



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la suppression du passage à niveau n°196
sur la RD 79, commune d'Escalquens (31)**

n°Ae : 2019-51

Avis délibéré n° 2019-51 adopté lors de la séance du 24 juillet 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 31 juillet 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression du passage à niveau n°196 sur la RD 79, commune d'Escalquens (31).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Thérèse Perrin, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

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 le présent avis.

Étaient absents : Christine Jean, François Letourneux, Serge Muller, Eric Vindimian, Annie Viu

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Haute-Garonne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 9 mai 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 13 mai 2019 :

- le préfet de la Haute-Garonne, qui a transmis une contribution en date du 1^{er} juillet 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie.

En outre, sur proposition des rapporteuses, l'Ae a consulté par courrier en date du 13 mai 2019 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie, qui a transmis une contribution reçue le 25 juin 2019.

Sur le rapport de Marie-Françoise Facon et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le dossier présenté par le Conseil départemental de la Haute-Garonne vise la suppression du passage à niveau (PN) n°196 situé sur la ligne ferroviaire Toulouse-Sète à Escalquens (Haute Garonne). Le franchissement de la voie ferrée se fait par un pont-route légèrement au nord de l'actuel passage à niveau. L'opération comporte la création d'une voie nouvelle déviant l'actuelle RD 79 et de deux giratoires.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont

- la diminution et le fractionnement des espaces naturels ;
- la perception visuelle de remblais atteignant une dizaine de mètres ;
- l'augmentation des trafics et des nuisances associées.

L'Ae relève une vision restrictive du contenu du projet qui ne considère que partiellement les interdépendances avec le projet de prolongement de la RD 916, celui-ci comportant la réalisation d'un franchissement surélevé de la voie ferrée à environ quatre kilomètres au sud. De ce fait, l'étude d'impact n'examine pas si des solutions de substitution à la réalisation d'une déviation de la RD 79, seraient envisageables. Aussi l'Ae recommande de conduire l'analyse des variantes dans la perspective du projet d'ensemble constitué de la suppression du PN 196, du prolongement de la RD 916 et du pont-route sur la RD 94, et d'examiner, à cette échelle, l'hypothèse d'une redirection de l'ensemble des flux routiers vers ce dernier.

L'étude d'impact mériterait d'être actualisée et d'intégrer les réponses apportées par le maître d'ouvrage suite à l'avis interservices du 19 septembre 2018. En dépit de la qualité certaine des représentations et illustrations, l'Ae relève dans la suite du présent avis certaines insuffisances méthodologiques. L'étude d'impact souffre également d'une structuration confuse consistant à présenter de nombreux résultats d'incidences dans l'analyse des variantes ou dans la description même du projet, ce qui en rend la lecture complexe et conduit à un chapitre « impacts et mesures » peu consistant, comportant de nombreux renvois à ces parties.

Les mesures de réduction et de compensation des effets sur les milieux naturels sont équilibrées. Toutefois, l'Ae recommande de produire une analyse plus étayée des effets négatifs cumulés avec le prolongement prévu de la RD 916, sur la fragmentation des espaces et la biodiversité. Elle recommande également d'accorder un soin renforcé à la stratification arborée des remblais afin de permettre une meilleure insertion visuelle du projet.

L'analyse des impacts ne prend réellement sens pour l'analyse des trafics et des nuisances qu'en intégrant l'ensemble des opérations prévues sur le secteur, notamment le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94, et le cas échéant la ZAC du Rivel. Ainsi l'Ae recommande de reprendre ces analyses dans la perspective plus globale de ces trois opérations et en considérant un horizon à vingt ans après la mise en service des opérations routières, de vérifier l'absence de modification significative et le cas échéant de proposer les mesures de protection acoustiques adaptées.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

1.1.1 Contexte et objectifs des aménagements

Le projet soumis à l'avis de l'Ae vise la suppression du passage à niveau (PN) n°196² sur la route départementale (RD) 79 à Escalquens (6 170 habitants en 2013), commune de Haute-Garonne au sud-est de la banlieue de Toulouse. Le PN 196 situé sur la ligne ferroviaire Toulouse-Sète est l'un des trente-trois PN de la région Occitanie dont la suppression est classée « prioritaire », dont dix se situent en Haute-Garonne. Sa suppression³ permettra de réduire les sources de danger et de fluidifier le trafic (101 trains par jour).

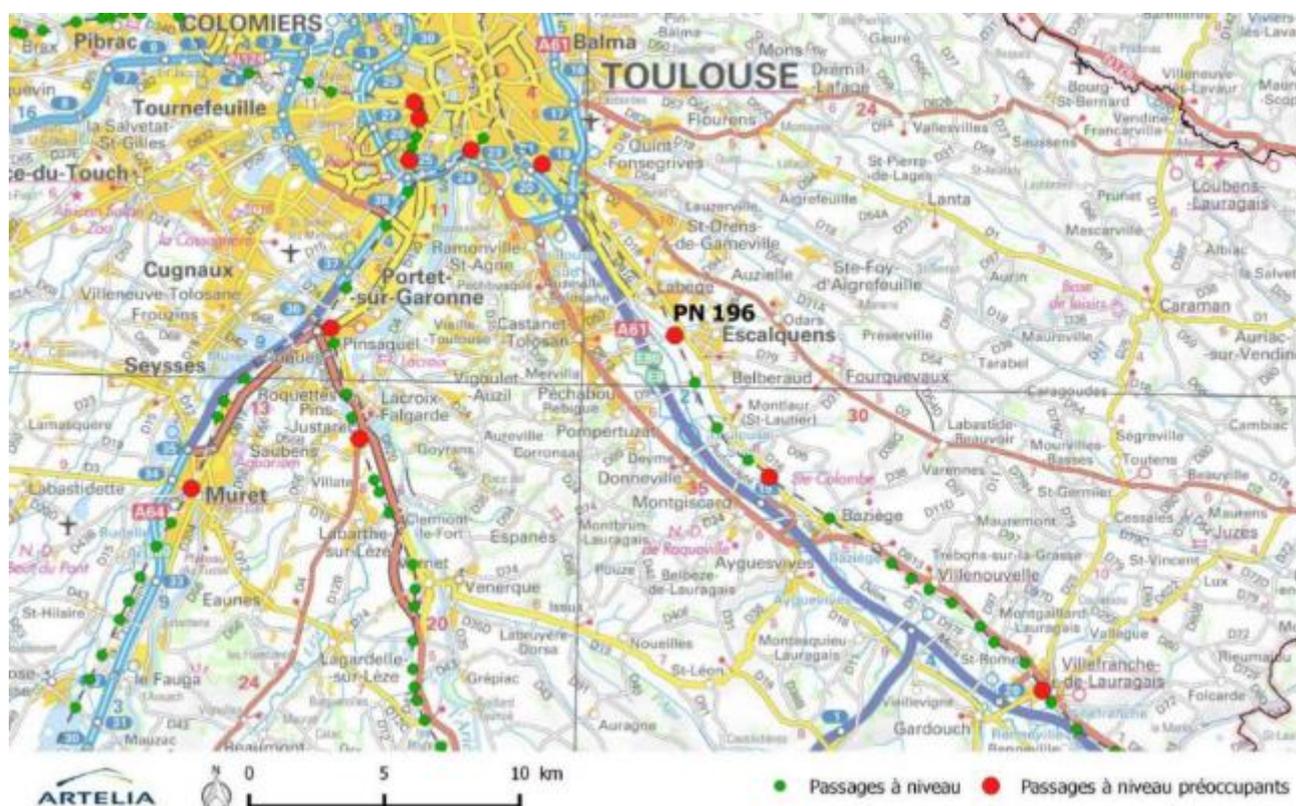


Figure 1 : Localisation des passages à niveau préoccupants et du projet (source dossier)

² Passage à niveau classé en première catégorie par arrêté préfectoral du 27 mars 1992, équipé d'une signalisation automatique lumineuse et de deux demi barrières.

³ Selon le dossier d'enquête commodo-incommodo, ce PN a été inscrit au programme de sécurisation nationale (PSN) en 2005 en raison de son accidentalité (trois collisions sur dix ans) ; en termes d'accidentalité, la dernière collision remonte à 2004 (un mort) et on dénombre quatre heurts d'installations ferroviaires par des véhicules routiers entre 2009 et 2017. L'Etat, SNCF Réseau et le Conseil Départemental 31 ont signé un protocole le 12 mars 2015 « pour une politique de sécurité sur les passages à niveau situés sur les routes départementales de Haute-Garonne » dont le PN 196 fait partie. Ces éléments diffèrent de ceux fournis dans l'étude d'impact qui indique dans sa partie sur l'analyse de l'état initial (§ 3.3.7.6) qu'aucun accident n'est recensé.

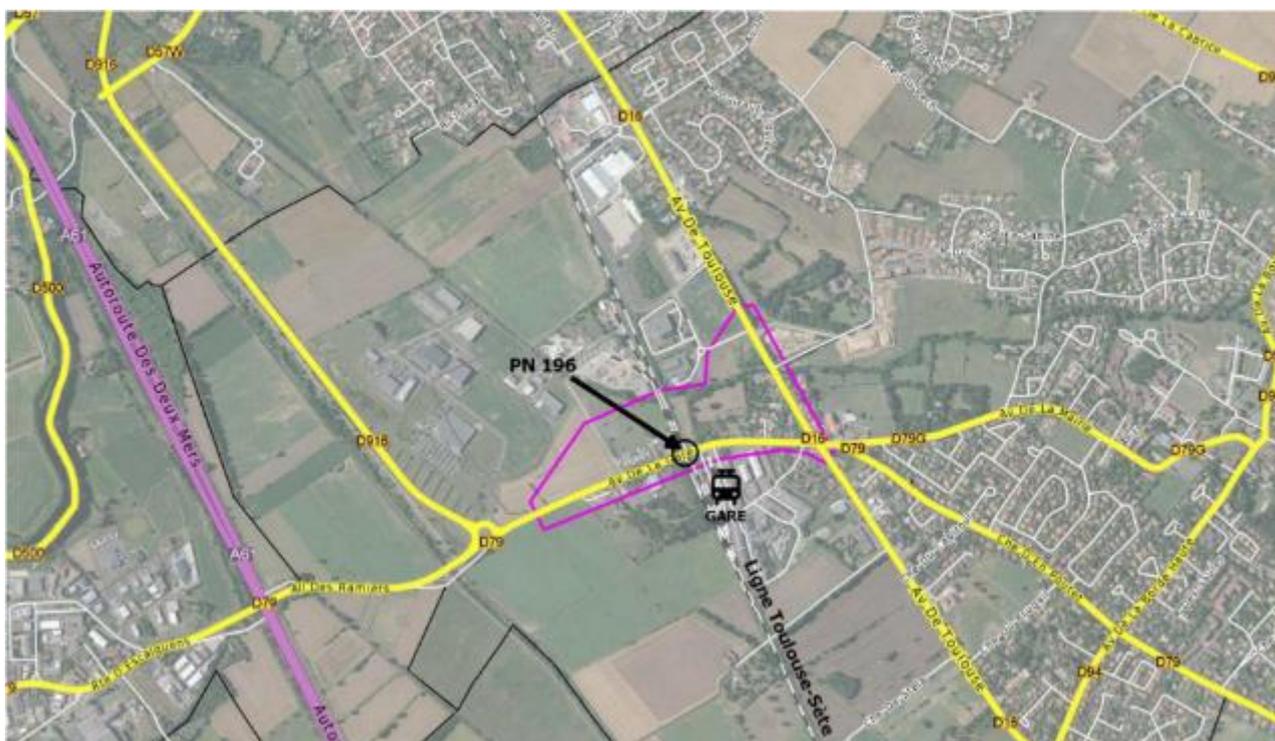


Figure 2 : Infrastructures viaires (source : dossier)

L'opération comporte la création d'une voie nouvelle et de deux giratoires, le franchissement de la voie ferrée se faisant par un pont-route légèrement au nord de l'actuel passage à niveau. La connexion avec la RD16 à l'est se fera au niveau du giratoire du collège récemment réalisé, après franchissement du ruisseau de Berjean, et une voie secondaire permettra de desservir la gare et le secteur du site industriel Gaches Chimie.

L'ensemble du projet est placé sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Haute-Garonne. L'État et SNCF Réseau participent à hauteur de 50 % du montant total de l'opération dont le périmètre comprend l'ensemble des investissements sur les domaines routiers et ferroviaires nécessaires à la réalisation technique de suppression de l'ouvrage.

1.1.2 Contenu du projet au regard de la décision de l'Ae et des compléments apportés par le dossier

La soumission à étude d'impact des travaux de suppression du passage à niveau a été décidée par l'Ae après un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement le 3 avril 2018⁴ et au titre de la rubrique 6a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Dans sa décision, l'Ae indiquait qu'un autre projet existant, le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94, celui-ci comportant la réalisation d'un franchissement surélevé de la voie ferrée à environ quatre kilomètres au sud, étant étroitement liée à la suppression du passage à niveau n°196, l'ensemble forme un « *projet fonctionnel et un réseau routier complexe qui devrait être étudié dans une étude unique afin d'en évaluer les impacts dans leur globalité* ». Cette décision est annexée au dossier de saisine pour avis de l'Ae.

Le traitement séparé de ces deux opérations et la réalisation de deux études d'impact sont justifiés dans le dossier par le fait qu'elles sont considérées comme indépendantes l'une de l'autre : objectifs

⁴ [Décision en date du 3 avril 2018 – RD 79 – suppression du passage à niveau n° 196 à Escalquens \(31\).](#)

visés distincts, pas d'interdépendances entre elles, niveau de définition différent ainsi que leurs échéances. Pour le maître d'ouvrage en effet :

- la suppression du passage à niveau se justifie par elle-même et est réalisable, que le projet de prolongement de la RD 916 se réalise ou non. L'opération est localisée et vise une mise en service en 2021 ;
- le prolongement de la RD 916 vise quant à lui à résoudre une problématique liée au développement des communes du sud-est de l'agglomération, présente des effets attendus sur un large périmètre et prévoit une mise en service en 2025. Très précisément, le projet, étudié au titre des impacts cumulés avec le présent projet, est décrit comme consistant « *en la création d'une voie nouvelle de 2 650 mètres reliant au nord (Escalquens) la RD 79 et la RD 916 actuelle à la RD94 au sud (Belbéraud). Dans la partie Sud, la voie ferrée Toulouse-Sète sera franchie par un pont route d'une portée de 28 mètres et s'accompagnera de la suppression du passage à niveau existant sur la RD94. Au moment de la rédaction de l'étude, trois variantes sont envisagées et soumises à la concertation du public. Le choix d'un tracé est prévu à l'issue de cette concertation.* »

Une carte d'ensemble des deux opérations est *a minima* nécessaire pour visualiser et appréhender leur impact global.

L'Ae recommande de fournir une carte d'ensemble des deux opérations de déviation de la RD 79 et de prolongement de la RD 916.

L'analyse des trafics et des incidences induites, notamment en termes de nuisances sonores, montre au contraire clairement l'interdépendance fonctionnelle des deux opérations (cf. § 2.3.2) et l'impossibilité d'en apprécier les effets environnementaux isolément⁵. Un raisonnement global tel que prévu par le code de l'environnement⁶ aurait en outre dû conduire à ouvrir le champ à l'examen d'alternatives possibles à la réalisation de la déviation de la RD 79. Ce point est développé et fait l'objet d'une recommandation au § 2.2.

L'Ae relève en outre que le giratoire dit du collège, à l'extrémité est de la déviation, n'est pas considéré comme relevant de cette opération, du fait qu'il répond notamment aux besoins de la desserte du collège. Déjà réalisé, il n'est que partiellement intégré à l'étude d'impact de la déviation, puisque ses effets sur la gestion des eaux pluviales et sur les milieux naturels ne sont pas présentés.

1.2 Présentation des aménagements projetés pour la déviation de la RD 79

L'opération consiste en une déviation localisée de la RD 79 (route à deux voies qui assure la jonction entre, à l'ouest la fin de la RD 916 qui permet l'accès à Toulouse et à l'est la RD 16 desservant les

⁵ Cf. sur le site [Europa, note interprétative de la Commission européenne de 2012](#), interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale. ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/évaluation dit « du centre de gravité » : « Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux ».

⁶ « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

communes environnantes), en milieu périurbain, à la limite de la zone agglomérée d'Escalquens. Elle se situe à l'ouest de la voie ferrée. Le franchissement de celle-ci s'opère par un pont-route (ouvrage à travée unique), à 100 mètres environ au nord de l'actuel PN, avec un remblai de part et d'autre du pont d'environ 10 mètres de hauteur au niveau du franchissement. Le passage pour le franchissement des voies ferrées a une largeur de 24 mètres. Au droit des voies, des écrans de protection seront installés (qui assurent une fonction de protection caténaire) nécessitant des pieux de type fondation profondes. L'abaissement des fils caténaires des voies ferrées franchies étant nécessaire, le gabarit routier est limité à 4 mètres de hauteur au droit du passage à niveau existant ce qui induira une déviation pendant une vingtaine de mois des poids lourds de plus de 4 mètres de hauteur vers Labège (via la RD57).

La longueur du projet est de 792 mètres. Il est divisé en plusieurs sections dans l'étude d'impact (cf. figure 3).

La section « origine » se situe à l'ouest, sur la RD 79. Elle se développe dans la ZAC de la Masquère, parc d'activité créé il y a une vingtaine d'années, qui s'étend sur 42 hectares et a vocation à être urbanisé dans son intégralité. Il est en cours de commercialisation par le SICOVAL⁷. La plateforme routière de 10,5 mètres comprend une chaussée à 2 voies de 6,5 mètres, deux accotements de 2 mètres, une berme⁸ engazonnée. Deux fossés bordent la plateforme. Côté droit, une risberme⁹ de 4 mètres est placée au-delà du fossé pour l'aménagement ultérieur d'une piste cyclable en direction du canal du Midi situé à environ un kilomètre. Le giratoire situé chemin de la Masquère permettra un accès secondaire à la ZAC, ainsi qu'un accès plus aisé des poids lourds à certaines entreprises. Sa dernière branche permettra de desservir les riverains de l'ancienne RD 79 (Emmaüs, aire d'accueil des gens du voyage), désormais en impasse.



Figure 3 : Projet retenu par le maître d'ouvrage (source dossier)

⁷ Communauté d'Agglomération qui regroupe 36 communes du Sud-Est Toulousain, dont Escalquens (source dossier)

⁸ Portion d'une route sur laquelle on ne peut rouler et qui se situe sur l'accotement (Source : dictionnaire l'Internaute).

⁹ Une risberme est soit un ouvrage de consolidation d'un mur, soit un espace aménagé dans un talus (source Wikipédia).

La section « chemin de la Masquère » franchit perpendiculairement la voie ferrée avec un tracé quasi rectiligne jusqu'au carrefour avec la voie secondaire aménagé en giratoire. La plateforme routière de 13 mètres de large comporte, côté gauche, une chaussée à deux voies de 7 mètres entre bordure de trottoir, une berme engazonnée de 2 mètres et, côté droit, une piste piétons-cycles de 3 mètres ainsi qu'une berme engazonnée d'un mètre. Le tracé franchit le ruisseau du Berjean pour se raccorder sur le giratoire du collège ; la distance entre le carrefour sur la voie secondaire aménagé en giratoire et le giratoire du collège est de 140 mètres.

La voie secondaire (11 mètres de large, comprenant côté gauche une berme engazonnée d'1 mètre, côté droit une piste cycles-piétons de 3 mètres et une berme d'1 mètre) a pour fonctions la desserte de la gare ferroviaire et de Gaches Chimie, et d'accueillir la circulation des véhicules légers en direction de Baziège ou du centre d'Escalquens. Elle rejoint le tracé actuel de la RD 79. Le chemin de la gare est mis à sens unique, et une liaison pour les modes actifs (dits « mode doux ») est mise en place entre la gare et le carrefour de la Cousquille. La mise en sens interdit de l'avenue de la gare obligera les riverains à faire le détour via le carrefour du collège.

Le carrefour de la Cousquille sera aménagé avec affectation d'une voie aux « tourne-à-gauche » pour les usagers venant de Toulouse vers Escalquens (longueur 55 mètres).

Le franchissement du ruisseau du Berjean s'opèrera par la mise en place d'un dalot¹⁰ de 4 mètres de largeur par 3,5 mètres de hauteur. Le rétablissement des écoulements naturels se fera par des conduites de diamètre 800 mm et 1 000 mm (pour le fossé le plus à l'est). Deux bassins seront créés afin de permettre la rétention et le traitement de la pollution chronique des eaux de voirie.

Le coût du projet est estimé à environ 8,6 millions d'euros hors taxes (valeur octobre 2018). La mise en service est prévue pour 2021.

1.3 Procédures relatives au projet

En application des articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une procédure de concertation publique préalable du 16 octobre au 17 novembre 2017.

L'étude d'impact a été rendue obligatoire par décision de l'Ae. S'agissant d'un projet porté en partie par un établissement public sous tutelle du ministre de la transition écologique et solidaire (SNCF Réseau), l'autorité compétente pour rendre un avis sur cette étude d'impact est l'Ae.

Le conseil départemental ne disposant pas, à ce stade du projet, de la maîtrise foncière (3,7 ha à acquérir), une déclaration d'utilité publique (DUP) est nécessaire. Le projet fera l'objet d'une enquête publique menée conjointement avec l'enquête parcellaire. Le dossier transmis à l'Ae comporte le projet de dossier d'enquête publique et le projet de dossier d'enquête parcellaire. Une procédure « commodo et incommodo »¹¹ est également menée.

¹⁰ Le dalot (encore écrit *daleau*), en génie civil, désigne un petit canal recouvert d'une dalle, un élément de caniveau ou un ouvrage hydraulique semi-enterré, sorte de petit aqueduc en maçonnerie placé sous les remblais des routes ou des voies ferrées (source Wikipédia).

¹¹ Instaurée dans le cadre de la suppression de passages à niveau, de passages supérieurs (ponts-routes).

En application des dispositions de l'article R. 414-22 du code de l'environnement, l'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000¹². Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet, n'appellent pas d'observation de l'Ae.

Le projet est soumis par ailleurs à une déclaration au titre de la loi sur l'eau¹³. L'étude d'impact conclut à la non nécessité d'une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la diminution et le fractionnement des espaces naturels ; ainsi que
- la perception visuelle de remblais atteignant une dizaine de mètres,
- l'augmentation des trafics et des nuisances associées dans une perspective globale prenant en compte l'ensemble des opérations prévues sur le secteur, notamment le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94 .

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend notamment un ensemble de photomontages (état actuel, état futur), d'informations et de cartographies présentées sur fond de photos aériennes, qui permettent d'illustrer chaque thème de manière didactique. Certaines insuffisances méthodologiques sont toutefois relevées par l'Ae dans la suite du présent avis. L'étude d'impact souffre surtout d'une structuration confuse consistant à présenter de nombreux résultats d'incidences dans l'analyse des variantes ou dans la description même du projet, ce qui en rend la lecture complexe et conduit à un chapitre « impacts et mesures » peu consistant, comportant de nombreux renvois à ces parties.

L'étude d'impact a, en outre, été transmise à l'Ae sans avoir été mise à jour alors que, suite aux échanges avec les services de l'Etat, certaines précisions y ont été apportées.

L'Ae recommande une mise à jour de l'étude d'impact prenant en compte les réponses à l'avis interservices du 19 septembre 2018.

2.1 État initial

2.1.1 Occupation du sol et paysage

Le projet est situé dans un secteur à faible relief, dont le caractère rural et agricole est perturbé par l'effet de la périurbanisation. Les haies et boisements résiduels provoquent un effet de coupure bienvenu.

¹² 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).

¹³ Au titre des rubriques 2150 (rejets d'eau pluviale), 3120 (modification des profils d'un cours d'eau), 3130 (impact sur la luminosité) et 3150 (frayères).

Dans la zone de projet, la RD 79 actuelle traverse, à l'ouest de la voie ferrée, une zone de 42 ha d'activités économiques, puis, à l'est, un secteur progressivement plus résidentiel (habitat individuel et petit collectif) en approchant de la RD 16. La déviation projetée au nord de l'actuel tracé traverse des terrains aujourd'hui agricoles, bien que situés pour plus de la moitié, au sein de la ZAC. Celle-ci, encore peu occupée, s'inscrit dans une dynamique de développement lente mais active, avec des installations d'activités récentes, et a vocation à être urbanisée dans son intégralité.

L'étude d'impact indique que la déviation est compatible avec le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) d'Escalquens qui autorise, sous réserve d'exception et de justification, « *l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des voies de circulation terrestres, ferroviaires, aériennes ou aquatiques* ». Une carte mentionne en outre un emplacement réservé sur le secteur hors ZAC. Toutefois, le tracé retenu n'y est pas superposé, et les informations données mériteraient d'être détaillées.

2.1.2 Infrastructures de transport et déplacements

La route départementale (RD) 79 fait la jonction à l'ouest avec la fin de la RD 916, puis traverse la voie ferrée de la ligne Toulouse - Sète au PN 196, au niveau de zones de développement économique, avant de croiser la RD 16 puis de rentrer dans le bourg aggloméré d'Escalquens à l'est.

Les trafics moyens journaliers relevés en 2016 sur les axes principaux sont de :

- 11 800 véhicules pour la RD 79,
- 15 300 véhicules sur la RD 916 « *axe majeur pour accéder à Toulouse* »,
- 9 400 véhicules sur la RD 16.

Les poids lourds représentent de 4 % à 6 % du trafic selon les axes et les directions. Il est relevé entre 2012 et 2016 une progression globale des trafics de +2,7 % par an « *en rapport avec l'augmentation de la population des communes du secteur* ».

La gare et la RD 16 sont desservies par le bus. Ni la RD 16 ni la RD 79 ne disposent d'équipements spécifiques pour les modes actifs ; seule la RD 16 est équipée de trottoirs, sur une partie de la voie seulement.

2.1.3 Ambiance sonore

La partie « méthodes » de l'étude d'impact expose clairement les mesures et modélisations réalisées selon les normes en vigueur et logiciels reconnus. L'ensemble de la zone est identifié en ambiance initiale modérée de jour comme de nuit, seul un nombre limité d'habitations connaissant des dépassements des seuils correspondant à cette ambiance, uniquement de jour.

2.1.4 Qualité de l'air

L'étude d'impact présente des éléments généraux sur la qualité de l'air (réglementation) et à l'échelle de la région, du département et de l'agglomération toulousaine. Elle indique pour 2016 que le département ne respecte pas la réglementation pour l'ozone. À proximité des infrastructures routières, ni les objectifs de qualités pour les particules fines¹⁴, ni la valeur limite réglementaire

¹⁴ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres microns (PM 10) respirables, qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

pour le dioxyde d'azote ne sont respectés. L'étude présente le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine mais omet de signaler que celle-ci est concernée par le contentieux européen pour non-respect de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air.

2.1.5 Eau et milieux aquatiques

Le projet est susceptible de concerner l'aquifère libre des alluvions de la Garonne, constitutif de la masse d'eau souterraine n° FRFG020, en bon état quantitatif et mauvais état chimique. Il n'est identifié aucun usage sensible.

La déviation traverse le ruisseau du Berjean, qui conflue avec l'Hers mort à environ 2 500 mètres au nord-ouest du projet de déviation, après un parcours de 8 500 m. Cours d'eau de deuxième catégorie piscicole (à dominante de cyprinidés), il présente un état écologique moyen et un bon état chimique avec, jusqu'à la RD 16, un caractère plutôt naturel et végétalisé qui s'estompe progressivement pour laisser place à un ruisseau chenalisé, perché et endigué à l'aval. La taille du bassin versant n'est pas indiquée. L'étude d'impact s'appuie sur une étude Irstea - Onema¹⁵ non annexée pour définir au niveau de la zone d'étude un débit moyen interannuel compris entre 26 et 33 l/s et un débit d'étiage entre 0 et 1 l/s. Le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la commune définit un débit de crue centennale¹⁶ de 13,1 m³/s, réévalué par l'étude d'impact à 14,4 m³/s.

Le PPRi identifie un aléa fort de débordement sur une largeur de 20 à 25 mètres du lit mineur au niveau du périmètre d'étude. De fait, si la capacité du ruisseau est réduite dans la traversée du bourg et jusqu'à l'amont de la RD 16, à peine suffisante pour le débit d'occurrence décennale, l'étude d'impact démontre que dans le secteur d'étude, le ruisseau est plus encaissé avec des berges abruptes de 2,5 à 3 mètres de haut et une largeur jusqu'à 12 mètres en crête de berges, et qu'il ne déborde pas pour la crue centennale au droit du franchissement.

2.1.6 Milieux naturels

Le projet se situe dans la vallée de l'Hers, secteur fortement anthropisé et urbanisé ou en voie de l'être compte tenu notamment de la ZAC de la Masquère en cours de commercialisation. Sur le périmètre rapproché, les espaces présentant un caractère plus naturel sont des prairies en rive gauche du ruisseau de Berjean, sa ripisylve et d'anciennes parcelles agricoles.

Le projet est situé à l'écart des réservoirs de biodiversité et des corridors de la trame verte recensés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le site est en revanche bordé par une composante linéaire de la trame bleue, le ruisseau de Berjean, désigné dans le SRCE comme corridor linéaire à préserver et comme « *zone humide à vérifier* ». Aucune Znieff¹⁷ n'est recensée sur le site du projet. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à plus de 9 kilomètres.

¹⁵ Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture. Office national de l'eau et des milieux aquatiques, aujourd'hui constitutif de l'Agence française pour la biodiversité (AFB).

¹⁶ Un événement centennal, ou aléa centennal, est susceptible de se produire aléatoirement avec une probabilité de 1/100 chaque année. De la même manière pour un événement biennal (probabilité de 1/2), décennal (probabilité de 1/10) ou millénaire (probabilité de 1/1 000).

¹⁷ 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.

Habitats naturels, flore

Les principaux enjeux concernent les espaces en prairie, le ruisseau et sa ripisylve, la mare, la protection des haies et arbres remarquables. La carte des habitats naturels et la carte des composantes bocagères fournies dans le dossier sont à la fois précises et d'une appréhension aisée. La figure de synthèse des enjeux habitats-faune-flore synthétise bien les enjeux de ce site (cf. figure 4). Un tableau liste et décrit les habitats naturels recensés, leur surface et pourcentage.

Les espaces en prairie sont séparés en deux unités, de part et d'autre de la voie ferrée et en bordure du ruisseau, respectivement de 1,4 et 1,9 hectares. Traversées par le projet, elles constituent des habitats déterminants de Znieff des plaines de la région. Leur composition est typique des prairies¹⁸ mésophiles¹⁹ à mésoxérophiles²⁰ sur sols fertiles bien drainés. Néanmoins en se rapprochant de la ripisylve du Berjean, on rencontre certaines espèces caractéristiques de milieux plus humides telles que la Laîche couleur de renard, la Cirse des champs, la Fétuque faux roseau, La Potentille rampante, le Rumex crépu, le Lychnis fleur de coucou. Deux espèces d'orchidées communes non protégées ont été relevées, l'Ophrys Abeille, et le Sérapias à longs pétales (moins de 10 pieds). La présence du Cynoglosse de Crète, peu commun en Haute-Garonne, a été relevée également.

Un boisement mixte, sans enjeux botanique notable, mais faisant partie de la ripisylve du ruisseau joue, à ce titre, de multiples rôles écologiques au regard du cours d'eau. Il en est de même de la haie au nord-est du projet, une chênaie-frênaie de 70 mètres de long, haute et dense, comprenant des arbres âgés et qui se substitue, au plan écologique, à la ripisylve dégradée à son niveau.

La mare au centre de la prairie est ceinturée par une formation arborée.

Faune

Le site est décrit comme peu propice aux mammifères terrestres. Cinq espèces ont été contactées – le dossier indique la présence du Lapin de Garenne et du Ragondin ainsi que de deux espèces protégées, l'Écureuil roux et le Hérisson.

Deux espèces communes, protégées, de chiroptères ont été contactées : la Pipistrelle commune, signalée comme figurant sur la liste d'espèces prioritaires par le plan national d'actions²¹ (PNA) chiroptères, et la Pipistrelle de Kuhl, le long des haies arborées et dans un vieux pigeonnier.

Trente espèces d'oiseaux ont été observées parmi lesquelles dix-neuf nicheuses. Elles ne sont pas énumérées. Vingt-et-une espèces sont indiquées comme protégées. Le dossier précise seulement que toutes sont communes excepté la Bouscarle de Cetti et liste quatre espèces non nicheuses, le Martinet noir, l'Hirondelle rustique, l'Effraie des clochers liés au bâti environnant et le Milan noir, seule espèce inventoriée inscrite en annexe de la directive européenne « oiseaux ».

¹⁸ Les prairies préservées en rive gauche du ruisseau de Berjean appartiennent au type "Prairies à fourrage des plaines, mésophiles à mésoxérophiles" qui est un habitat déterminant de ZNIEFF en Midi-Pyrénées.

¹⁹ Un organisme mésophile est une forme de vie qui prospère au mieux dans des conditions de température modérée. (Source : Wikipédia).

²⁰ Qualifie des plantes qui croissent dans des milieux secs, mais qui ne résistent toutefois pas aux sécheresses extrêmes. (source : Wiktionnaire).

²¹ Les plans nationaux d'actions ont une valeur législative : article 23 de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009 et article 48 de la loi Grenelle 2. Un PNA est un outil de protection de la biodiversité qui a pour objectif le bon état de conservation des populations d'une ou de plusieurs espèces.

http://www.plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/pna_chiropteres_2016-2025.pdf

Les habitats à enjeux sont la ripisylve du ruisseau de Berjean et les haies arborées pour les mammifères, et la ripisylve pour les oiseaux. Seule la mare paraît être un habitat favorable aux amphibiens, une population importante de Tritons palmés ayant été recensée en mars 2017 ainsi qu'une population de Grenouilles rieuses.

Deux espèces de reptiles ont été contactées, la Couleuvre verte et jaune et le Lézard des murailles. Treize espèces de lépidoptères (papillons de jour et zygènes), cinq espèces d'odonates (libellules), et dix espèces d'orthoptères (grillons, sauterelles et criquets) ont été inventoriées.

Bien que certaines espèces protégées soient présentes sur le site, le dossier indique que la plupart sont communes et qu'aucune ne présente un statut de conservation défavorable en région.

L'Ae recommande de récapituler dans le dossier la liste complète des espèces recensées en précisant leur statut.

Paysage

Le paysage est bien décrit par le dossier ; six unités paysagères sont ainsi définies et une carte les recensant localise les axes préférentiels de perception. Il s'agit d'un paysage essentiellement périurbain, sans caractère, présentant surtout un enjeu de requalification. La seule exception est formée par la prairie au bord du ruisseau, les bâtiments de ferme attenants, la présence de haies arborées ou d'arbres qui structurent le paysage.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

2.2.1 À l'échelle de l'opération présentée

Les études préliminaires réalisées par Réseau Ferré de France (RFF) en 2010 étudiaient la possibilité d'un franchissement par « pont-rail », solution éliminée en raison de contraintes majeures notamment la nécessité de creuser d'environ 6 mètres au-dessous du terrain naturel pour le passage de la route sous la voie ferrée, incompatible avec la présence d'une nappe à 4 mètres de profondeur et un surcoût important (non communiqué) pour l'ouvrage du pont-rail. En revanche l'hypothèse d'un creusement à une profondeur réduite, compatible avec les véhicules légers et les modes actifs n'est pas évoquée.

Le dossier comporte une présentation détaillée des trois variantes envisagées (une courte et deux longues) et indique les raisons pour lesquelles, au regard de ses effets sur l'environnement, la variante longue 2 du projet a été retenue avec quelques modifications.

À l'exception du profil en travers qui diffère légèrement, c'est seulement à l'est du pont de franchissement des voies ferrées que les trois variantes se distinguent. Les variantes longues franchissent le ruisseau du Berjean et rejoignent la RD 16 sur le futur giratoire « du collègue » alors que la variante courte rejoint directement la RD 79 aménagée jusqu'au carrefour de la Cousquille. La variante longue 2 se distingue de la variante longue 1 par la création d'un sens unique dans le sens de la gare vers Escalquens, qui réduit le trafic existant actuellement sur cette section conservée, mais en contrepartie oblige les riverains à un détour par le giratoire du collègue.

La variante courte est celle qui présente le moindre impact sur la biodiversité car elle évite la traversée du ruisseau du Berjean, l'un des principaux enjeux. Pour l'aménagement du chemin de la

Gare, la création d'une piste piétons-cycle de 3,50 mètres est possible sous réserve toutefois d'acquérir une bande de terrain de 3 mètres dans les trois propriétés bâties.

Le carrefour avec la voie secondaire de la variante longue permet l'évitement d'une mare et de l'impact associé sur les amphibiens, un franchissement plus perpendiculaire du ruisseau du Berjean avec réduction de l'impact sur la ripisylve de ce dernier et réduction de la longueur de l'ouvrage hydraulique. La variante longue 2 est présentée comme la seule apportant un fonctionnement satisfaisant aux heures de pointe du matin et du soir et évitant des impacts pour les riverains et celle qui permet la mise en œuvre la plus facile d'un cheminement actif.

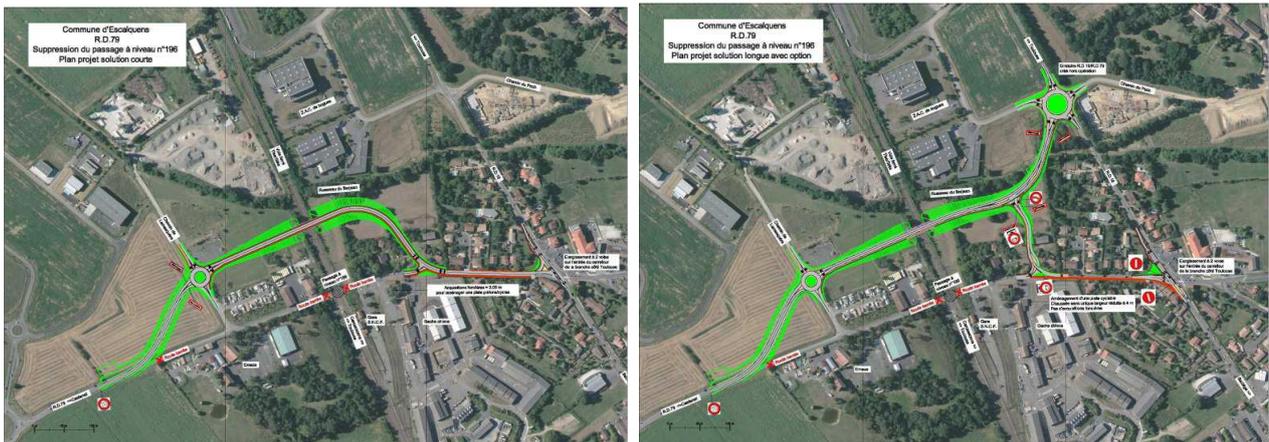


Figure 4 : Comparaison des variantes 1 courte et 2 longue (Source dossier)

L'analyse des variantes met en avant cinq enjeux environnementaux : population et santé humaine, biodiversité, sol, eau, patrimoine et paysage, et des critères fonctionnels et économiques (trafic à l'échelle du quartier à l'horizon 2023 et 2033). Ils sont qualifiés selon trois niveaux d'impact : moindre impact, moyen et majeur. L'Ae s'interroge, compte tenu des éléments dont elle dispose à la lecture du dossier, sur la qualification de l'impact retenu pour la variante courte « impact moyen » pour l'enjeu « population et santé » alors même que le dossier indique que celle-ci ne modifie pas les trafics des carrefours par rapport à ce que serait une situation « sans aménagement » et n'a aucun « effet induit ». De même la variante courte est considérée comme une variable d'impact majeur en ce qui concerne l'accès à la gare, car elle affecte trois propriétés riveraines pour aménager un cheminement piétons et cycles.

L'impact sur les terres agricoles n'est pas pris en compte par l'étude d'impact au motif qu'une partie du projet est située en ZAC.

Le critère fonctionnel d'amélioration du trafic analysé à l'horizon 2033 en tenant compte du prolongement futur de la RD 916 a manifestement joué un rôle déterminant dans le choix retenu.

2.2.2 À l'échelle du projet d'ensemble

La décision de l'Ae du 3 avril 2018 visait à conduire le maître d'ouvrage à changer la perspective de son raisonnement et à considérer le projet routier constitué de la suppression du PN 196, du prolongement de la RD 916 et du pont-route sur la RD 94. À cette échelle, la redirection des flux routiers vers ce nouveau franchissement de la voie ferrée, exonéré des difficultés de trafic et de sécurité connues par un passage à niveau, pourrait constituer une option d'évitement forte en réponse aux enjeux environnementaux du projet (destruction des sols, notamment). Il ne peut en conséquence être écarté qu'une telle option, accompagnée d'une réflexion complémentaire sur la

création d'un ouvrage dédié au seul franchissement piétons-cycles, soit de nature à constituer une solution de substitution raisonnable au regard des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

L'Ae recommande de conduire l'analyse des variantes dans la perspective du projet d'ensemble constitué de la suppression du PN 196, du prolongement de la RD 916 et du pont-route sur la RD 94, et d'examiner à cette échelle l'hypothèse d'une redirection de l'ensemble des flux routiers vers ce dernier.

L'Ae relève qu'un dossier dont elle est également saisie, la ZAC du Rivel, sur la commune de Baziège-et-Montgiscard à une dizaine de kilomètres au sud d'Escalquens, est associée à la sécurisation d'un troisième passage à niveau (PN 201), et constate que ces différentes opérations sur le secteur sont présentées isolément. Une note de mise en perspective globale permettrait de comprendre les rationalités des choix de développement proposés, notamment au regard des modifications d'infrastructures occasionnées.

2.3 Analyse des incidences de l'opération et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

2.3.1 Incidences temporaires pendant la période de travaux

La durée prévue du chantier est d'environ vingt mois.

À l'exception d'un déblai de 8 000 m³ en limite ouest, le tracé est réalisé en remblais, jusqu'à 10 m de hauteur pour le franchissement de la voie ferrée et nécessitera l'apport de 70 000 m³, auquel s'ajoutent 3 500 m³ de couche de forme.

L'étude d'impact évalue à 16 camions par jour en moyenne, pendant 10 mois, le trafic ajouté sur les axes du secteur, soit une augmentation de :

- +0,135 % du nombre total actuel de véhicules et +2,7 % du nombre de poids lourds sur la RD79 ;
- +0,170 % du nombre total actuel de véhicules et +3,5 % du nombre de poids lourds sur la RD16.

Aucun des axes n'étant actuellement saturé, sauf très ponctuellement le matin et le soir, elle conclut à l'absence de perturbation, à l'exception des travaux qui se tiendront au niveau des connexions avec les voiries existantes.

À ce stade, l'origine des matériaux n'est pas connue, et la production de gaz à effet de serre occasionnée par ces mouvements de camions n'est pas évaluée. L'Ae considère qu'une estimation, même sommaire, serait possible sur la base d'une distance forfaitaire probable, ou de plusieurs hypothèses permettant de fournir une fourchette indicative, de comparer les alternatives, et de motiver les choix au regard des enjeux de réduction des émissions polluantes. L'introduction d'un critère de sélection des entreprises sur ce critère pourrait être pertinente.

L'Ae recommande de fournir une estimation de la production de gaz à effets de serre occasionnée par la phase de travaux et de mettre en œuvre des mesures adaptées d'évitement et de réduction, notamment au travers des critères de sélection des offres pour la réalisation des travaux.

L'étude d'impact présente une série de fiche-mesures « *Chantier à faibles nuisances pour le voisinage* », « *Bonnes pratiques pour la préservation ou le dévoiement des réseaux* », « *Limitation*

du risque de pollution accidentelle en phase de chantier », « *Mesures liées aux travaux en cours d'eau* » et « *Limitation des risques liés au chantier en zone inondable* ». Claires et synthétiques, elles récapitulent l'ensemble des dispositions qui seront imposées aux entreprises, conformément aux bonnes pratiques attendues sur des chantiers de cette ampleur. Il est indiqué qu'un contrôle de la bonne mise en œuvre de ces mesures « sera réalisé régulièrement ». Il serait utile que la fréquence de cette présence régulière soit précisée, compte tenu de son rôle d'alerte.

L'impact sur les milieux naturels en phase chantier est bien traitée et n'appelle pas de remarque particulière de l'Ae.

2.3.2 Incidences permanentes

Impacts positifs

L'étude d'impact rappelle le premier impact du projet, lié à son objectif même, à savoir la suppression du risque de collision avec des trains. La variante retenue conduit par ailleurs à éloigner la RD 79 du secteur habité proche de la RD 16, qui n'est plus traversé que par un trafic réduit, monodirectionnel.

Trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes

Les impacts en phase de fonctionnement sont traités dans l'analyse des variantes. L'étude d'impact s'appuie sur une étude de trafic conduite dans le cadre de l'avant-projet en 2016 dont les résultats ne sont pas présentés en annexe. Le maître d'ouvrage a fait parvenir aux rapporteuses une actualisation de cette étude réalisée en 2017 et non incluse au dossier de 2018, qui comporte quelques précisions sur le fonctionnement pour les heures de pointes et des simulations dynamiques d'évolution 2012-2016. La présentation de la méthode ne permet pas de connaître le modèle utilisé. Il est uniquement indiqué que l'augmentation de trafic prise en compte est de 2,5 % par an.

Les incidences sont évaluées à l'horizon 2033, par comparaison entre l'état « fil de l'eau » (sans projet) et l'état projet. Il est indiqué que « *cet horizon semble être le moment le plus défavorable dans la vie de l'infrastructure. En effet, en 2033 la mise en service du prolongement de la RD 916 induit une diminution des trafics sur les axes du secteur et sur la voie nouvelle et donc une contribution de la contribution sonore de celle-ci* ». L'Ae suppose qu'il faut lire « *une diminution de la contribution sonore de celle-ci* ».

Le dossier présente des cartes de trafics de l'état projet en 2023 et en 2033 où des baisses de trafic sont effectivement constatées sur la plupart des tronçons. Il est par ailleurs avéré que la déviation permet, d'une part une meilleure répartition de la circulation entre les deux carrefours principaux de la RD 16 et d'autre part, la suppression des temps d'attente (dont la durée moyenne n'est pas précisée) au passage à niveau (passage de 101 trains par jour). Aussi, si l'on considère cette seule déviation, la conclusion de l'étude d'impact paraît correcte, à savoir « *une amélioration de la situation actuelle avec un fonctionnement futur satisfaisant de la circulation du secteur* ».

Il en est de même concernant les nuisances sonores. L'étude conclut assez aisément que la déviation n'occasionne aucun dépassement réglementaire des seuils de 60 dB(A) de jour et de 65 dB(A) de nuit, dans la mesure où le nouveau tracé reste assez éloigné des habitations (à l'exception d'un

bâtiment en ruine), et n'engendre pas de modification significative (> 2 dB(A)) sur les voies existantes. Il n'est en conséquence prévu aucune protection acoustique.

L'Ae relève néanmoins des faiblesses dans le raisonnement méthodologique, pouvant s'avérer défavorables aux riverains des axes existants, et notamment de la RD 16 :

- l'horizon 20 ans après la mise en service de l'infrastructure²² n'est pas étudié. La nécessité de sa prise en compte est bien indiquée par l'étude d'impact mais il est alors mentionné qu'« *il est proposé d'abaisser les seuils de 2 dB(A) afin de tenir compte de l'horizon d'étude proche (2023)* ». Un tel palliatif ne correspond à aucune méthode réglementaire, ni connue de l'Ae. Rien ne permet donc de confirmer que l'effet des travaux sur la RD 916, qui serait donc effectivement positif à la mise en service du prolongement en 2033²³, ne serait pas contrebalancé vingt ans plus tard par l'augmentation de trafic prévue, de +2,5 % par an ;
- les résultats ne sont pas présentés à une échelle permettant de connaître les trafics sur tous les axes où des évolutions de trafic sont attendues ;
- l'analyse des trafics démontre que la déviation de la RD 79 et le prolongement de la RD 916 ont des effets sur les mêmes axes. Ces deux opérations ne peuvent en conséquence être considérées isolément, sous peine d'un « saucissonnage » de leurs effets. La notion de modification significative des voies existantes pour l'analyse des nuisances sonores ne prend sens qu'au regard de l'ensemble des modifications engendrées par le projet composé de ces deux opérations ; la [note de l'Ae sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#) rappelle que l'article R. 571-45 du code de l'environnement indique qu'« *est considérée comme significative [...] la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs [...]* ». Cette conception est à rapprocher de la notion de projet définie par le dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du même code.
- on constate que si de nombreux tronçons connaissent effectivement des baisses de trafic en 2033, certains connaissent des hausses ; un raisonnement favorable aux riverains serait en conséquence d'examiner chaque tronçon aux trois horizons 2023, 2033, et 2043, et de prendre la situation la plus défavorable pour identifier l'existence ou non de modifications significatives pour le bruit.

L'Ae recommande de :

- ***reprendre les analyses de trafic à l'échelle globale du projet constitué des deux opérations routières (déviation RD 79 et prolongement RD 916), aux horizons de mise en service de la déviation (2023), de mise en service du prolongement, et vingt ans après cette dernière ;***
- ***vérifier l'absence de modification significative pour l'horizon le plus défavorable pour chacun des tronçons connaissant une hausse des trafics ;***
- ***définir le cas échéant, les mesures de protection acoustique adaptées en cas de dépassement des seuils réglementaires.***

Bien que le dossier de la ZAC du Rivel précédemment évoqué ne permette pas de connaître les augmentations de trafics sur la RD 16 susceptibles d'être générées à hauteur d'Escalquens, il n'est

²² Par référence à l'annexe 4 de la circulaire du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles

²³ L'étude d'impact prend une hypothèse de mise en service du prolongement de la RD 916 en 2033. Selon le conseil départemental, cet aménagement fait l'objet d'études avancées et pourrait voir le jour plus rapidement.

pas impossible que les mêmes tronçons soient affectés également de manière significative, au-delà des 2,5 % par an forfaitairement attendus du fait du développement économique d'ensemble du secteur.

L'Ae recommande :

- **de vérifier les effets de la ZAC du Rivel sur les voiries autour de la déviation de la RD 179 ;**
- **si des augmentations de trafic significatives sont modélisées notamment sur la RD 16 au-delà des 2,5 % par an prévus forfaitairement, de prendre en compte la ZAC du Rivel, la déviation de la RD 79 et le prolongement de la RD 916 pour déterminer si la modification due à l'ensemble de ces aménagements est significative en matière de bruit et de traiter alors les impacts sonores dans leur ensemble.**

L'Ae rappelle que les maîtres d'ouvrage ont une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, en application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, avec le respect des seuils applicables de 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit.

Émissions polluantes

Le dossier indique qu'une étude de la qualité de l'air de niveau III, définie par la circulaire sur la qualité de l'air DGS/SD7B n°2005-273 du 25 février 2005, est nécessaire. Aucune mesure in-situ n'a été réalisée, bien que la réglementation propose que, pour les études de niveau III, une campagne de mesures soit réalisée sur la zone d'étude (bande de deux cents mètres).

Les polluants étudiés sont : CO, NOx, NO₂, particules, SO₂, benzène, hydrocarbures totaux, nickel et cadmium. Elle ne différencie pas les résultats entre les PM 2,5 et les PM 10. L'Ae rappelle par ailleurs que la circulaire de 2005 a été remplacée le 22 février 2019²⁴. Le dossier présente trois tableaux des émissions, pour l'état actuel 2016, pour le scénario sans projet 2023 et pour le scénario avec projet en 2023, ce qui, comme pour les trafics et les nuisances sonores, ne permet pas une projection de la situation vingt ans après la mise en service de l'infrastructure.

L'étude indique pour le scénario au fil de l'eau une diminution de la plupart des émissions, les effets réducteurs des améliorations technologiques venant compenser les augmentations prévisibles de trafic. Une augmentation de 4 à 6 % est néanmoins attendue pour les émissions en dioxyde de soufre et en métaux. Entre ce scénario au fil de l'eau et l'état futur avec le projet sur la RD 79, les augmentations d'émission sont significatives, entre 10 et 30 % selon les polluants, et ce sur tous les axes. Pourtant, in fine, l'étude conclut qu'« aucune différence n'est attendue avec le projet par rapport au scénario de référence²⁵ car le projet ne causera pas du trafic supplémentaire mais juste une modification locale des circulations (et donc des émissions). Ce déplacement des émissions est peu significatif étant donnée la faible surface de la zone concernée ».

L'analyse des coûts collectifs de la pollution de l'air apparaît d'ailleurs contredire cette conclusion en indiquant que « les coûts liés à la pollution atmosphérique augmentent entre 2016 et 2023 du fait de l'augmentation du trafic sur l'aire d'étude et ce malgré le renouvellement du parc automobile.

²⁴ Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières » des ministères en charge de l'environnement et de la santé, et le guide qu'elle vise « Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routière ».

²⁵ Également appelé « scénario au fil de l'eau » par le dossier. L'article R. 122-5 du code de l'environnement le définit comme un « aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ».

À l'état futur, les coûts liés à la pollution atmosphérique augmentent par rapport au scénario fil de l'eau du fait de la création de la nouvelle voirie ».

L'Ae recommande de reprendre les prévisions d'émissions de polluants atmosphériques en fonction des données consolidées de trafic et de mettre en cohérence les conclusions sur leurs effets.

Mobilités actives

L'intention de faciliter les mobilités actives, piétons et cycles est traduite dans le projet par la création en bordure de la déviation et sur le tronçon de la RD 79 mis à sens unique, de voies dédiées de configuration variable : bandes multi-usages et mono-directionnelles de 1,5 m à l'ouest, de 1,25 m assorties d'un trottoir piéton en section principale, et de 3,4 m assortie d'un trottoir entre la gare et le carrefour de la Cousquille. La voie secondaire ne dispose pas de voie dédiée. L'accès sécurisé des piétons et personnes à mobilité réduite n'est pas garanti sur la totalité des tracés, considérant les questions de pente et la nécessité de disposer de voies différenciées pour les piétons et pour les cycles.

L'Ae recommande de reprendre le projet concernant les mobilités actives selon les règles et normes en vigueur.

Impacts sur les milieux naturels, agricoles et forestiers

L'analyse des impacts sur les habitats indique une superficie effectivement détruite de 2,86 ha, dont 55 % de prairies (prairies à fourrage des plaines, mésophiles à mésoxérophiles pour les deux tiers, pâturages abandonnés et terres agricole en évolution vers la prairie pour le tiers restant), 27 % de terres cultivées et 12 % de surfaces à usage urbain et industriel.

En ce qui concerne la faune et la flore, le dossier retient cinq niveaux d'impact avec une graduation de « nul à très faible » jusqu'à « très fort » pondéré selon l'importance relative des « *surface et longueur impactée* » et selon l'enjeu local. Le tableau figurant dans l'état initial qui recense les habitats est complété des données chiffrées de la surface réellement affectée, du pourcentage représenté par rapport à la situation initiale avant travaux et du niveau d'impact. La carte des habitats naturels affectés par le projet (figure 94 du dossier), celle précisant le niveau qualitatif des effets sur les habitats naturels (figure 95) et celle figurant ceux sur les corridors biologiques (figure 96) donnent au lecteur une vision claire et précise des incidences du projet sur la biodiversité.

La présentation des mesures « éviter – réduire – compenser » (ERC) est lisible, sous forme de tableaux et d'illustrations avec un descriptif précis des modalités techniques. Le dossier renvoie toutefois à une carte n° 4 introuvable sous ce titre, qui renvoie vraisemblablement à la figure 97.

Le projet détruit la ripisylve du ruisseau de Berjean sur environ trente mètres sur chaque rive, notamment une aulnaie-frênaie en bon état de conservation sur la rive gauche du ruisseau. Bien qu'il soit trop rapidement conclu que « *aucun habitat présent dans le site n'a de caractère humide* » sans qu'il soit fait état de la mise en œuvre d'une méthodologie éprouvée pour leur détermination, les fonctionnalités spécifiques de la ripisylve et de ses milieux humides sont correctement pris en compte.

Le projet entraîne une destruction et fragmentation des espaces – 1,55 ha d'habitats prairiaux et assimilés sont détruits, la prairie – qui perd 1/3 de sa surface – est coupée en deux (impacts qualifiés

de niveau moyen). La mare, conservée, va être isolée par la nouvelle route du seul corridor biologique d'intérêt pour les amphibiens, la ripisylve et le lit du ruisseau. Un passage à faune est prévu pour maintenir la liaison écologique entre la mare et le ruisseau. Cette fragmentation affecte également les oiseaux, l'Écureuil roux et le Hérisson, entraîne la rupture de la continuité des axes de vol des chiroptères, une perte de leur terrain de chasse (180 mètres de haies arborées situées sur l'emprise) et des risques de collision avec les véhicules. Le dossier synthétise les impacts sur les habitats d'espèces et les corridors biologiques et les facteurs réducteurs ou aggravants.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées sont figurées et localisées de manière claire et précise sur la figure 97 du dossier, récapitulées et chiffrées dans le tableau 27. À l'échelle de la seule déviation de la RD 79, elles sont équilibrées et n'appellent pas d'observation majeure²⁶.

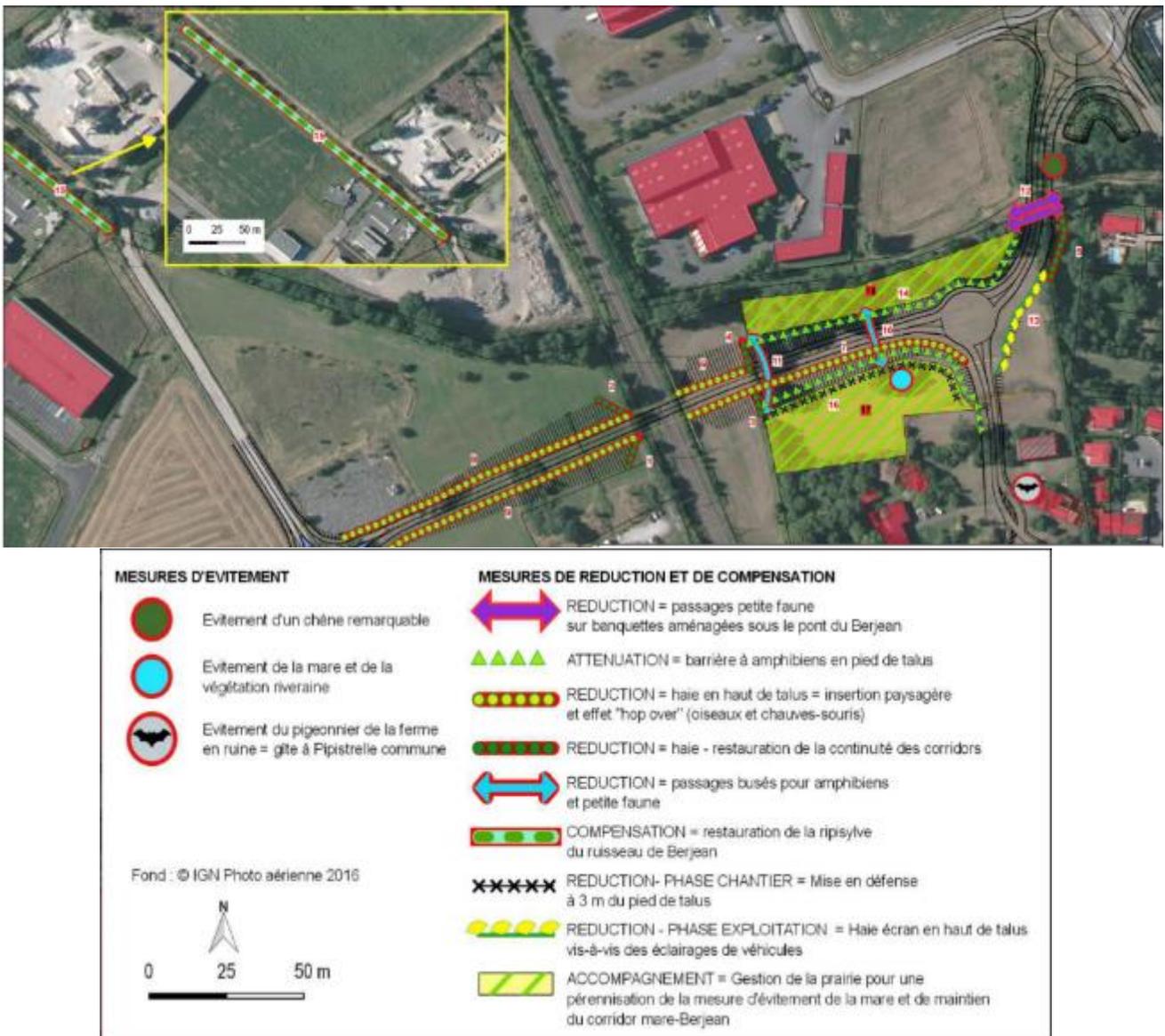


Figure 5 : Mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet. Source : dossier

L'étude d'impact ne précise toutefois aucun élément de maîtrise foncière permettant au maître d'ouvrage de s'engager sur la mise en œuvre effective des mesures compensatoires.

²⁶ La DDT signale que les travaux de débroussaillage devront être menés après le 1^{er} septembre et non après le 1^{er} août.

L'Ae recommande de confirmer les engagements de mise en œuvre des mesures compensatoires au regard de la maîtrise foncière des terrains.

Le cumul des effets entre la déviation et le prolongement de la RD 916 permet de conclure à l'absence d'effets négatifs et, pour la biodiversité, à un effet qualifié de « négligeable », sans justification argumentée et alors que chacun des projets fractionne un peu plus les espaces.

L'Ae recommande de fournir une analyse plus étayée des effets négatifs cumulés sur la fragmentation des espaces et la biodiversité.

Perceptions visuelles

L'infrastructure, en remblai sur une hauteur atteignant une dizaine de mètres au niveau du franchissement de la voie ferrée, va créer une coupure visuelle importante. Sur près de la moitié de son cours, elle longe le Berjean, sans néanmoins modifier significativement une visibilité vers le lointain déjà réduite par la ripisylve. Les photos-montages font état de talus végétalisés et arborés en crête qui accentuent encore la hauteur de l'ouvrage, d'autant qu'ils montrent des alignements réguliers d'arbres qui se développent en hauteur, de type peuplier. Le projet est situé en dehors de la zone tampon du canal du Midi, ce qui ne crée pas de prescription spécifique. Toutefois, un soin particulier devra être apporté au choix des essences végétales du remblai routier afin que la stratification arborée implantée se rapproche de celle de la ripisylve.

L'Ae recommande d'accorder un soin renforcé à la stratification arborée des remblais afin de permettre une meilleure insertion visuelle du projet.

Rétablissement des écoulements naturels et gestion des eaux pluviales

Le franchissement du Berjean sera assuré par un pont cadre dimensionné pour la crue centennale, positionné de manière à assurer la reconstitution d'un radier de fond de lit de l'ordre d'une quarantaine de centimètres, et qui conserve un tirant d'air de 90 cm par rapport au haut du cadre. Il sera équipé de deux banquettes pour le passage de la petite faune.

Bien qu'il soit techniquement avéré selon les calculs présentés par le maître d'ouvrage, validés par la DDT, que le Berjean n'est pas débordant pour la crue centennale, l'étude d'impact vérifie la compatibilité formelle du projet avec le PPRi. Les zones rouge et violette du zonage réglementaire semblent ne pas interdire « *dans toutes les zones les voiries nouvelles et les ouvrages de franchissement sous réserve de permettre le transit des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue.* »

Compte tenu du profil « en chapeau » de la voirie, les eaux de chaussées sont traitées par deux réseaux séparés, pour une superficie active drainée de 0,69 ha à l'est, et de 0,71 ha à l'ouest²⁷. La collecte s'effectuera par caniveaux en partie surélevée et par fossés de bord de route sur la partie non surélevée. Les écoulements de trois fossés qui collectent les eaux pluviales du secteur seront repris par ces mêmes installations, sans que l'étude d'impact ne fournisse d'indication sur les débits ainsi récupérés, ni ne justifie la nécessité de mélanger ces eaux a priori non souillées avec les eaux de chaussée, au lieu de créer un rétablissement hydraulique. L'ensemble des eaux collectées sera conduit vers deux bassins, puis rejeté vers le Berjean pour le bassin est de 220 m³ avec un débit de

²⁷ Valeurs relevées dans le tableau du § 5.6.2.2.2. Au § 6.1.5.2, les valeurs indiquées sont de 0,8 ha et de 0,91 ha.

fuite de 11,7 l/s, vers l'Hers mort pour le bassin ouest de 240 m³, avec un débit de fuite de 14 l/s. Le dimensionnement des bassins est calculé pour une pluie décennale, ce qui est acceptable en milieu non urbanisé, la valeur n'est toutefois pas fournie. Les débits de fuite sont justifiés comme étant « *le plus petit débit de fuite acceptable techniquement, soit le débit capable d'un orifice de 10 cm de diamètre (en-deçà, fort risque d'obstruction)* ».

Un dispositif de fermeture des bassins est prévu en cas de pollution accidentelle. Leurs surfaces sont calculées pour permettre la décantation des matières polluantes d'une pluie annuelle. Le dispositif permet le respect de l'objectif de bon état pour les matières en suspension. Par contre, les concentrations en cuivre, cadmium et zinc dépassent dans les deux cas le maximum du bon état. Celui-ci est satisfait au niveau de l'Hers après dilution, mais les débits d'étiage sont trop faibles dans le Berjean pour assurer cette dilution. L'étude d'impact relativise cette conclusion pour trois motifs : l'analyse considère la fraction particulaire (alors que le bon état ne s'attache qu'à la fraction dissoute), les seuils de potabilité ne sont pas atteints pour ces paramètres, et la voirie actuelle qui sera remplacée ne dispose d'aucun dispositif d'assainissement. Ce troisième argument n'est pas recevable, la concentration des rejets en un point n'étant pas toujours plus favorable qu'un dispositif plus rustique permettant l'infiltration des eaux. Le dossier ne précise d'ailleurs pas si un dispositif par bassins d'infiltration n'était pas envisageable.

L'Ae recommande de justifier le non recours à un dispositif d'infiltration, au regard des sensibilités des milieux récepteurs, et le cas échéant, de prévoir la mise en œuvre d'un dispositif de traitement complémentaire.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le projet prévoit un suivi environnemental du chantier – mission complète de l'assistance à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises et au suivi des travaux jusqu'à la réception de l'ouvrage pour un montant (HT) de 8 000 euros, le suivi des mesures est estimé à 12 000 euros et l'ensemble des mesures environnementales à 95 000 euros.

L'Ae rappelle que le suivi doit permettre de vérifier le niveau d'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, et si besoin de réajuster ces mesures, mais plus globalement de vérifier les hypothèses de l'étude d'impact par l'appréciation de l'évolution effective de l'état de l'environnement après réalisation des travaux.

L'Ae recommande d'élargir le périmètre thématique du suivi à la vérification de la robustesse des hypothèses utilisées sur les évolutions de circulation et de ses conséquences environnementales sur le bruit et la qualité de l'air.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré. Il mériterait d'être complété par les principales mesures « éviter, réduire, compenser » du projet.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis et de compléter celui-ci par la description des mesures ERC.