



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression du passage à niveau n°19 sur la commune de Muret (31)

n°Ae : 2016-68

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 5 octobre 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression du passage à niveau n° 19 sur la commune de Muret (31).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Philippe Ledenic, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeld, Éric Vindimian, Gabriel Ullmann.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Etienne Lefebvre, François Letourneux, Serge Muller.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis le 20 juillet 2016 par le préfet de la Haute-Garonne, le dossier ayant été reçu complet le 25 juillet 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 août 2016 :

- *la ministre chargée de la santé,*
- *le préfet du département de la Haute-Garonne.*

En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté par courrier en date du 9 août 2016 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées - Languedoc-Roussillon, et a pris en compte sa contribution du 24 août 2016.

Sur le rapport de François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le passage à niveau n° 19 situé à Muret (31), commune située au sud de l'aire urbaine de Toulouse, est inscrit sur la liste dite « prioritaire » pour la suppression des passages à niveau, en raison de comportements à risque constatés des usagers sur celui-ci, tels que des passages forcés ou des chicanes induits par les modalités de son fonctionnement.

Le projet présenté vise à supprimer ce passage à niveau et à aménager l'espace urbain environnant. L'opération, placée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, nécessite des acquisitions foncières et la démolition de plusieurs bâtiments. Les circulations sont rétablies au moyen d'un pont-rail. Deux giratoires sont créés en entrée et sortie de trémie et une nouvelle voie est ouverte entre les avenues d'Ox et Saint-Germier. En surplomb de la trémie, une passerelle piétonne est mise en place côté nord et une placette est aménagée côté sud.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires portent sur l'amélioration des conditions de franchissement du passage à niveau, le bruit et, en phase chantier, les nuisances ou pollutions que le chantier peut provoquer.

Dans l'ensemble, l'étude d'impact est bien proportionnée et agrémentée de nombreuses simulations paysagères en perspective facilitant la compréhension du public.

Le projet prévoit une sur-largeur de la chaussée pour permettre la création de pistes cyclables si cette option d'aménagement est retenue par la commune. L'Ae rappelle la réglementation en la matière qui doit conduire à intégrer au projet l'aménagement d'un itinéraire cyclable.

L'Ae formule quelques recommandations pour améliorer l'étude d'impact. Celles-ci portent notamment sur l'accidentologie du passage à niveau, sur les dispositifs qui seront mis en œuvre pour éviter les comportements à risque en phase de travaux, ou encore sur la prise en compte d'autres aménagements urbains pour organiser les déplacements pendant le chantier.

Toutefois, l'étude présente des faiblesses sur le bruit. L'Ae recommande de reprendre ce volet en :

- complétant l'état initial par la mention des points noirs du bruit présents dans l'aire d'étude,
- explicitant l'influence du projet sur le trafic ferroviaire à terme, et d'en tenir compte le cas échéant,
- reprenant l'analyse des impacts directs et indirects du projet sur le bruit pour que la situation de chaque habitation affectée soit clairement exposée ainsi que le besoin ou non de la protéger,
- résolvant les points noirs du bruit sur les tronçons de voie significativement affectés par le projet.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Les passages à niveau ont été classés selon leur dangerosité. Celui identifié par le n° 19 situé à Muret, commune de 25 000 habitants se trouvant au sud de l'aire urbaine de Toulouse, a été inscrit sur la liste « prioritaire » en 1997 en raison de la durée de sa fermeture – due à la proximité de la gare de Muret. En effet, lors de l'arrêt en gare d'un train en provenance de Toulouse et à destination de Bayonne, le passage à niveau reste fermé pour des raisons de sécurité ferroviaire. Ces fermetures prolongées entraînent des comportements à risque de la part des usagers de la route tels que passage forcé ou chicane.

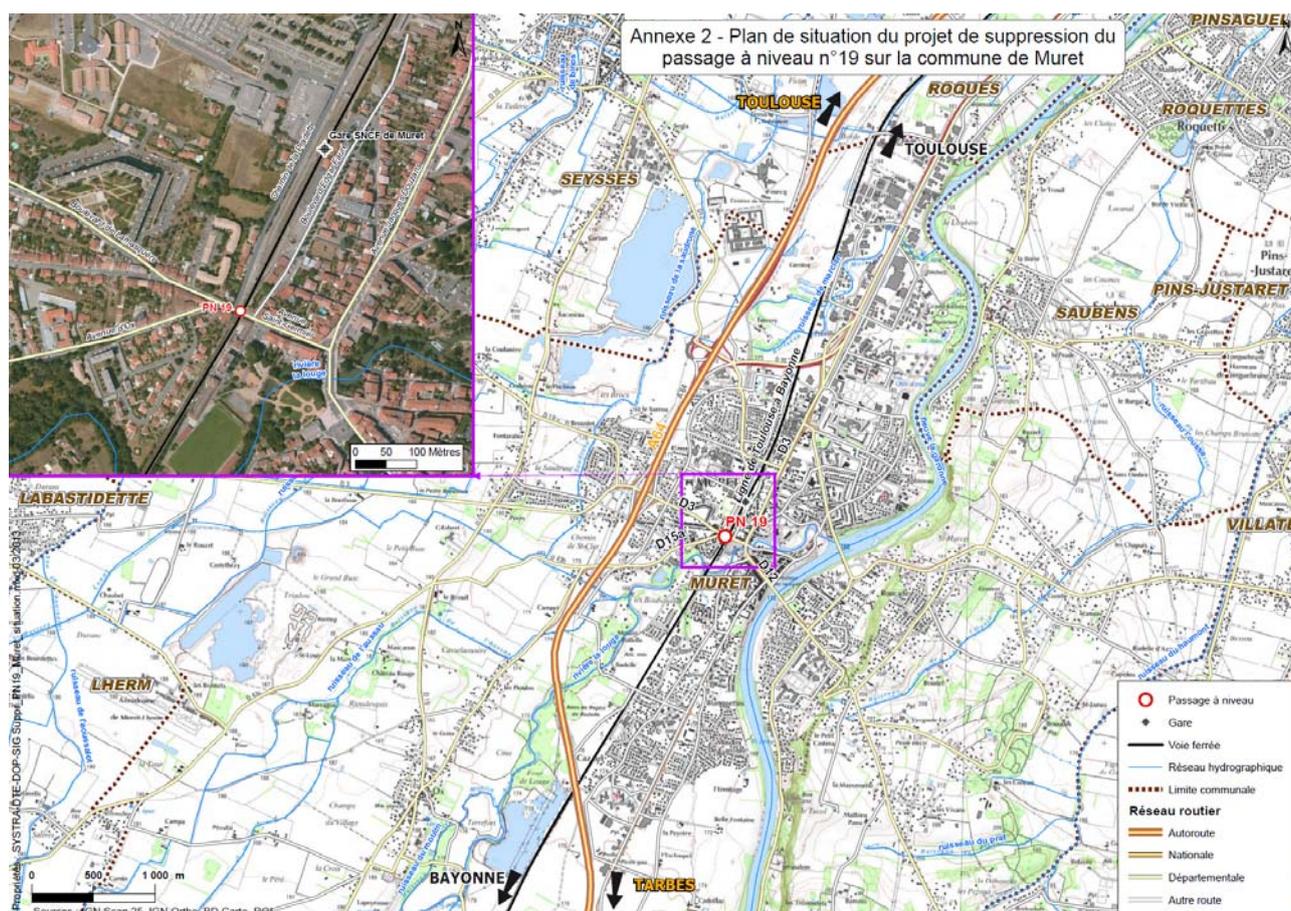


Figure 1 : Plan de situation (source : dossier remis à l'Ae)



Figure 2 : Le passage à niveau n° 19 à Muret (source : dossier remis à l'Ae)

1.2 Présentation du projet et des aménagements

Le projet, placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, consiste à supprimer le passage à niveau et à rétablir les circulations routières et des modes doux, avec la création au même endroit sous la voie de chemin de fer d'un pont-rail à trémie courte (32,50 mètres) au sein de laquelle sera rétablie l'avenue Saint-Germier. La hauteur libre de la trémie routière est de 3,90 mètres, permettant le passage de véhicules dont la hauteur est inférieure à 3,65 mètres. Deux giratoires sont créés en entrée et sortie de trémie. Une nouvelle voie est créée entre les avenues d'Ox et Saint-Germier.

Des acquisitions foncières sont nécessaires, ainsi que la démolition de plusieurs bâtiments.

Au nord, une passerelle piétonne relie le chemin de la Pradette à l'avenue d'Ox (voir figure 3), et une liaison piétonne (pont) est mise en place côté sud sous la forme d'une placette entre le square des anciens combattants d'Afrique du Nord et la rue Edgar Faure. La continuité pour les piétons entre les côtés nord et sud est assurée dans la trémie routière au moyen d'une plateforme surélevée par rapport à la chaussée.

Pour les vélos, le dossier précise qu' « une sur-largeur est prévue, pour permettre à terme la création de bandes cyclables si cette option d'aménagement est retenue par la commune ». Cette sur-largeur est de 1 mètre de chaque côté de la chaussée, au même niveau que celle-ci.

L'Ae rappelle que l'article L. 228-2 du code de l'environnement stipule : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » Muret est couverte par le plan de déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine.

L'Ae recommande d'intégrer au projet l'aménagement d'un itinéraire cyclable.

En l'état actuel des études d'avant projet, le passage souterrain nécessite la réalisation de parois moulées sous la voie ferrée d'une épaisseur de 50 cm à 1,10 mètre avec une profondeur maximum de 17 mètres.

Le volume de déblais est estimé à 10 000 m³, celui du besoin en matériau à 3 000 m³.



Figure 3 : Plan général des aménagements prévus (source : dossier remis à l'Ae)



Figure 4 : Avenue de Saint-Germier avec le projet (source : dossier remis à l'Ae)

La présentation du projet est agrémentée de nombreuses simulations paysagères en perspective facilitant la compréhension du projet par le public.

Son coût est évalué à 23,1 M€ HT aux conditions économiques de réalisation, le début des travaux étant envisagé pour 2017 et la mise en service pour 2019. Le coût des mesures environnementales est chiffré à ce stade à 185 000 € hors taxes.

1.3 Procédures

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'Ae².

Le dossier présenté est le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). L'enquête publique sera menée conjointement avec l'enquête parcellaire et avec la procédure dite « commodo et incommodo »³.

Une procédure de déclaration réalisée au titre de la loi sur l'eau⁴ (demande de prélèvement temporaire d'eau pendant les travaux) est annexée au dossier.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent sur :

- la maîtrise du bruit dans un contexte de grande proximité entre le bâti et les infrastructures de transport,
- l'amélioration des conditions de franchissement du passage à niveau (et la réduction des comportements risqués),
- en phase de travaux, la réduction des nuisances ou pollutions que le chantier peut provoquer.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact, comme l'ensemble du dossier, est claire et abondamment illustrée, ce qui est de nature à faciliter son appropriation par le public.

2.1 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Les cinq variantes ayant été envisagées au cours des études préliminaires sont présentées. Deux d'entre elles ont été retenues puis présentées au public lors d'une phase de concertation

² [Décision en date du 27 mai 2013.](#)

³ Procédure instaurée par une circulaire du 21 octobre 1971 dans le cadre de la suppression de passages à niveau, de ponts-route et de ponts-rail.

⁴ Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

préalable, ainsi qu'une variante. Celle qui a été retenue (« gabarit bus ») est la plus onéreuse, mais elle permet une meilleure insertion urbaine avec les projets communaux et avec les investissements déjà réalisés pour désengorger le centre-ville.

2.2 Analyse de l'état initial

Le trafic supporté au niveau du passage à niveau est d'environ 68 trains par jour. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur l'avenue Saint-Germier a été évalué en 2014 à 12 000 véhicules/jour, dont 1 % de poids-lourds.

Alors qu'il s'agit d'un projet motivé par le classement « prioritaire » du passage à niveau, le dossier ne fournit aucune indication chiffrée sur l'accidentologie au droit de ce passage ou sur les risques en présence.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par des indications sur l'accidentologie liée au passage à niveau n° 19.

Le secteur correspond à un milieu urbain largement anthropisé. Des habitations, des commerces et des services publics sont recensés à proximité du passage à niveau, ainsi que trois monuments inscrits ou classés. Un espace boisé classé est présent à quelques dizaines de mètres le long de la Louge, affluent de la Garonne. Cette dernière, située à une distance de 580 mètres de la gare de Muret, est en état écologique moyen et en bon état chimique. Elle a fait l'objet de la désignation d'un site Natura 2000 au titre de la directive « Habitats » (ZSC)⁵, et d'un arrêté préfectoral de protection de biotope, et est également inventoriée en ZNIEFF⁶ de type I et de type II.

Les eaux souterraines sont considérées comme sensibles à la pollution du fait de la perméabilité des sols. Une partie de l'aire d'étude rapprochée est concernée par le risque d'inondation par débordement de la Louge.

La qualité de l'air est majoritairement bonne sur l'aire d'étude. L'environnement sonore du passage à niveau est marqué par une ambiance modérée de nuit, mais pas de jour. Plusieurs bâtiments sont des points noirs du bruit (R07, R10, R11, R12...) – mais cette information n'est pas mentionnée dans la synthèse des enjeux ni dans la définition des ambiances sonores initiales.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par la mention des points noirs du bruit présents dans l'aire d'étude.

⁵ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁶ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

2.3 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets

2.3.1 Impacts temporaires, en phase travaux

L'interruption des circulations routière et piétonne pendant la durée des travaux conduit à mettre en place des itinéraires de déviation, qui sont présentés dans le dossier ainsi que leurs impacts. Toutefois, la longueur de l'itinéraire piéton prévu, qui passe par le passage souterrain existant sous les quais de la gare, interroge sur la capacité à faire respecter cet itinéraire⁷.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas d'itinéraire de déviation pour les vélos pendant le chantier.

Trois interruptions du trafic ferroviaire seront nécessaires, respectivement d'une durée de 51 heures, 112 heures et 36 heures, au cours desquelles des bus de substitution seront mis en place.

Un arrêt de bus du « transport à la demande » (TAD) sera déplacé pendant ces travaux.

L'Ae recommande de préciser les dispositifs qui seront déployés pour dissuader les traversées piétonnes « sauvages » pendant les travaux et d'indiquer le parcours de déviation pour les vélos.

Les démolitions de bâtiment comprennent celle d'un centre de radiologie, qui, faute de précautions, pourrait induire un impact sur l'environnement en raison de ses activités. Cet enjeu est correctement identifié et il est prévu de réaliser des mesures de la pollution avant démolition pour, le cas échéant, orienter les déchets produits dans les filières adaptées le cas échéant.

Étant donnée la vulnérabilité des eaux souterraines, des précautions visant à prévenir toute pollution accidentelle sont prévues. SNCF Réseau demandera aux entreprises un plan d'assurance environnement (PAE). L'Ae souligne que l'efficacité de ces mesures dépendra de la qualité de leur mise en œuvre.

Selon le dossier, le pompage de l'eau en fond de fouille sera inférieur à 8 m³/heure. Les eaux seront rejetées dans le réseau communal.

Concernant le bruit en phase de travaux, un dossier de bruit de chantier sera mis en œuvre en application de l'article R. 571-50 du code de l'environnement.

Enfin, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) signale l'existence d'un autre projet (aménagement des allées Niel avec création d'un parking souterrain à proximité du projet – dispensé d'étude d'impact par l'autorité environnementale), dont le chantier perturbera les circulations sur le secteur.

L'Ae recommande d'exposer le fonctionnement des circulations routières, vélos et piétonnes en cas de concomitance des travaux du projet avec celui qui porte sur les allées Niel. Elle recommande aux maîtres d'ouvrages concernés de préparer une réponse coordonnée.

⁷ Une clôture longe les voies ferrées le long du boulevard Edgard Faure et du chemin de la Pradette. Celle-ci est toutefois parfois dégradée en certains endroits. Il a été indiqué par oral au rapporteur que ces clôtures seraient refaites.

2.3.2 Impacts permanents

Trafic

Le dossier estime que le projet n'est pas de nature à modifier le trafic routier au droit du passage à niveau, mais qu'une partie des poids lourds s'en détournera en raison de la hauteur limitée de la trémie. Ainsi, la situation de référence (sans le projet) en 2039 est d'un TMJA de 19 450 véhicules/jour contre 19 050 véhicules/jour avec le projet, et les 190 poids lourds en situation de référence passeront à zéro avec le projet.

Le dossier en déduit que le projet aura un impact « globalement positif » sur la qualité de l'air.

Axe	TMJA 2039 (RÉFÉRENCE)						Axe	TMJA 2039 (PROJET)					
	TMJA		6h-22h		22h-6h			TMJA		6h-22h		22h-6h	
	TV	PL	TV	PL	TV	PL		TV	PL	TV	PL	TV	PL
Av. Saint-Germier	19450	190	18480	181	970	9	Av. Saint-Germier	19050	0	18100	0	950	0
Av. d'Ox	9760	100	9400	95	360	5	Av. d'Ox	9370	0	9030	0	340	0
Bd. de Peyramont	13500	140	12830	133	670	7	Bd. de Peyramont	14890	350	14150	333	740	17
Av. Douzans	16790	180	15920	173	870	7	Av. Douzans	17360	390	16470	375	890	15
Av. Brottier	24650	370	23890	367	760	3	Av. Brottier	24450	542	23700	538	750	4
Av. Gal de Gaulle	5940	60	5640	57	300	3	Av. Gal de Gaulle	8420	280	8000	266	420	14
Bd. de Lamasquère	10440	100	9970	95	470	5	Bd. de Lamasquère	9670	0	9230	0	440	0
Ch. de la Pradette	2170	2	2060	2	110	0	Ch. de la Pradette	500	0	480	0	20	0

Figure 5 : Trafic routier estimé en 2039 (référence à gauche, projet à droite – source : dossier remis à l'Ae)

Concernant le trafic ferroviaire, le dossier précise curieusement que « les infrastructures ferroviaires ne sont pas modifiées par le projet, par conséquent elles ne sont pas modélisées pour le calcul de l'impact ». Il conviendrait de mieux argumenter cette position, en tenant compte du fait que la gare de Muret est un terminus de TER. Cette ligne pourrait être plus facilement prolongée, si le verrou du passage à niveau était supprimé, entraînant à terme un surcroît de trafic.

L'Ae recommande à SNCF Réseau d'indiquer le trafic ferroviaire prévu en situation de référence (en 2039 sans projet) et en situation avec projet en 2039. En cas de différence induite par le projet, elle recommande de compléter l'étude des impacts, particulièrement sur le bruit, en tenant compte de cette évolution.

Bruit

Cette partie comporte de nombreuses faiblesses substantielles découlant d'une méthodologie inadéquate qui conduit à une insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

- Caractère significatif de la modification de l'infrastructure

Tout d'abord, l'analyse du caractère significatif de la modification de l'infrastructure, qui détermine s'il y a lieu ou non de vérifier le respect des seuils prévus par la réglementation, est réalisée bâtiment par bâtiment.

Or l'article R. 571-45 du code de l'environnement dispose : est significative une modification « telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes [de jour et de nuit], serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».

Pour l'Ae, la notion de « caractère significatif » d'une modification ne peut s'appliquer qu'à l'échelle d'un tronçon d'infrastructure homogène du point de vue du trafic. C'est bien la « *modification ou [la] transformation significative d'une infrastructure* » que vise la réglementation (article R. 571-44 du code de l'environnement).⁸

- Présentation des impacts sonores sur tous les bâtiments où la modification est significative

Par ailleurs, pour évaluer le respect des seuils sonores en phase d'exploitation, un nombre limité de bâtiments est pris en compte à proximité immédiate du projet (12) ainsi que le long de l'itinéraire qui sert de substitution pendant la phase travaux (4), alors que le nombre de bâtiments situés le long de ces rues est nettement plus élevé.

Il est nécessaire que chaque habitant potentiellement concerné puisse en effet obtenir dans le dossier toutes les informations relatives au bruit qui le concernent, que ce soit le bruit actuel ou en phase d'exploitation du projet.

La modélisation montre sur les éléments partiels qui sont présentés une augmentation significative du bruit le long de l'avenue du général de Gaulle, située au nord de la gare, et la non résorption de certains points noirs du bruit⁹.

- Seuils à respecter

Enfin, le dossier affirme que l'obligation à respecter en phase d'exploitation le long de l'itinéraire de substitution se réduit à devoir ne pas créer de nouveau point noir du bruit. L'Ae rappelle que la réglementation fixe pourtant, sur chacun des tronçons où la transformation de l'infrastructure est significative au sens de la réglementation sur le bruit, à 65 dB(A) (ou moins) de jour la contribution maximale de la route après la modification de l'infrastructure et à 60 dB(A) de nuit (ou moins).

Ainsi, des bâtiments sont dans une ambiance sonore non modérée et l'absence de protection les conduit à continuer à recevoir plus de 65 dB(A) de jour ou 60 dB(A) de nuit (alors qu'ils sont sur un tronçon modifié significativement, par exemple avenue du Général de Gaulle).

L'Ae recommande de reprendre largement la présentation de l'étude de bruit, afin de démontrer clairement le respect des seuils réglementaires par le projet, en :

- ***considérant de manière homogène sur chacun des tronçons de voies de l'aire d'étude le caractère significatif de la modification de l'infrastructure,***
- ***étendant la présentation de l'impact sonore du projet au moins à l'ensemble des bâtiments situés sur l'avenue Saint-Germier, boulevard de la Masquère, et le long de l'itinéraire de substitution, et en mentionnant les résultats obtenus pour chacun des bâtiments et le besoin ou non de les protéger du bruit,***
- ***résolvant les points noirs du bruit situés au moins sur les tronçons où la transformation de l'infrastructure est significative au sens de la réglementation sur le bruit (et idéalement, au moins sur l'avenue Saint-Germier, le boulevard de la Masquère, et le long de l'itinéraire de substitution).***

⁸ Sur ce sujet, on pourra se reporter à la note de l'Ae sur le bruit, disponible à l'adresse : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

⁹ L'Ae souligne que le PDU prévoit quatre actions opérationnelles, la première étant de « résoudre les points noirs du bruit ».

Sur l'ensemble du traitement du bruit, l'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme en application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement. Pourtant, le suivi des niveaux de bruit effectifs en exploitation n'est pas décrit.

L'Ae recommande de prévoir un suivi des niveaux de bruit sur l'ensemble des habitations et établissements sensibles de l'aire d'étude après travaux, et de prévoir des protections complémentaires si besoin.

Natura 2000

Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 est jointe au dossier et conclut à l'absence d'incidence directe ou indirecte sur les objectifs de conservation des sites – sous réserve que la Garonne ne soit pas polluée. Pour assurer l'atteinte de cet objectif, les mesures suivantes seront prises : aucun rejet direct des eaux de chantier n'aura lieu dans le milieu naturel, le stockage des hydrocarbures sera effectué dans des cuves étanches, la collecte des substances respectera la réglementation, l'approvisionnement des engins ne sera pas réalisé à proximité de la Louge, et aucun pompage ne sera autorisé dans la Louge ni dans la Garonne.

Risques naturels

Le secteur n'est pas inclus dans les zones des plus hautes eaux connues et des zones rouge et violette du PPRI, mais il en est proche. Dans le contexte de formations géologiques perméables, il conviendra que le risque d'inondation du passage souterrain par remontée de nappes soit décrit et que la conception de l'ouvrage en tienne compte.

L'Ae recommande d'analyser le risque d'inondation par remontée de nappe et, le cas échéant, d'en préciser la prise en compte dans la conception du souterrain.

Urbanisme

Les espaces boisés classés ne sont pas affectés par le projet.

Selon le dossier, le plan local d'urbanisme (PLU) de Muret comporte un emplacement réservé pour l'élargissement du chemin de la Pradette. Le projet n'est pas compatible avec cet emplacement réservé, et le dossier précise qu'il « sera supprimé par la commune de Muret lors d'une modification simplifiée du PLU de la commune ».

L'Ae observe d'une part que le projet ne peut être autorisé sans être compatible avec le document d'urbanisme¹⁰, et d'autre part qu'il était loisible au maître d'ouvrage de déposer un dossier de DUP emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme¹¹.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

¹⁰ Article L. 153-54 du code de l'urbanisme.

¹¹ Selon les informations recueillies par le rapporteur, la modification simplifiée du PLU serait d'ores et déjà engagée.