contributeurs énumèrent uniquement leur argumentaire contre certaines familles de variantes (2 et 3 majoritairement) sans s'exprimer clairement sur l'éventuel opportunité d'une opération routière sur le territoire.

## 7. LES THEMES ABORDES

### **Impacts sur les zones urbanisées et le cadre de vie (évoqué à 84 reprises)**

Les impacts les plus souvent cités portent sur :

- **La destruction du cadre de vie :** beaucoup parlent d'un cadre de vie choisi pour la tranquillité des lieux, la beauté des paysages et la proximité de la nature, autant d'éléments qu'ils vont voir disparaître si le projet se réalise,
- **La pollution sonore et atmosphérique :** les riverains des tracés de nouvelles portions routières évoquent les nombreuses nuisances engendrées par la création de voirie qu'ils devront subir, principalement le bruit et les polluants atmosphériques émis par les trafics induits. D'autres contributeurs mettent en avant les nuisances sonores existantes en centre-ville de Maurs pouvant être réduites par plusieurs variantes (notamment les familles de variantes 2 et 3). Pour ces dernières variantes, des contributeurs mettent en avant l'amélioration du cadre de vie du centre-ville de Maurs dévié,
- **L'expropriation et la perte de valeur du patrimoine immobilier :** de nombreux propriétaires évoquent l'existence centenaire de la RN122 traversant le centre de Maurs et la construction récente des habitations en conséquence sur la commune de Saint-Etienne-de-Maurs afin de profiter d'un cadre de vie agréable, craignant une dévalorisation de leur patrimoine ou encore que leur habitation devienne invendable. Certains contributeurs demandent si des dédommagements sont prévus afin de compenser cette perte financière tout en demandant différentes démarches de la part de l'Etat (audit structurel des habitations avant travaux, remboursement de la dépréciation économique des biens immobiliers, ...).

De plus, le niveau de détail des tracés est pointé, ne permettant pas aux contributeurs de connaître précisément les impacts surfaciques, notamment sur les parcelles riveraines.

#### Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)

*Les visites de terrain ont été régulières durant la réalisation de ces études amont. Au même titre que les autres enjeux (paysagers, écologiques, ...), les zones urbanisées ont ainsi été localisées et intégrées lors de la conception des variantes de tracé, et ce afin que ces enjeux constituent un compromis entre les impacts attendus sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.*

*Au niveau du bruit et quelque soit la variante retenue, des mesures seront réalisées sur site afin de qualifier les nuisances sonores existantes et alimenter l'outil de modélisation acoustique permettant de quantifier les niveaux sonores suite à la mise en service de l'opération routière. Cet outil permettra à la maîtrise d'ouvrage de s'assurer du respect des seuils réglementaires au droit des habitations les plus proches de l'infrastructure créée ou aménagée, et dans le cas contraire dimensionner les protections acoustiques nécessaires. Après réalisation de l'opération, de nouvelles mesures seront effectuées afin de vérifier les résultats des modélisations et compléter au besoin les dispositifs de protection aménagés.*

*De manière équivalente pour la qualité de l'air, une étude sera menée en s'appuyant sur des modélisations de la dispersion de polluants atmosphériques engendrés par le trafic routier.*

*Pour l'ensemble des variantes étudiées et du fait de leur implantation en milieu urbain et péri-urbain, du bâti est susceptible d'être impacté. Concernant la perte de valeur vénale des biens immobiliers, il sera possible au terme des travaux de saisir le tribunal administratif qui jugera au cas par cas des demandes d'indemnisation de dommage de travaux publics si les requérants apportent la preuve d'un préjudice direct, matériel et certain lié à l'aménagement de l'infrastructure.*

*L'Etat précise que les études présentées en concertation sont relativement amont (étude d'opportunité de phase 2), visant à retenir un principe d'aménagement suite à la concertation qui sera détaillé dans le cadre des études techniques ultérieures et pris en considération dans les dossiers réglementaires à monter, ces derniers quantifiant précisément les impacts attendus.*

### **Impacts sur l'activité économique et touristique (évoqué à 99 reprises + 828 contributions avec la pétition)**

L'ensemble des contributeurs ne sont pas d'accord sur le fait de capter les flux de transit, y compris de poids-lourds (familles de variantes 2 et 3), peuvent présenter un impact positif sur l'activité économique et la fréquentation touristique en centre-ville de Maurs. Les contributeurs mettant notamment en avant ces familles de variantes pensent que l'apaisement du centre-ville est de nature à le rendre plus attractif.

A contrario, les contributeurs pensant que le fait de capter les flux de transit peut présenter un impact négatif sur l'activité économique et touristique du territoire mettent en avant les craintes suivantes :

- Une baisse de la fréquentation du centre-ville et de ses commerces (avec fermeture à court terme) liée aux familles de variantes 2 et 3,
- Le risque de capter tous les véhicules y compris les VL pour les variantes 2 alors que ces dernières visent uniquement à écarter les PL du centre bourg,
- Des délais de travaux qui nuisent à l'activité économique.

De manière générale, les contributeurs soulignent la nécessité de conserver une offre de stationnement au plus près des commerces.

#### Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)

L'Etat souhaite maintenir et encourager le développement économique local. A ce titre et au regard des premiers résultats des études économiques menées qui devront être précisées ultérieurement, la variante 3 relative à la déviation n'est pas pertinente.

Dans tous les cas pour la famille de variantes 2, l'objectif de l'opération n'est pas de rendre le nouveau tracé attractif pour les véhicules légers mais bien de capter les flux poids-lourds et les flux en transit.

Le bilan des places de parkings supprimées/créées est prévu dans le cadre des études ultérieures pour maintenir une offre de stationnement adaptée.

### **Impacts sur la sécurisation routière et la réalisation d'aménagements dédiés aux modes doux (évoqué à 73 reprises + 901 contributions avec la pétition)**

Plusieurs contributions mettent en avant la sécurisation en traversée de Maurs par les reports de trafic (notamment de poids-lourds) en dehors de son centre-ville, et ce tout en assurant un apaisement et un partage de l'espace entre tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, ...) avec notamment des limitations de vitesse adaptées.

En effet, l'opération est identifiée comme un vecteur de développement des modes de transport doux, et notamment les cycles avec des aménagements dédiés prévus. Certains contributeurs demandent également la prise en compte des déplacements de personnes à mobilité réduite (PMR).

De plus, plusieurs contributeurs demandent un éclairage de la section aménagée pour sécuriser les déplacements de piétons (notamment au niveau des passages-piétons) et des cycles.

Dans le cas d'une déviation du centre-ville de Maurs (notamment pour les variantes 2), un traitement des entrées-sorties des riverains de l'axe routier sera à assurer afin de garantir un accès sécurisé aux riverains.

En termes de sécurisation pour la famille de variantes n°2, les riverains de Saint-Etienne-de-Maurs sont aussi inquiets de la continuité sécurisée des cheminements modes doux et de la nécessaire séparation des aménagements dédiés de la voirie (certains contributeurs évoquent aussi une distance réglementaire d'un mètre entre le trottoir et la chaussée).

#### Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)

L'un des principaux objectifs de l'opération vise à mieux partager l'espace tout en sécurisant l'ensemble des déplacements. A ce titre et à l'exception de la variante 3 du fait de son statut de déviation urbaine, l'ensemble des variantes prévoient des trottoirs aménagés ainsi que des pistes cyclables permettant d'encourager de manière sécurisée ces pratiques. Ces différentes variantes reprendront de plus les entrées-sorties des riverains des axes aménagés afin d'en assurer une connexion sécurisée.

Cette sécurisation des déplacements sera de plus assurée par la mise en place d'un éclairage adéquate dans les secteurs urbanisés.

Pour la famille de variantes n°2, la réalisation de trottoirs de part et d'autre est prévue de manière surélevée par rapport à la chaussée, ce profil étant conforme aux différents guides d'aménagement pour cette catégorie de voie urbaine. Dans le cas où cette variante serait retenue, l'intégration d'aménagements cyclables sera étudiée ou à défaut dans ce secteur contraint la possibilité pour les cycles d'emprunter la voie aménagée en sécurité.

#### **Impacts sur le milieu naturel (évoqué à 55 reprises)**

Beaucoup de contributeurs précisent que la variante 3 est susceptible de présenter des incidences notables sur les écosystèmes, la faune et la flore, allant ainsi à l'encontre des enjeux de préservation de la biodiversité et de lutte contre l'artificialisation des sols.

La préservation des ruisseaux de l'Arcambe et du Célé est aussi demandée.

#### **Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)**

Le contexte législatif et réglementaire dans le domaine de l'environnement a fortement évolué ces dernières années, cette réglementation obligeant les Maîtres d'ouvrage de sélectionner des projets de moindre impact sur l'environnement et notamment sur le milieu naturel si notamment des espèces faunistiques et/ou floristiques protégées sont susceptibles d'être impactées.

A ce titre, la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) a guidé l'élaboration des variantes de tracé en tenant compte des premiers enjeux identifiés, la variante 3 ayant plus d'impacts sur ce volet que les variantes 2, les variantes 1 portant sur un réaménagement en place étant les moins impactantes.

Concernant le milieu aquatique, l'Etat tiendra compte des travaux de renaturation menés sur l'Arcambe.

#### **Le coût de réalisation du projet et son financement (évoqué à 33 reprises)**

Plusieurs contributeurs s'appuient sur les différents coûts de projet pour mettre en avant la famille de variantes 1 moins coûteuses que les autres familles.

Enfin, plusieurs contributeurs s'interrogent sur la reprise de la portion de la RN122 dans le territoire d'étude dans le cadre de la décentralisation d'une partie du réseau routier national dans le cadre de la loi dite « 3DS ».

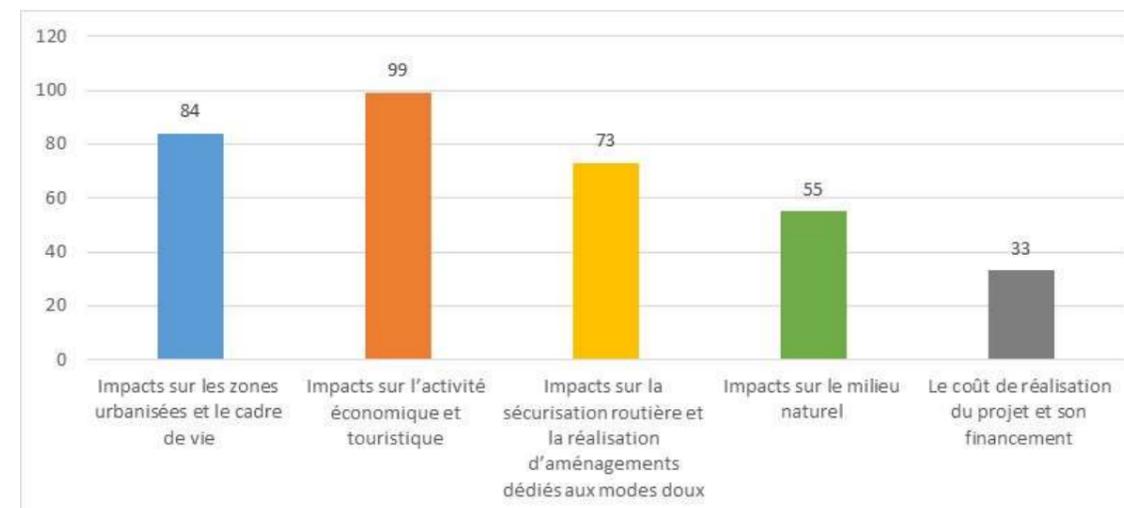
#### **Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)**

Le coût de l'opération routière est décomposé comme suit en fonction de la famille de variantes retenues :

- Familles de variantes 1 : entre 5 et 10 M d'€,
- Familles de variantes 2 : entre 10 et 15 M d'€,
- Familles de variantes 3 : entre 30 et 35 M d'€.

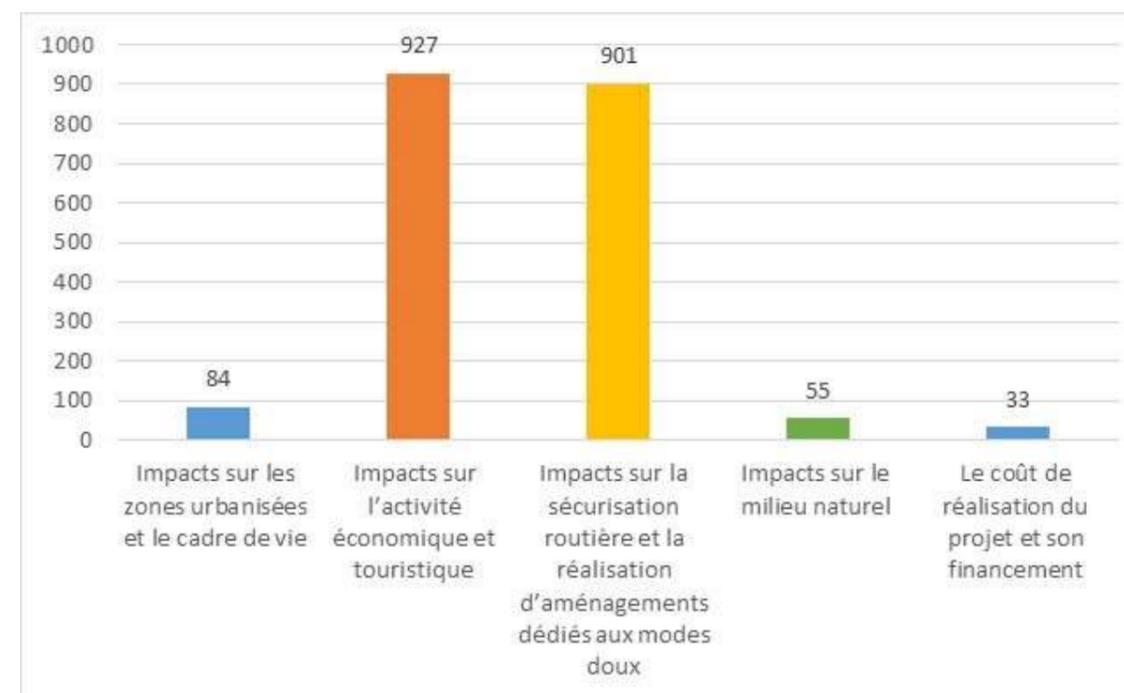
A ce titre, l'opération a vocation à être financée dans le cadre du volet mobilité du Contrat-Plan Etat-Région (CPER) avec une participation de l'Etat et des collectivités concernées, les familles de variantes 1 et 2 étant plus faciles à phaser, la famille de variantes 3 ne pouvant l'être (opération à réaliser obligatoirement en totalité en une seule fois).

La Région Auvergne Rhône-Alpes a fait le choix d'une expérimentation de transfert de la portion d'étude de la RN122 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.



Nombre de contributions recensées par grands thèmes abordés

Avec les résultats de la pétition, les résultats sont les suivants.



Nombre de contributions recensées par grands thèmes abordés (y compris les résultats de la pétition)

## 8. LES PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

8 contributeurs (1 contributeur ayant formulé sa proposition à travers 2 outils) ont pu profiter de la concertation publique pour proposer des variantes alternatives de tracé.

### Proposition lors de la réunion publique de Saint-Etienne-de-Mours :

« Pourquoi ne pas partir du rond-point qui est à la zone de Laborie, le long de la gare. Refaire un rondpoint pour remonter l'avenue de la gare jusqu'en haut de Mours. Tourner sur le tour de ville à droite. Tout cela en sens unique. Et repartir sur Aurillac. Du coup, les personnes venant de Figeac, descendraient sur la droite, remonteraient et iraient sur Aurillac. Ceux d'Aurillac passeraient dans Mours. Cette solution me paraît plus adaptée que les variantes proposées ici. »

### Proposition par mail :

« Si vous prévoyez un sens unique vous pourriez faire passer les véhicules qui viennent de Figeac du rond-point de la zone artisanale de Laborie à Mours en direction de la gare puis remonter (route de Decazeville) vers le centre-ville de Mours et les véhicules arriveraient à la grande fontaine pour repartir sur la 122 en direction d'Aurillac et les véhicules qui viennent d'Aurillac traversent Mours comme aujourd'hui. Ce qui peut poser problème c'est l'emplacement du marché le jeudi mais je suis sûr qu'il y aura une solution. »

### Proposition par mail :

« Pourquoi ne pas mettre le tour de ville à sens unique. Les véhicules venant de Figeac, au rond-point actuel, prennent la direction de la gare, remontent l'avenue de la gare et le tour de ville par la droite. Ceux venant d'Aurillac prennent la direction de Figeac et ceux qui vont vers Decazeville, au rond-point Peugeot, direction la gare et Rodez. »

### Éléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)

Cette solution alternative prend la forme d'une combinaison des 3 variantes proposées à la concertation avec notamment un point d'échanges avec la RN122 au niveau de la zone d'activités de Laborie (variante 3), l'utilisation de l'avenue de la Gare (variantes 2ABC) et tour de ville à sens unique (variante 1B).

Les deux premières solutions avaient été écartées dans le cadre des études d'opportunité du fait qu'elles ne répondaient pas au besoin d'espace pour les différents événements dans le tour de Mours, et notamment la mise en place de son marché.

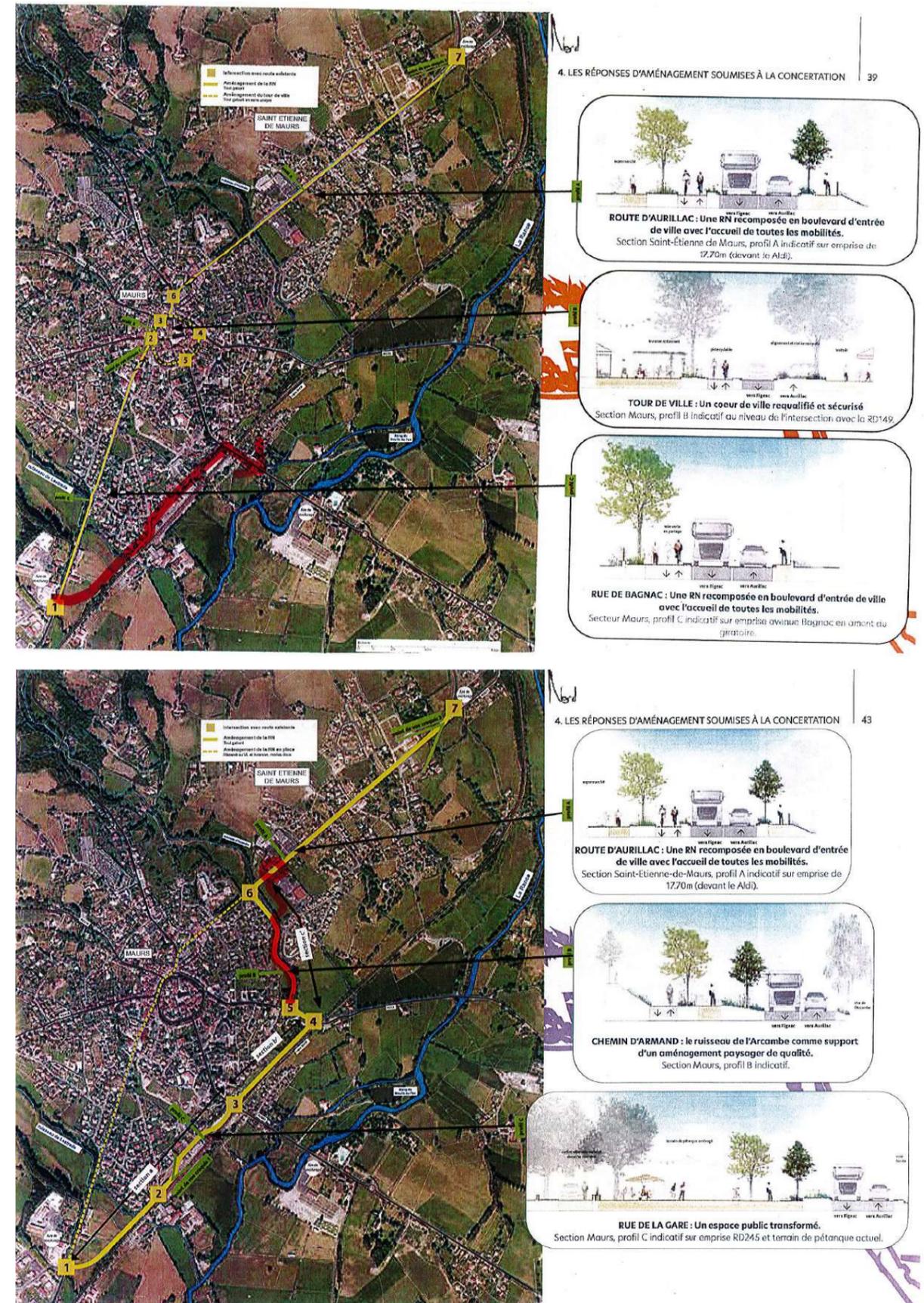
La troisième proposition s'intègre dans les objectifs visés par la variante 1B proposée dans le cadre de cette concertation.

### Proposition par mail :

« La variante 1 est donc privilégiée par les habitants et les commerçants locaux. Pour en améliorer les caractéristiques notamment pour la circulation des PL, il pourrait être ajouté à cette variante, le tracé de la voie de liaison entre la zone artisanale de Mours et la RD663 (route de Decazeville) via la gare de Mours, qui est proposé dans les variantes 2 et 2'.

La poursuite de cet aménagement le long du ruisseau de l'Arcambe serait également utile mais cette variante 2A'B'C' impacte un tissu pavillonnaire existant. C'est pour en limiter les effets, que je me permets de vous renouveler ma proposition d'itinéraire à travers le foncier restant non construit entre le magasin Intermarché de Saint-Etienne de Mours et le ruisseau de l'Arcambe. Une traversée de ce cours d'eau pourrait être faite à hauteur de la rue « Résidence de l'Arcambe ». La nouvelle voie rejoindrait le parking de l'Intermarché dont la parcelle serait remembrée. Enfin, un carrefour giratoire d'entrée de ville pourrait être créé sur la RN122 pour mieux organiser également les entrées des différents magasins existants (Intermarché, Jardinerie Destruels-Bouygues, ALDI). Ces entrées sont aujourd'hui directes sur la route nationale et conflictuelles.

Je vous adresse en pièces jointes les schémas qui accompagnent mes deux propositions. »



**Proposition dans un registre de mairie :**

« Un tracé annexe pourrait être étudié pour réaliser la reconnexion avec la RN122 par la rive Est du ruisseau de l'Arcambe en remplacement de l'allée de l'Arcambe et afin de pouvoir restructurer les accès à la zone commerciale de St-Etienne (magasin Intermarché, jardinerie Bouygues et magasin Aldi). Un aménagement de carrefour giratoire pourrait ainsi assurer à la fois la séparation des flux et l'entrée de ville de Maurs. »

**Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)**

La réalisation de cette voie de connexion à la RN122 nécessiterait de franchir l'Arcambe qui est un milieu naturel d'intérêt et à préserver, pouvant ainsi être de nature à présenter des incidences supplémentaires du fait de son passage dans sa zone d'expansion des crues. La réalisation d'un giratoire dans ce secteur paraît de plus difficile techniquement.

De plus, la voie de liaison entre la zone artisanale de Maurs et la RD663 aménagée ne répondrait pas à l'ensemble des problématiques de trafic.

De manière générale, l'Etat s'engage à étudier les différentes variantes alternatives dans le cadre de la poursuite des études de conception.

**Proposition dans un registre de mairie :**

« Quelle que soit celle qui sera retenue, la DREAL prévoit 10 ans pour les variantes 0, 1 et 2, et 15 ans pour la variante 3 avant leur réalisation effective. Le piéton maursois que je suis sera décédé avant ces 10 ans. De même beaucoup de personnes âgées de Maurs. Donc je propose une 4<sup>ème</sup> variante à réaliser dans les 2 ans maximum pour pouvoir raisonnablement, et pas politiquement, assurer la sécurité des piétons, à savoir :

- Passage de la vitesse maximum à 30 km/h dans la traversée de Maurs, comme par exemple Villeneuve-d'Aveyron ou Septfonds, et ce dès 2024. Cela n'est pas coûteux et aisé à réaliser,
- Des barrières sur les bords des trottoirs particulièrement étroits entre la fin de la place de l'Europe et la place de la grande fontaine côté maison Jalenques et ainsi que sur le début de la route de Bagnac à partir du café ex le Globe (le 52) jusqu'à la bibliothèque. Ceci est faisable à moindre coût dès 2024 en budget supplémentaire par exemple. »

**Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)**

Des aménagements ou des mesures provisoires permettant d'améliorer la sécurité pourraient tout à fait être mis en place en attendant le réaménagement de la RN122.

**Proposition par mail :**

« Nous nous étonnons pour finir qu'une variante n'ait pas été étudiée qui, au lieu de rabattre les circulations de transit au niveau de la zone commerciale de St-Etienne-de-Maurs (point 6 de la V2 A'B'C' ou point 6' de la V2 ABC,) pouvait trouver un axe de circulation en continuant de suivre la voie ferrée, dans un contexte non urbanisé, pour revenir se brancher au niveau du carrefour avec la RD 617 (Laborie). Ce faisant, le délestage, notamment des poids lourds serait moins contraint que dans les variantes (nombreux échangeurs dimensionnés à prévoir sur les points 4, 5 et 6) et plus fluide, sans impact sur les quartiers de la cité Armand. »

**Proposition par mail :**

« Après avoir entendu les différents avis et découvert les solutions d'aménagement proposées, il me semble que la meilleure solution, celle qui ménage les avis opposés, serait une liaison entre le bas de la RN122 (niveau du croisement avec RD 617) et la RD 663 menant vers Decazeville.

Elle nécessite cependant un franchissement de voie ferrée et un franchissement de rivière qui n'apparaissent pas être insurmontables.

Cette solution permettrait la sécurisation lors des manifestations importantes mais n'empêcherait pas la traversée en temps normal, de plus, elle préserverait l'ouverture vers le Lot et vers l'Aveyron. »

**Proposition par mail :**

« Je propose que Le contournement parte de la RD 617 à st Etienne de Maurs jusqu'au CD 663.

Cela permettrait aux véhicules qui ne veulent pas s'arrêter, d'éviter les 2 centres bourgs ; afin, de partir vers Decazeville rapidement en toute sécurité. Le retour vers la RN 122 reste possible vers la RD 245 comme actuellement les jeudis à Maurs.

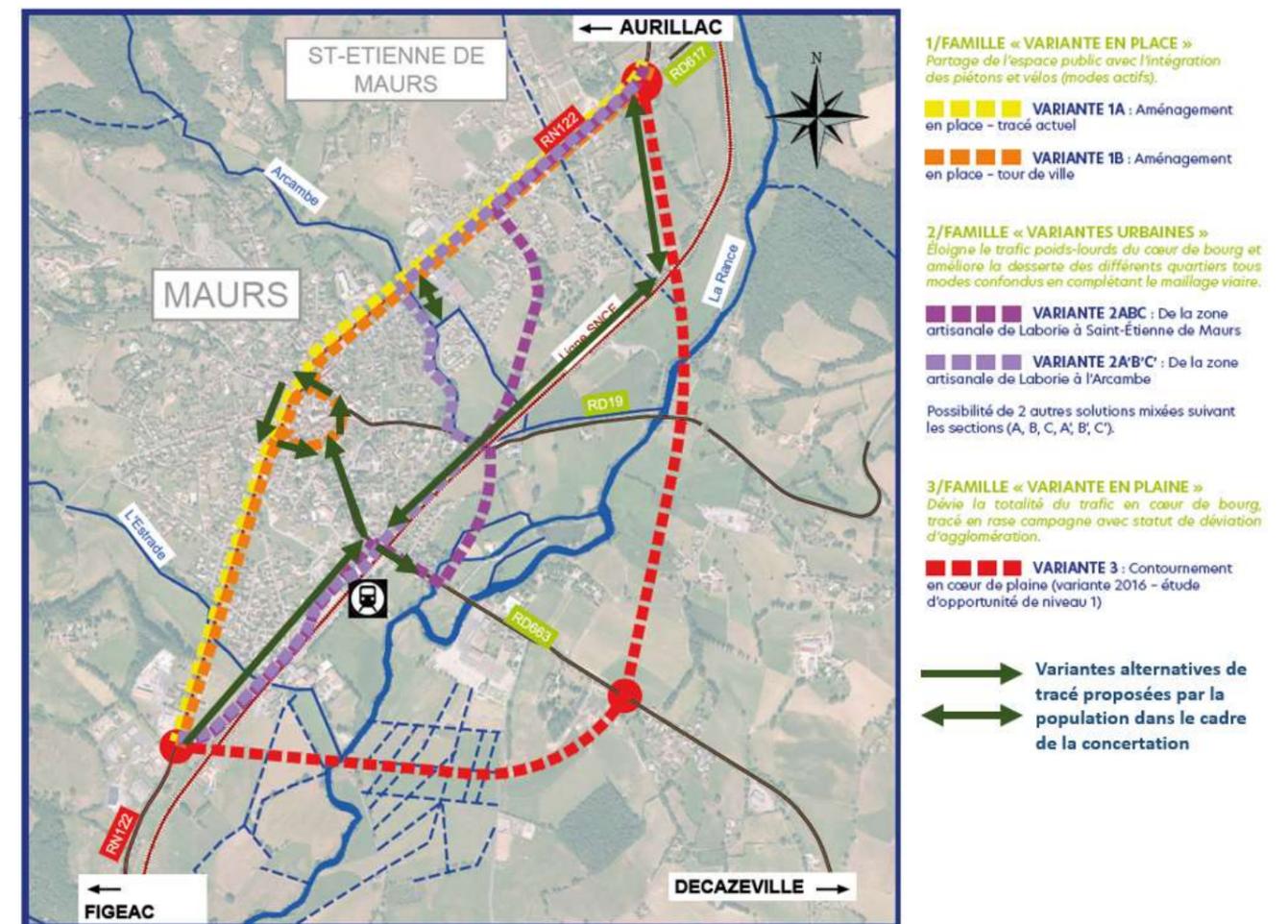
En revanche, il faut conserver une attractivité pour le centre-ville de Maurs et inciter les touristes et promeneurs à pénétrer dans le bourg. Une amélioration de l'entrée de la ville (aménagements des trottoirs, fleurissement, signalétique) doit être impérativement conduite. »

**Eléments de réponse de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA)**

Globalement, cette solution prend la forme d'une combinaison entre la variante 1A à l'Ouest et la variante 3 à l'Est à partir de la RD663, l'ensemble des points négatifs de cette variante 3 étant concentrés sur cette section.

**Synthèse des propositions des contributeurs**

La carte ci-après localise les différentes alternatives de tracé proposées par la population dans le cadre de la présente concertation.



## IV. LES CONCLUSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE

La concertation relative au projet d'amélioration de la traversée de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs a été engagée après une large information du public et s'est déroulée du 26 mars au 2 mai 2024 inclus.

Elle a permis de créer un débat ouvert, notamment lors des moments d'échanges avec le public (animations et réunions notamment) pendant lesquels les équipes de la DREAL AuRA ont pu informer et écouter les personnes intéressées.

La population a activement participé à cette concertation avec près de 120 participants à la première réunion publique du 5 avril 2024 à Saint-Etienne de Maurs et plus de 200 participants à la seconde réunion publique du 18 avril 2024 à Maurs, montrant ainsi un vif intérêt pour l'aménagement de la RN 122

Au total, 177 contributions ont été recueillies que ce soit dans les registres, via l'adresse mail ou le site internet dédiés au projet, et ce en plus de la trentaine de contributions orales formulées lors des réunions publiques. En complément, 828 signatures ont été formulées dans une pétition menée par l'association des commerçants et artisans du pays des Maurs soutenant une amélioration de l'existant et plus particulièrement la variante 1A.

Le bilan global des avis apparaît comme favorable à un projet. Le nombre de contributeurs en faveur de l'amélioration de la traversée de Maurs et de Saint-Etienne-de-Maurs (119 contributions sans la pétition, 947 contributions avec la pétition) est nettement supérieur au nombre de contributeurs plutôt contre l'aménagement (17 contributions). Ainsi, l'utilité d'un aménagement est globalement admise par la population.

Par ailleurs, il est à noter la part importante de riverains de Saint-Etienne-de-Maurs potentiellement concernés par une évolution qualifiée de négative liée à la réalisation de la famille de variantes 2 et tendant ainsi plutôt vers des solutions de réaménagement en place de la RN122 (famille de variantes 1). De la même manière, les commerçants de Maurs privilégient la variante 1A afin de préserver l'activité locale.

Les contributions remontées ont permis de faire émerger 5 objectifs programmatiques par ordre d'importance :

- Eviter les impacts sur les zones urbanisées et préserver le cadre de vie,
- Préserver et renforcer l'activité économique et touristique,
- Agir pour la sécurisation routière et proposer des aménagements dédiés aux modes doux,
- Protéger le milieu naturel,
- Le coût de réalisation projet et son financement raisonné.

## V. LA SUITE DONNEE A LA CONCERTATION

---

A l'issue du comité de pilotage prévu à l'issue de la concertation réglementaire, le Maître d'ouvrage retiendra l'une des variantes présentées.

Le dossier de concertation sera publié en précisant le choix de la maîtrise d'ouvrage.

La variante retenue sera approfondie dans le cadre d'études préalables. Des dossiers réglementaires complémentaires seront élaborés en tant que de besoin.

Le public peut continuer à s'informer en continu de l'avancement, notamment en se rendant sur le site de la DREAL.