

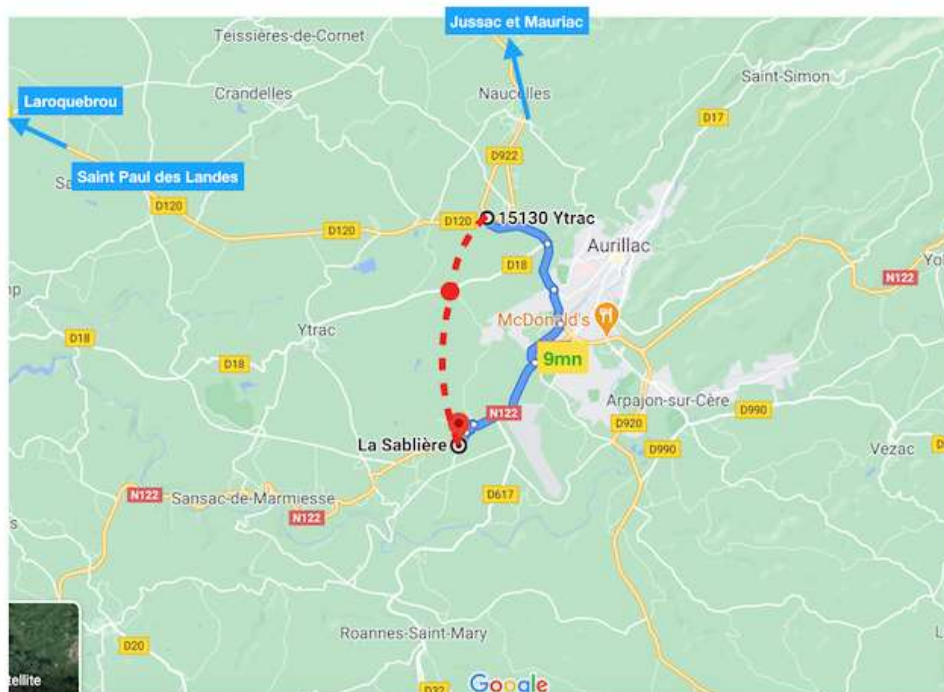
Construction de la route 2X2 voies par la vallée d'Ytrac : une analyse des bénéfices attendus



Présentation du projet de déviation au sein de la vallée d'Ytrac.

Le projet de déviation de la RD120/RN122 consiste dans la construction d'une route 2X2 voies reliant la RN122 "à hauteur des nouvelles zones d'activité d'Esban et la Sablière [...] jusqu'au rond-point qui dessert les directions Saint-Paul des Landes/La Roquebrou d'une part et Jussiac-Mauriac d'autre part".

Cette description est celle figurant dans un article de L'Union du Cantal du 16 janvier 2021.

Cela signifie que l'unique intérêt de cette route consiste à **faciliter l'accès aux zones d'activité d'Esban et de la Sablière** pour les habitants de Saint Paul des Landes, Laroquebrou, Jussac (Mauriac est à une heure de route...), depuis le rond-point des Quatre chemins et en évitant de passer par la RD120+RN122 (trajet actuel en bleu sur la carte ci-dessous).



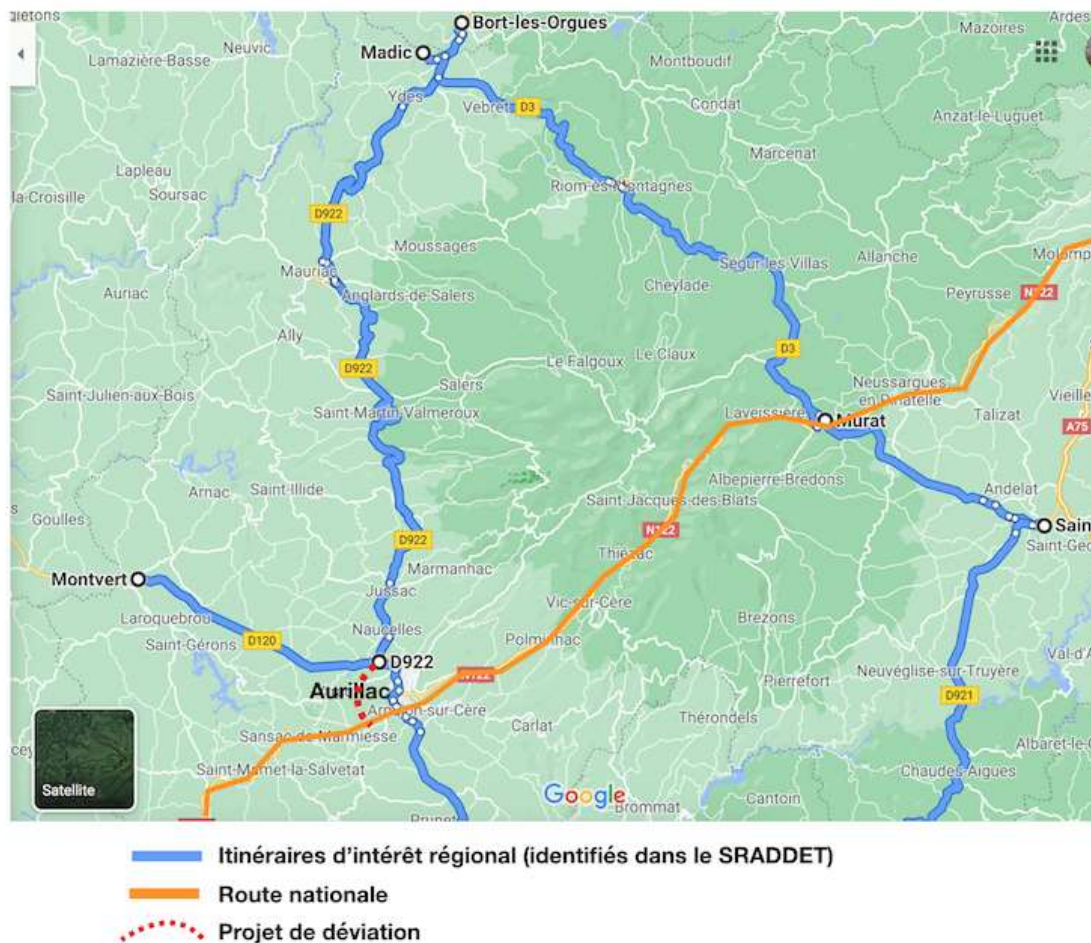
-  Itinéraires actuel pour rejoindre le rond-point des 4 chemins et la zone d'activité de la Sablière.
-  Projet de déviation

L'article ajoute que cela permettra de contourner le "Pas du rieu" (pour les habitants venant de Saint Paul des Landes et Laroquebrou) ainsi que le boulevard du Vialenc, autrement dit la RD120, pour les habitants de Jussac (et pour ceux de Mauriac mais cette commune est tout de même située à une heure de route...).

I - Le projet de déviation n'améliore pas la performance des itinéraires d'intérêt régional.

Les itinéraires d'intérêt régional sont identifiés dans le SRADET. Lors du développement de ses infrastructures de transport, le département doit ainsi prendre en compte l'amélioration de la performance de ces itinéraires.

Itinéraires d'intérêt régional (identifiés dans le SRADET)



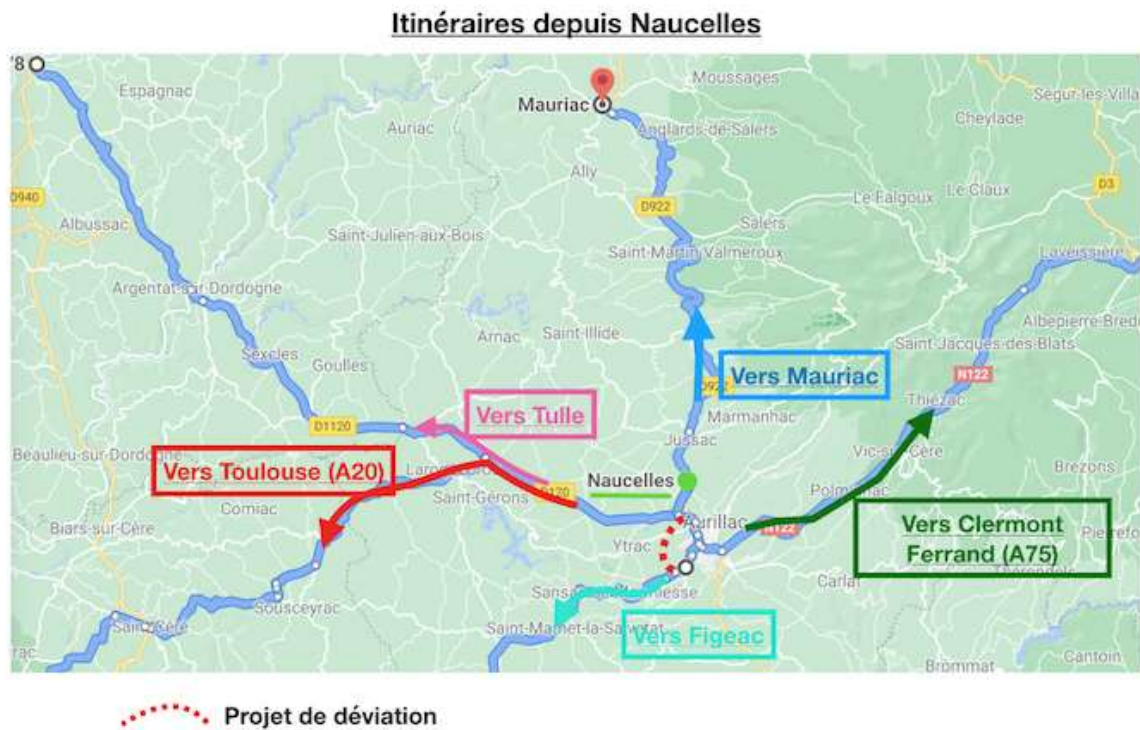
Tels que présentés axe par axe dans le SRADET, ces itinéraires d'intérêt régional comprennent :

- L'axe Aurillac--Montsalvy ;
- L'axe Montvert--Aurillac ;
- L'axe Bort-les-Orgues--Aurillac ;
- L'axe Madic--Murat ;
- L'axe Murat--Saint-Flour ;
- L'axe Saint-Flour--Frontière Aveyron (D921).

La performance d'aucun de ces itinéraires n'est donc améliorée par le projet de déviation. La liaison RN122-RD120 ne participe donc pas au désenclavement du territoire et ne constitue pas un projet routier d'intérêt régional.

II - Le projet de déviation n'améliore pas la performance des itinéraires intra et extra-départementaux depuis les villes en expansion que sont Ytrac et Naucelles.

A. Naucelles



Le projet de déviation n'améliore la performance d'aucun itinéraire depuis Naucelles vers les villes de Tulle, Toulouse, Mauriac et Clermont Ferrand, non plus, donc, que vers les autoroutes A20 et A75.

Le projet de déviation est susceptible de faire gagner 1 à 2mn pour se rendre de Naucelles à Figeac (mais n'améliore en aucun cas le trajet de Naucelles vers Aurillac, qu'il s'agisse de sa périphérie, de son aéroport ou de son centre-ville).

B. Ytrac

Itinéraires depuis Ytrac



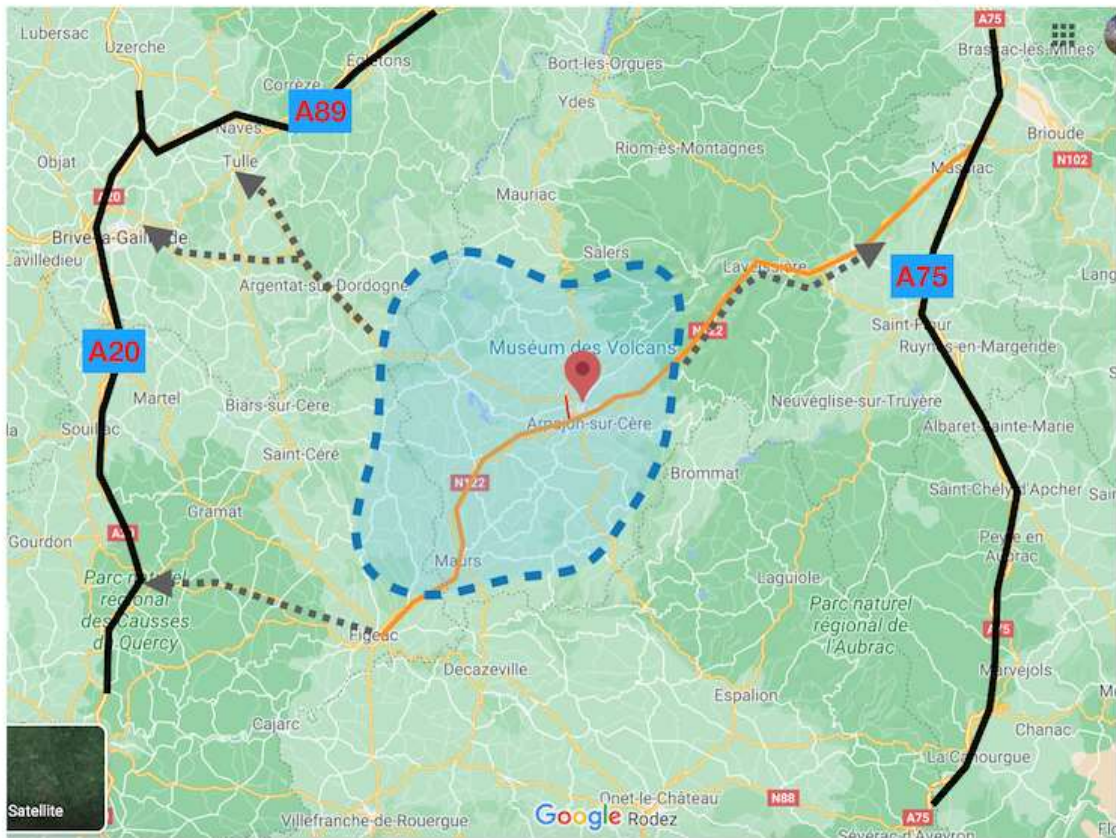
 **Projet de déviation**

Le projet de déviation n'améliore la performance d'aucun itinéraire depuis Ytrac vers les villes de Tulle, Toulouse, Figeac et Clermont Ferrand, non plus, donc, que vers les autoroutes A20 et A75.

Le projet de déviation est susceptible de faire gagner quelques secondes de trajet pour se rendre d'Ytrac à Mauriac (mais n'améliore en aucun cas le trajet vers Aurillac, qu'il s'agisse de sa périphérie, de son aéroport ou de son centre-ville).

III - A l'échelle du territoire du SCOT, la déviation n'améliore aucunement les liaisons vers l'A75, l'A20 et l'A89.

Les liaisons vers les autoroutes A20, A75 et A89 depuis le bassin d'Aurillac, du Carlades et de la Châtaigneraie (territoire du SCOT).



Le projet de déviation n'améliore aucunement les liaisons vers les autoroutes A20, A75 et A89 depuis les communes du bassin d'Aurillac, du Carladès et de la Châtaigneraie (aire au sein de la zone en pointillé bleu sur la carte).

IV - Le projet de déviation a donc comme unique intérêt de faciliter l'accès aux nouvelles zones commerciales d'Esban et de la Sablière pour un nombre limité d'habitants et pour un gain de temps négligeable.

A. Une amélioration négligeable pour les habitants de Saint-Paul des Landes et Laroquebrou.



Itinéraire actuel (parmi 3 itinéraires possibles)



Itinéraire « actuel » une fois les travaux de la déviation de Sansac achevés (gain estimé d'une minute).

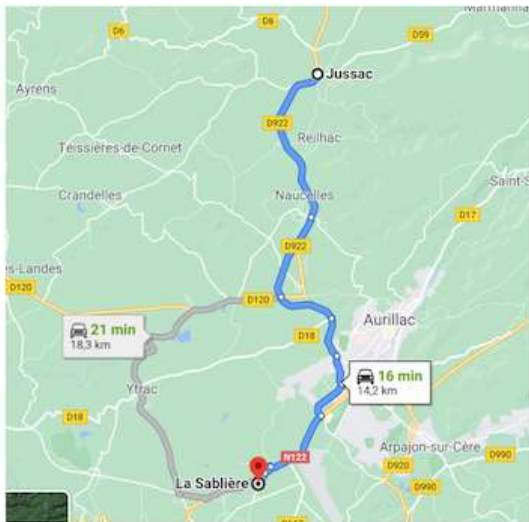


Nouvel itinéraire envisagé : gain de temps estimé = 0 à 1mn.

Non seulement le gain de temps est négligeable mais le contournement du "Pas du Rieu", présenté comme un avantage, ne semble pas être un argument pertinent dans la mesure où la future déviation de Sansac passera par ledit carrefour !



B. Une amélioration négligeable pour les habitants de Naucelles et Jussac.



Itinéraire actuel



Nouvel itinéraire envisagé. Gain estimé : 1 à 2mn.

Seuls les habitants de Naucelles et Jussiac *qui souhaitent se rendre dans la nouvelle zone commerciale* de la Sablière sont susceptibles de gagner une à deux minutes sur leur temps de parcours !!

CONCLUSION

Les arguments avancés pour la construction de cette déviation ne reposent sur aucun besoin réel des populations : pas d'amélioration du désenclavement du bassin aurillacois à l'échelle départementale ou régionale, pas de gain de temps réel sauf pour quelques personnes se rendant aux zones commerciales d'Esban et la Sablière... 30 millions d'euros pour faire gagner quelques secondes aux consommateurs pressés ? Mac Donald's n'en demandait pas tant...

Il est clair que :

- le coût financier : 30 millions d'euros sans compter les futurs coûts d'entretien...
- le coût agricole : 30 hectares de terres agricoles (dans un département qui en a déjà perdu près de 1000 en moins de 10 ans)
- le coût écologique : en opposition totale avec les engagements de la Convention Citoyenne pour le Climat visant à lutter contre l'artificialisation des sols*
- le coût patrimonial : la destruction des paysages du Cantal vient pénaliser durablement les attraits touristiques sur lesquels repose un axe majeur de développement du département.

sont bien trop importants pour justifier **les bénéfices inexistants** de ce projet.

NON A LA ROUTE !

* : La convention citoyenne du climat énonce clairement les principes suivants, qui semblent s'opposer point par point au principe même de ce projet de route :

"Notre ambition est de lutter contre l'artificialisation des sols de manière beaucoup plus efficace pour ralentir le rythme de consommation d'hectares de pleine terre d'ici à 2040.

Nous entendons par artificialisation des sols, toute action qui consiste à transformer des terrains de pleine terre (espaces naturels, jardins et parcs publics de pleine terre, terres agricoles, forêts...) en terrains à construire, en infrastructures (voiries, ouvrages d'art, parkings...) ou en espaces artificiels (terrains de sports, chemins et chantiers, espaces verts artificiels).

Nous souhaitons ainsi :

- *Agir pour la biodiversité, pour la protection des forêts périurbaines et l'agriculture de proximité ;*
- *Rendre les centres-villes plus attractifs et mixtes socialement, en revitalisant les commerces et l'activité économique, d'une part, et en apportant de la nature en ville d'autre part. Cela permettra de réduire les déplacements et donc les consommations d'énergie correspondantes."*