



Autorité environnementale

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

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur l'aménagement à deux fois deux voies de la
route nationale 124 entre Gimont et
L'Isle-Jourdain (32)**

n°Ae : 2021-112

Avis délibéré n° 2021-112 adopté lors de la séance du 9 décembre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 décembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement à deux fois deux voies de la route nationale 124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain (32).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 : Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département du Gers, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 septembre 2021.

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 a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 18 octobre 2021 :

- le préfet de la région Occitanie, qui a transmis une contribution en date du 29 novembre 2021,*
- le préfet du Gers, qui a transmis une contribution en date du 27 octobre 2021,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé d'Occitanie, qui a transmis une contribution en date du 22 novembre 2021.*

Sur le rapport de Céline Debrieu-Levrat et Thierry Galibert, 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

L'opération portée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie, maître d'ouvrage, est relative à la réalisation de la dernière section de mise à deux fois deux voies de la RN124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain (32), d'une longueur de 13 km. Il s'inscrit dans le cadre de la réalisation de la mise à deux fois deux voies de cette infrastructure entre Auch (32) et la RD 65, à l'ouest de Toulouse (31), aménagement déclaré d'utilité publique (DUP) en 1999. Cette DUP a fait l'objet d'une prorogation en 2009 puis en 2019.

Le dossier est présenté à l'Ae dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Les principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae sont :

- la préservation de la biodiversité ;
- la gestion qualitative et quantitative de l'eau et la préservation des zones humides ;
- la prévention des nuisances sonores ;
- l'impact sur l'urbanisation.

L'Ae note que le maître d'ouvrage a fait le choix de limiter strictement l'objet de l'étude d'impact aux incidences du projet sur les domaines relevant du champ de l'autorisation demandée, ne respectant pas ainsi le contenu d'une étude d'impact tel que précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Ne sont ainsi pas traitées les incidences en termes de nuisances sonores, d'émissions de gaz à effet de serre, de développement de l'urbanisation, de prise en compte de la dépollution de l'ancienne décharge située sur le tracé, l'implantation de la base de vie du chantier, mais également les incidences en phase travaux et les informations demandées spécifiquement pour les infrastructures de transport. Les éléments transmis à l'Ae, postérieurement à la saisine ne répondent que partiellement à ces lacunes. Il apparaît donc nécessaire de procéder à un complément de l'étude d'impact du projet en conformité avec la réglementation, en analysant l'ensemble des thématiques requises, et de fournir les volets spécifiques aux infrastructures de transports visés au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont les effets sur le développement de l'urbanisation. Le dossier complété par ces éléments devra être présenté à l'Ae pour nouvel avis pour pouvoir assurer une complète information du public.

L'Ae formule, de plus, plusieurs recommandations relatives aux compléments présentés dans le dossier de saisine. Elles portent notamment sur :

- la durée des obligations réelles environnementales prévues pour compenser les incidences résiduelles de l'infrastructure,
- l'aboutissement des démarches de compensation prévues dans le dossier.

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

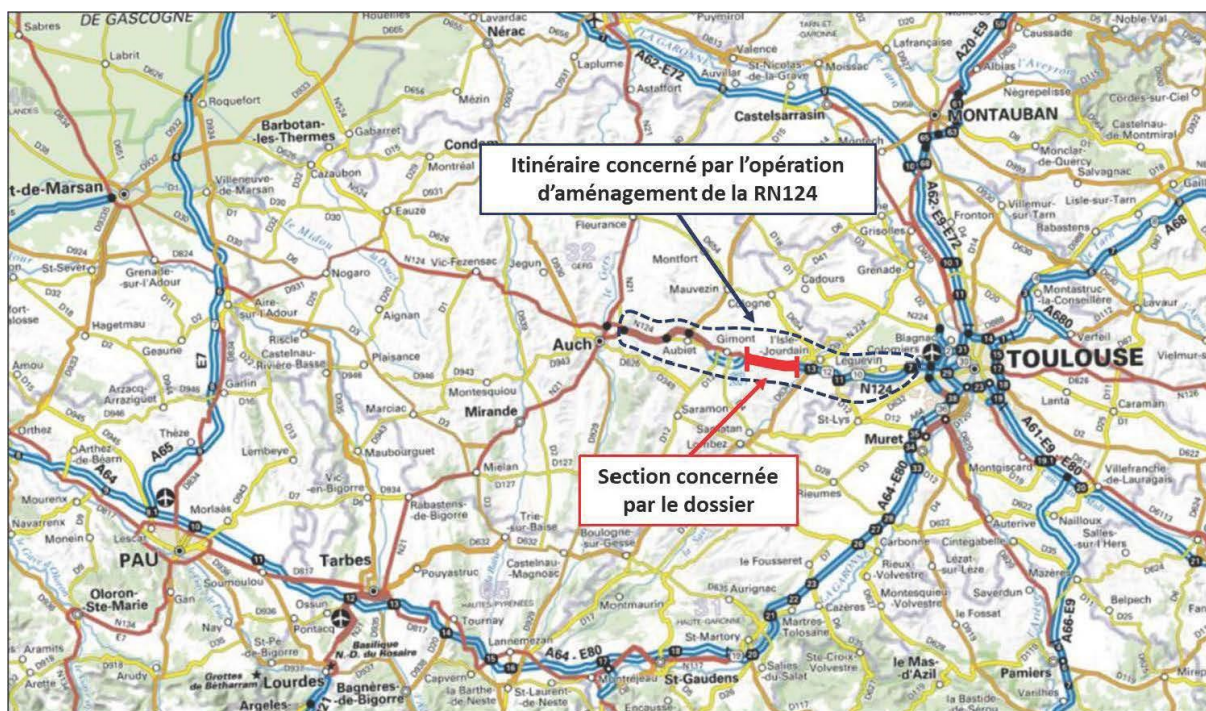
1.1 Rappel du contexte, présentation du projet et de l'opération

Le projet de mise à deux fois deux voies de la route nationale 124 (RN124) entre Gimont et L'Isle-Jourdain s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN124 entre Auch et la route départementale 65 à l'ouest de Toulouse, sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie. L'aménagement de la RN124 dans son ensemble a pour objectif de fiabiliser et sécuriser les itinéraires de transit sur la RN124 tout en étant compatible avec les prescriptions techniques relatives à l'ITGG (itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse)² dans lequel est inscrite la RN124 entre Auch et l'Isle Jourdain.

L'opération doit notamment permettre :

- de désenclaver le département du Gers en facilitant les échanges entre Auch et Toulouse ;
- de desservir de manière fine les territoires traversés ;
- d'améliorer les conditions de déplacement des usagers.

L'aménagement de la RN124 entre Auch et Toulouse a été déclaré d'utilité publique (DUP) par décret du 3 août 1999, prorogé en 2009 pour une durée de dix ans, puis en 2019 pour une durée de cinq ans.



La DUP portait sur l'aménagement de trois sections :

- la section Auch–Aubiet, entre Auch Est et Aubiet Ouest, mise en service en 2012 ;
- la section entre Aubiet Est et L'Isle–Jourdain, composée de la déviation de Gimont (en cours de réalisation) et la section Gimont – L'Isle–Jourdain (objet du présent dossier) ;
- la section entre Pujaudran Est et la RD65, intégrant la déviation de Léguevin (mise en service en 2009) et la mise aux normes des accotements (bande d'arrêt d'urgence – BAU) de la déviation de Pujaudran.

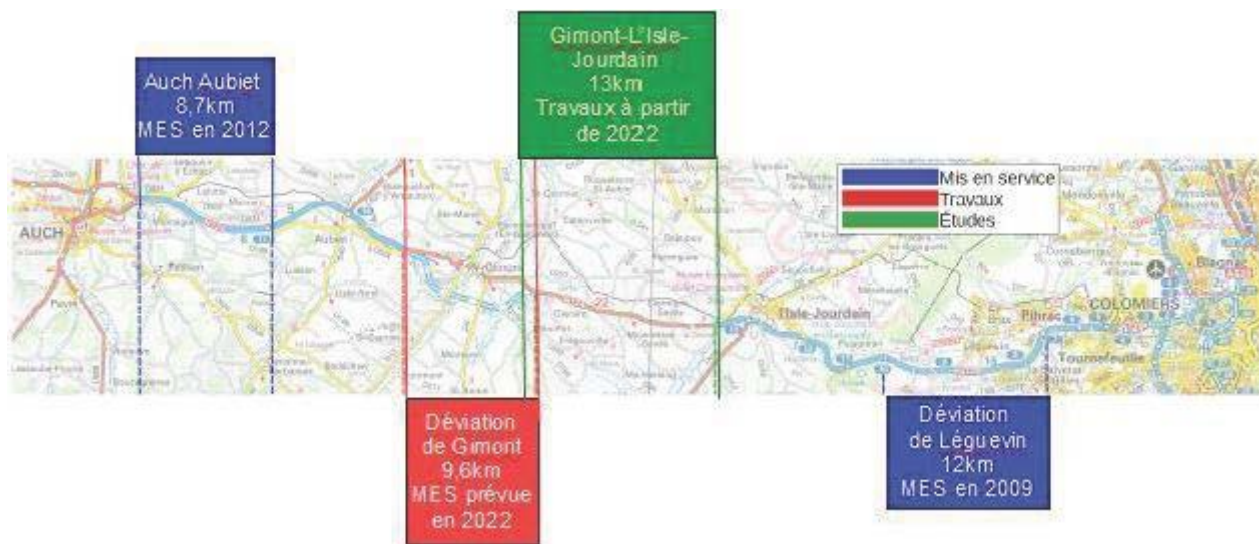


Figure 2 : Synoptique de l'aménagement de la RN124 entre Auch et Toulouse. Source : Dreal Occitanie

Le tracé de la future 2x2 voies se raccorde à l'ouest à la déviation de Gimont, en cours de réalisation, et à l'est à la déviation de L'Isle–Jourdain existante. Le parti d'aménagement de la route express consiste essentiellement en un tracé neuf majoritairement au sud et en parallèle à l'actuelle RN124. L'itinéraire de substitution emprunte autant que possible la RN124 actuelle³ qui sera déclassée en route départementale RD924 lors de la mise en service de la nouvelle RN124.

Le projet d'aménagement de la RN124 entre Gimont et L'Isle Jourdain est composé des éléments suivants :

- la section courante de l'aménagement, d'une longueur totale de 13 km entre la déviation de Gimont côté ouest et la déviation de L'Isle–Jourdain côté est composée de 12 km en tracé neuf entre l'extrémité ouest et le carrefour giratoire RN124 / RN224 existant au droit de la plateforme ITGG sur la commune de L'Isle–Jourdain, et d'un kilomètre en aménagement sur place de la déviation de L'Isle–Jourdain existante entre le carrefour giratoire RN124 / RN224 et l'extrémité Est.
- deux échangeurs :
 - l'échangeur de Lafourcade à l'extrémité ouest du projet, qui présente deux carrefours giratoires. La configuration de la bretelle de sortie depuis L'Isle–Jourdain est en boucle. Le barreau de liaison entre les deux giratoires franchit la section courante en passage supérieur. Le carrefour giratoire nord constituant l'extrémité provisoire de la déviation de Gimont, sa réalisation, ainsi que celle des raccordements de la voirie locale associés, est prévue dans le cadre des travaux de cette déviation.

³ La RN124 subsiste en parallèle à la future RN124, celle-ci n'acceptant pas certains véhicules (tracteurs, etc..).

- l'échangeur de Choulon à l'extrémité est du projet, d'une configuration similaire à celui de Lafourcade, permet notamment d'assurer les échanges entre la RN124 et la RN224.
- des rétablissements de voies avec franchissement de la section courante et notamment la route départementale RD924, qui constitue l'itinéraire de substitution, sur les sections interceptées par l'aménagement⁴. Ces rétablissements sont complétés par des voies latérales de désenclavement (VLD) rétablissant les accès riverains.

Enfin, des bandes cyclables seront implantées sur l'ensemble du linéaire de la RD924 rétablie, ainsi que sur l'une des VLD.



Figure 3 : Vue en plan général de l'aménagement (source : dossier d'étude d'impact)

La mise en service de ce tronçon est envisagée pour 2027.

1.2 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant une demande de dérogation à la protection stricte des habitats et des spécimens d'espèces protégées.

Plusieurs installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) du projet d'aménagement de la RN124 sont soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement.

Il s'agit de :

- la création de surfaces imperméabilisées et l'interception de bassins versants naturels par l'infrastructure routière créée (rubrique 2.1.5.0) : ces travaux nécessitent la mise en place d'un réseau d'assainissement ayant un rôle de collecte, d'écroulement et de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière ;
- la création d'ouvrages de franchissement des cours d'eau (rubriques 3.1.10, 3.1.3.0 et 3.1.5.0) ;
- la modification du profil en long et en travers de certains cours d'eau (rubrique 3.1.2.0) ;
- la création de remblais dans le lit majeur de la Save (rubrique 3.2.2.0) ;
- le remblaiement / assèchement de zones humides, en particulier à l'extrémité est du projet sur la zone humide de la Save (rubrique 3.3.1.0).

⁴ Mais également : la route de l'ancien lavoir au Rogou ; la route départementale RD39 ; le chemin rural de Capitani ; le chemin de grande randonnée GR653 et la voie communale VC2 – Chemin de Marestaing nécessitant l'élargissement de l'ouvrage en passage inférieur existant.

Par ailleurs, la réalisation du projet nécessite, conformément à l'article L. 411-2 du code de l'environnement, de solliciter une dérogation à certaines interdictions concernant les espèces protégées, à savoir :

- la destruction de spécimens d'espèces animales et végétales protégées ;
- la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées ;
- la perturbation intentionnelle d'individus d'espèces animales protégées ;
- la récolte, la capture et le déplacement d'espèces animales et végétales protégées.

Sont concernées quatre espèces végétales, cinq espèces d'insectes, dix espèces d'amphibiens, cinq espèces de reptiles, soixante-deux espèces d'oiseaux et vingt-deux espèces de mammifères (dont dix-huit espèces de chiroptères).

1.3 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae sont :

- la préservation de la biodiversité ;
- la gestion qualitative et quantitative de l'eau et la préservation des zones humides ;
- la prévention des nuisances sonores ;
- l'impact sur l'urbanisation.

2. Conformité de l'étude d'impact présentée

2.1 Les insuffisances de l'étude d'impact

L'étude d'impact est présentée en trois volets ; le premier est constitué par l'étude d'impact initiale, réalisée en 1997 dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2X2 voies de la RN124 entre Auch et Toulouse, et les deux autres sont des compléments portant sur les volets eau et milieux naturels.

L'étude d'impact initiale examine le projet dans son environnement de 1997 ; elle n'est pas actualisée, alors même que des évolutions significatives sont susceptibles d'avoir eu lieu durant les vingt-trois ans qui la séparent du dossier présenté. En outre, elle ne comporte pas tous les éléments requis par la réglementation aujourd'hui en vigueur.

Ce choix d'une actualisation limitée à l'étude des seuls aspects environnementaux pour lesquels une nouvelle procédure d'autorisation est engagée n'est pas conforme aux dispositions du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement qui prévoit : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter*

pour avis l'autorité environnementale ». L'actualisation devrait concerner donc tous les volets de l'étude d'impact à l'échelle globale du projet. Cette présentation pourrait, dans ce cadre et sous réserve de justifications à apporter, ne prendre en compte que certaines des thématiques listées dans cet article.

Le maître d'ouvrage justifie son choix de ne pas actualiser les autres domaines environnementaux dans le préambule du dossier (pièce 0, chapitre 2-5).

La principale justification est liée à l'évolution des trafics sur la partie faisant l'objet du présent dossier, ces trafics étant indiqués, malgré une augmentation en cas de réalisation du projet, comme restant inférieurs à ceux qui étaient prévus par la DUP. Le dossier indique, en outre, qu'il n'a pas été identifié de nouvelles incidences paysagères, mais que, concernant le patrimoine, *« si le constat de l'absence d'atteinte à aucun monument ni site protégé n'a pas évolué depuis la DUP, des diagnostics archéologiques seront prochainement réalisés⁵ sur la totalité de l'emprise routière, leurs résultats permettant de statuer sur la nécessité de mener des fouilles préalablement aux travaux »*. Par ailleurs, suite à la visite de terrain, le maître d'ouvrage a fait parvenir aux rapporteurs l'analyse faite en 2018, dans le cadre du dossier de prorogation de la DUP. Elle mentionne une évolution des trafics sur l'axe, compare taux de croissance constatés par rapport aux hypothèses retenues dans le dossier socio-économique initial, fournit des données socio-économiques actualisées en prenant en compte les mises à 2x2 voies et le changement du programme avec deux échangeurs à Lafourcade et au Choulon, l'actualisation des coûts du projet et la comparaison avec le montant de l'opération présenté dans le dossier DUP.

Concernant la qualité de vie, il est indiqué dans le dossier que *« des études complémentaires relatives à l'impact acoustique de la section Gimont – L'Isle-Jourdain sont actuellement réalisées, comprenant notamment des campagnes de bruit in situ dans les différentes zones d'études. Elles permettront de définir précisément les dispositifs de protection acoustique à mettre en œuvre afin de ramener les nuisances à des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires, de jour comme de nuit, et quelles que soient les conditions météorologiques. Ces protections seront de différents types : écrans absorbants, merlon anti-bruit, glissière en béton armé et isolation de façade pour les bâtis isolés »*.

L'Ae considère que cette justification n'est pas suffisante, eu égard à l'ancienneté de l'étude initiale et à ses insuffisances au regard du cadre réglementaire en vigueur. Elle revient à justifier l'absence de prise en compte des incidences du projet sur l'environnement – non étudié au regard de l'état actuel de ce dernier – alors même qu'en 25 ans les constats de la dégradation globale de l'état de l'environnement appellent des mesures accrues (changement climatique, fragmentation des espaces ...). Par ailleurs, l'étude d'impact initiale n'a pas fait l'objet d'un avis d'une autorité environnementale⁶. La mise en œuvre des tronçons déjà réalisés⁷ ou en cours de réalisation n'a pas, non plus, fait l'objet d'un avis de l'Ae, ni d'une saisine pour décision au cas par cas. Pour autant, l'actualisation de l'étude d'impact ne peut se limiter aux seuls objets concernés par les procédures administratives nécessaires pour la mise en œuvre de l'infrastructure, ce qui reviendrait *in fine* à laisser les conséquences d'un projet sur des pans entiers de l'environnement non analysées, faute de procédures *ad hoc* alors qu'il est constant qu'à la fin du processus décisionnel l'ensemble des

⁵ L'arrêté préfectoral de prescriptions archéologiques a été pris le 18/10/2020.

⁶ A la date de l'élaboration de l'étude d'impact initiale, le droit français n'avait pas désigné réglementairement d'autorité environnementale.

⁷ Y compris pour la déviation de Gimont, qui sera livrée au premier trimestre 2022.

incidences d'un projet doivent avoir été analysées et les mesures pour éviter, réduire et compenser ces incidences définies. Il est indéniable que des évolutions notables à l'échelle du territoire mais également au-delà se sont produites dans les vingt années séparant l'octroi de la DUP et le présent dossier, ainsi que des évolutions réglementaires en matière de protection de l'environnement, y compris s'agissant de questions aussi essentielles que la lutte contre le changement climatique, la limitation de l'artificialisation des sols, la préservation des milieux, éléments qui doivent être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact.

Il est en conséquence nécessaire de procéder à une actualisation de l'étude d'impact du projet, notamment en analysant les différentes thématiques liées aux nuisances, aux émissions de gaz à effet de serre, aux incidences en phase travaux) en y intégrant que les volets spécifiques aux infrastructures de transports visés au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont le développement de l'urbanisation. Un dossier complété de ces éléments devrait lui être de nouveau présenté.

Compte tenu de l'option prise par le maître d'ouvrage, l'analyse de l'étude d'impact sera présentée, dans le présent avis, en deux parties :

- un chapitre 2.2 présentant, sans prétendre à l'exhaustivité, les compléments nécessaires à une telle actualisation de l'étude d'impact,
- un chapitre 3 analysant les compléments présentés dans le présent dossier.

2.2 Les compléments restant à apporter à l'étude d'impact

L'Ae présente dans le présent chapitre, sans prétendre à l'exhaustivité, les points qui doivent être complétés pour répondre aux exigences réglementaires.

2.2.1 Sur l'analyse de l'état initial

Certaines des données présentées sont trop lacunaires ou obsolètes pour pouvoir apprécier la façon dont l'environnement du projet a évolué depuis 1997.

Les études de trafic sont fondées, selon l'état initial de 1997, sur une étude LOTI⁸ de 1996, non jointe au dossier, les trafics futurs ayant été évaluées à partir des trafics de 1994. Les perspectives d'évolution des trafics ont été étudiées, dans ce dossier, jusqu'en 2010. Elles indiquent que, sur la portion d'itinéraire entre Auch et L'Isle-Jourdain, le trafic serait compris entre 5 000 et 10 000 véhicules/jour. Au-delà des informations fournies dans le paragraphe 2.5 du document 0 du dossier, il serait utile de connaître, dans le dossier, la réalité constatée du trafic pour les années récentes⁹ et d'en redéfinir une perspective d'évolution à un horizon temporel postérieur à la mise en œuvre du dernier tronçon de la RN124.

Par ailleurs, le chapitre consacré à la qualité de l'air indique : « *À ce jour, il n'existe aucun relevé de la qualité de l'air à proximité du tracé actuel de la RN 124. Par conséquent, il est difficile de relier de façon précise ces émissions à des niveaux de concentration de ces polluants au niveau du sol... Ces émissions de polluants gazeux et de particules ne peuvent ainsi avoir potentiellement d'effets*

⁸ Article L. 1511-6 du code des transports : Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

⁹ Pour information, des éléments figurent dans l'étude acoustique, mais celle-ci n'est pas jointe au dossier présenté à l'Ae.

sur la santé que dans deux cas : traversées d'agglomération ou de présence de cultures sensibles (biologiques) aux abords immédiats des voies ».

Une telle assertion ne peut être acceptée dans une étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine présentée en 2021, et moins encore s'agissant d'une infrastructure de transports.

L'Ae recommande de reconsidérer le scénario de référence en procédant à un état initial actualisé fondé sur des données de comptage récentes et, en matière de qualité de l'air, de mettre en place si nécessaire les outils adéquats permettant de l'apprécier aux abords de l'actuelle RN124 et du futur tracé.

Concernant le milieu humain, l'Ae constate une augmentation sensible de la population des communes situées sur le secteur étudié, le cas le plus patent étant L'Isle-Jourdain qui est ainsi passé de 5 029 habitants en 1990 à 8 961 habitants en 2018.

Ce point joue notamment sur l'exposition éventuelle aux nuisances sonores de la RN124, mais aussi sur la qualité de l'air des personnes éventuellement exposées par le nouveau tracé de la route nationale. Pour le bruit, l'étude d'impact initiale a calculé la position des isophones 60 dB(A) et 65 dB(A) en période diurne. Pour la section Gimont – L'Isle-Jourdain, ils sont situés respectivement à 120 m et 50 m de la chaussée, pour un trafic de 500 véhicules/heure entre 6h et 22h.

Selon l'étude d'impact initiale, « *toutes les habitations riveraines de la RN124 subissent des nuisances sonores supérieures à 65 dB(A)). Au-delà de 120 mètres de part et d'autre de la RN124, le niveau de bruit est inférieur à 60 dB(A) en période diurne et à 55 dB(A) en période nocturne* ». Une étude acoustique prenant en compte la situation actuelle de la RN124 et le futur tracé et identifiant les habitations susceptibles d'être concernées devra être intégrée à l'actualisation de l'étude d'impact. L'Ae note que cette étude est d'ores et déjà prévue (cf.2 du présent avis). Suite à la visite de terrain, le maître d'ouvrage a fait parvenir aux rapporteurs de l'Ae les éléments présents dans l'étude acoustique en cours.

Les rapporteurs ont pu prendre connaissance de l'étude acoustique réalisée mais non jointe à l'étude d'impact. De ce fait, l'étude ne peut être regardée comme constituant un engagement du maître d'ouvrage à réaliser les aménagements projetés.

Les mesures acoustiques de l'état initial ont été effectuées sur quinze points à l'occasion de deux campagnes de mesures effectuées en décembre 2020, en période de pandémie « Covid 19 ». Pour réaliser la modélisation des impacts acoustiques, l'état initial a été revu en utilisant la proportion véhicules légers/poids lourds antérieure à la période de pandémie pour donner une image plus réaliste de la situation à l'horizon 2045, en prenant en compte une augmentation de trafic linéaire de 1,5% par an (entre la date de mise en service (2025) jusqu'à 2045). Toutefois, les chiffres utilisés pour la description de la situation initiale ne sont pas cohérents avec ceux fournis dans le préambule du dossier sur la section concernée (les chiffres indiquent des trafics 2025 en situation projet de 16 900 véhicules/jour¹⁰ alors que la modélisation est construite sur une moyenne oscillant entre 13 100 et 14 000 véhicules par jour sur les tronçons les plus fréquentés).

¹⁰ Le dossier présenté en 2018 pour la prorogation de la DUP évoque des trafics 2025 situés entre 15 700 et 16 400 sur ce tronçon).

L'Ae recommande de présenter l'étude acoustique dans le dossier après l'avoir revue en prenant comme base initiale le trafic présenté dans l'étude d'impact (préambule, p.11) ou des mesures effectuées récemment, pour en déduire le nombre de protections acoustiques à réaliser suite à cette nouvelle modélisation.

L'état initial de 1997 consacre un paragraphe à l'effet de serre indiquant « *La vitesse de ce réchauffement s'accroît, les recherches prospectives conduisent à des estimations d'augmentation de la température moyenne de 0,3° C par décennie au cours du siècle prochain, ce qui conduit à un réchauffement de +1° C d'ici 2025 et +3° C à la fin du siècle* » et conclut « *Ces fluctuations thermiques sont toutefois comparables aux fluctuations du passé. Aussi certains chercheurs ne reconnaissent pas la corrélation entre cet effet de serre et l'accumulation de gaz ayant pour origine l'activité humaine. Néanmoins, le plus important, le gaz carbonique voit sa teneur augmenter régulièrement, au rythme de 0,5 % par an* ».

Cet extrait illustre particulièrement l'ampleur des actualisations nécessaires de l'évaluation environnementale dans des domaines où la connaissance scientifique a progressé. Une présentation de l'état initial du secteur en termes de gaz à effet de serre fait évidemment défaut.

Lors de la visite de terrain, il a aussi été signalée aux rapporteurs la présence d'une décharge municipale à Monferran-Savès au lieu-dit Les Ahitous sur le tracé du projet, située en contrehaut de la source du ruisseau du Saint-Clarens et sa zone humide associée : exploitée jusqu'à fin 2007, elle comporterait des ordures ménagères, des déchets verts non broyés, des encombrants, des pneus, des déchets inertes, dont des gravats, des terres et des résidus de construction. Du fait de la présence de ces derniers, la possibilité de présence d'amiante ne peut être exclue. Elle n'a pas été prise en compte dans l'état initial.



Figure 7 : Décharge municipale fortement végétalisée (Source : rapporteurs)

Le maître d'ouvrage a fait parvenir aux rapporteurs des éléments complémentaires sur les investigations en cours sur cette modification substantielle de l'état initial : le volume de déchets à évacuer voire à traiter a été estimé à 8 500 m³ sur une épaisseur moyenne d'environ 3 m¹¹ et une emprise au sol de 2 780 m² ¹². Ces estimations proviennent d'une étude de 2010 sur la réhabilitation de l'ancienne décharge, complétée par une étude de cessation d'activité en 2021. Ces éléments doivent être pleinement intégrés dans l'évaluation environnementale et nécessitent notamment des analyses des biogaz et des lixiviats (quantité, nature) ainsi que l'évaluation des risques induits sur la source du Saint-Clamens¹³. Par ailleurs, la décharge est désormais fortement végétalisée, par des plantes herbacées mais aussi par des arbres et comporte des espèces exotiques envahissantes. La réalisation du projet nécessitera son défrichement, avec des précautions particulières pour éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes.

Par ailleurs, le dossier ne signale pas la réalisation d'inventaires Basias¹⁴ et Basol¹⁵ sur le tracé.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un inventaire des sites Basias/Basol, par une présentation détaillée de la décharge municipale et des actions associées notamment en termes de défrichement, de dépollution des sols et de la nappe en lien potentiel avec la source du Saint-Clamens et sa zone humide associée ainsi que du contrôle et de la gestion prévus des espèces exotiques envahissantes.

2.2.2 Sur l'analyse des impacts du projet, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts et de leur suivi

Prise en compte des mesures¹⁶ envisagées dans l'étude d'impact initiale

Sur l'ensemble des thématiques non traitées dans l'actualisation de l'étude d'impact, l'étude d'impact initiale présente un ensemble de mesures envisagées pour répondre aux incidences du projet, tronçon par tronçon. L'actualisation de l'étude d'impact ne présente pas la façon dont ces mesures ont été effectivement mises en œuvre ni les conclusions qu'en tire le maître d'ouvrage pour le présent dossier en termes d'engagements.

Les tableaux présentés dans le volet G0 doivent ainsi être complétés par des indications sur la mise en œuvre effective de ces engagements pour le tronçon considéré par le présent dossier. Pour valider ces engagements, il apparaît nécessaire qu'un bilan des mesures effectivement mises en œuvre sur les tronçons déjà réalisés soit établi et présenté dans le dossier.

¹¹ Des hauteurs de 4,5 m ont été mesurées par sondage au centre du massif.

¹² Au droit du secteur, la plateforme intègre des merlons acoustiques conduisant à une largeur totale de plateforme d'environ 100 m, soit une interface au sol complète avec l'emprise de la décharge sur l'ensemble de la surface reconnue de 2780 m².

¹³ Elle peut être utilisée à des fins d'abreuvement des animaux

¹⁴ Basias est l'acronyme de « Base de données des anciens sites industriels et activités de services ». Cette base de données française est diffusée publiquement depuis 1999 et rassemble les données issues des inventaires historiques régionaux (IHR), qui recensaient des sites ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes pour les sols et les nappes en France.

¹⁵ Basol est une base de données nationale qui, sous l'égide du ministère de l'Écologie, récolte et conserve la mémoire de plusieurs milliers de « sites et sols pollués (SSP) ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

¹⁶ Il ne s'agit pas formellement de mesures, telles que prévues par la séquence ERC.

L'Ae recommande de présenter un bilan de la mise en œuvre, sur les tronçons déjà réalisés, des mesures indiquées comme envisagées dans le volet G0 de l'étude d'impact et d'en tirer les conséquences pour le tronçon faisant l'objet du présent avis.

Par ailleurs, le II 5 f de l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit la description des incidences que le projet est susceptible d'avoir sur « le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique ». Cet aspect, qui n'est pas traité dans l'étude d'impact initiale, doit également être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de présenter les incidences que le projet est susceptible d'avoir sur le climat, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre, en intégrant dans le calcul les émissions en phase travaux et en prenant en compte celles liées aux matériaux mis en œuvre, y compris les émissions spécifiques liées aux ralentissements de circulation induits par les travaux.

Développement de l'urbanisation

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit, pour les infrastructures de transports : « *une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation* ». Comme indiqué plus avant dans l'avis, la population de L'Isle-Jourdain a augmenté de plus de 25 % depuis la mise en service des premiers tronçons à 2x2 voies de la RN124 (déviation de Pujaudran, secteur entre le RD 65 et L'Isle-Jourdain) bénéficiant ainsi de l'attractivité de la métropole toulousaine. La réalisation du tronçon objet du présent avis va rapprocher la ville de Gimont, mais également Auch de la banlieue ouest de Toulouse, en diminuant les temps de transport automobile entre ces villes et Colomiers. Le dossier ne présente pas cette analyse, ni dans les éléments fournis dans le cadre de son actualisation. Pour l'Ae, cette analyse doit porter sur les conséquences liées au tronçon étudié dans le présent avis, et intégrer également les incidences de l'ensemble du projet de mise à deux fois deux voies de la RN124 entre Auch et Toulouse.

Concernant les zones agricoles, le dossier indique que « *le projet, majoritairement en tracé neuf, entraîne un prélèvement important de terres agricoles, ainsi que de nombreuses coupures d'exploitation. Il rappelle la mise en œuvre en cours de réalisation d'un aménagement foncier, agricole et forestier afin de rééquilibrer les exploitations agricoles affectées par les acquisitions foncières. Cet Afaf donnera lieu à des travaux connexes relatifs aux reconstructions et aménagements à mettre en œuvre pour l'agriculture du secteur.* ». Deux projets d'aménagements fonciers, agricoles et forestiers (Afaf) ont fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale¹⁷.

Dans son avis du 25 septembre 2019, l'Ae considérait qu'il était nécessaire de revoir les calendriers des procédures relatives à la mise à 2x2 voies de la RN124 sur ce tronçon, de l'Afaf visé par l'avis et à la prise en compte de tous ces travaux dans les documents d'urbanisme. Elle notait qu'un calendrier trop rapide de l'Afaf faisait courir plusieurs risques, liés à la difficulté de démontrer la pertinence de certains choix qui y sont faits et la compatibilité avec les deux arrêtés préfectoraux de prescriptions environnementales, tant que le projet routier n'est pas plus précisément connu, et dans l'attente des modifications pour l'instant incertaines des documents d'urbanisme.

Dans ce même avis, l'Ae formulait la recommandation suivante : « *L'Ae recommande de présenter le projet d'Afaf à l'enquête publique, une fois connues les caractéristiques de ce tronçon de la RN124*

¹⁷ [Avis n°2018-24 du 30 mai 2018 sur l'AFAF de Gimont, Giscaro, Juilles et Montiron \(32\)](#) et [avis n°2019-75 du 25 septembre 2019 sur l'AFAF de de Monferran-Savès, Clermont-Savès et l'Isle-Jourdain et avec extension sur Marestaing \(32\)](#).

et le contenu de ses études détaillées. Dès lors que le déclassement et le classement d'espaces boisés classés requièrent une révision des documents d'urbanisme, elle recommande de réaliser cette enquête concomitamment à la révision des PLU ou à l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes Gascogne toulousaine ».

L'enquête publique de l'Afaf ayant été réalisée, il convient de s'assurer que le déclassement et le classement d'espaces boisés classés ont bien été intégrés dans une révision des documents d'urbanisme ou dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes Gascogne toulousaine.

L'Ae recommande de présenter une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, en intégrant dans cette analyse, une synthèse des conséquences des Afaf, ainsi qu'une présentation des effets de l'ensemble du projet de mise à deux fois deux voies de la RN124 entre Auch et Toulouse.

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et analyse socio-économique de l'infrastructure de transport

Le dossier présenté à l'Ae ne comprend pas l'analyse socio-économique initiale du projet, ni les analyses socio-économiques intervenues depuis, et ne présente pas non plus les éléments prévus au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement pour l'étude d'impact des infrastructures de transport dont notamment :

- l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité comprenant les principaux résultats commentés de l'analyse socioéconomique ;
- l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ;
- les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores mises en œuvre.

Il aurait pourtant été possible de présenter les données issues de l'étude socio-économique réalisée en 2018 dans le cadre de la prorogation de la DUP, d'en vérifier les hypothèses au regard de données récentes et d'en tirer les conséquences sur les thématiques visées par le point III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, incluses dans l'étude d'impact.

L'Ae rappelle que le dossier doit comprendre l'analyse socio-économique actualisée du projet.

Incidences acoustiques et mesures de protections prévues en phase exploitation

La modélisation à l'horizon 2045 réalisée sur la base des trafics 2017 avec augmentation de trafic linéaire de 1,5 % a identifié soixante-dix habitations comme potentiellement concernées. Elle fait apparaître que vingt-cinq habitations de riverains sont concernées par des nuisances acoustiques liées au nouveau tracé. Sur ces vingt-cinq habitations, vingt-quatre¹⁸ font l'objet de mesures de protection acoustiques (quatre en isolation de façades, sept par des écrans acoustiques, onze par des merlons, et deux par une combinaison merlon-écran). Les merlons acoustiques proposés font

¹⁸ Pour l'habitation 51, aucune solution n'est proposée dans le dossier.

entre 3 m et 5 m de hauteur, les écrans entre 0,8 m et 5 m hauteur, la solution écran étant utilisée lorsque les emprises ne sont pas suffisantes pour prévoir un merlon.

La différence constatée entre les trafics 2025 utilisés pour fonder cette étude et ceux indiqués dans le préambule du dossier, peut induire une augmentation des habitations concernées par les nuisances acoustiques à prendre en compte pour définir des mesures de réduction.

Par ailleurs, aucune information n'est fournie sur l'impact paysager de ces équipements.

L'Ae recommande de vérifier, et le cas échéant de compléter par de nouvelles mesures, que les mesures de protection acoustique sont suffisantes au regard du trafic retenu comme dans l'état initial et de préciser les incidences paysagères des protections acoustiques mises en œuvre. L'ensemble de ces éléments devront être intégrés dans l'étude d'impact en précisant les engagements effectifs du maître d'ouvrage en la matière.

Incidences en phase travaux

Le dossier indique que les installations principales de chantier (base vie, centrale mobile enrobés...) sont envisagées sur l'aire ITGG existante à l'entrée de l'Isle-Jourdain, afin de mettre à profit ces surfaces sans créer d'impact supplémentaire. Du point de vue de l'imperméabilisation des sols, cette proposition est tout à fait satisfaisante. Cet équipement doit être considéré comme faisant partie intégrante du projet et décrit dans l'étude d'impact, ainsi que ses incidences potentielles et les mesures mises en œuvre pour les éviter, réduire ou compenser. Il convient, par une présentation de la localisation¹⁹ et de l'équipement actuel de ces aires, de démontrer qu'elles sont adaptées à l'accueil des installations principales de chantier, d'indiquer quels sont, le cas échéant, les aménagements à réaliser pour le permettre et d'analyser leurs incidences sur l'environnement. Cette démonstration doit notamment être apportée à la fois pour les rejets liés à l'installation d'une base vie et pour les équipements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure (centrale mobile d'enrobé éventuellement). Par ailleurs, l'hypothèse de leur utilisation repose sur le principe qu'aucun convoi ITGG n'utilisera ces aires pendant la durée des travaux, prévus sur cinq ans environ. Il convient que le maître d'ouvrage puisse apporter des garanties sur ce point ou présente une hypothèse alternative pour l'installation de ces équipements. Le dossier devra également évaluer les impacts des transports des productions de cette aire vers leurs lieux d'utilisation, dans les différentes hypothèses.

L'Ae recommande de présenter la (ou les) aire(s) destinée(s) à accueillir les installations nécessaires à la réalisation de l'infrastructure, de préciser les aménagements éventuels à y réaliser et les incidences sur l'environnement, d'une part, des travaux éventuels d'aménagement, d'autre part de l'exploitation de ces aires.

2.2.3 Sur le suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact initiale indique que « à l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'État en matière de protection de l'environnement sera rendue publique afin d'en permettre le suivi. Dans le respect des obligations légales et réglementaires et des engagements pris lors de la DUP, certaines mesures précises et concrètes

¹⁹ La cartographie présentée en annexe J du dossier ne permet pas de distinguer les aires de vie des zones de stockage. L'identification spécifique des bases de vie constitue une précision nécessaire.

d'insertion pourront différer de façon plus ou moins importante de celles présentées dans le dossier d'enquête pour tenir compte des résultats des procédures complémentaires, des études de détail, des concertations et, s'il y a lieu, des avis du comité de suivi. Le dossier des engagements de l'État constitue une synthèse des mesures proposées pour l'environnement dans le cadre de la présente étude d'impact et prendra en compte, par ailleurs, les mesures complémentaires décidées en réponse aux observations émises lors de l'enquête publique et dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central. Il sera diffusé à l'issue de la déclaration d'utilité publique ».

Dans les pièces G1 et G2, une synthèse de ces engagements (issue du cahier des engagements de l'État réalisé en août 2002 et non réactualisé) est présentée, reprenant des engagements de portée générale et des engagements localisés et concernant les quatre sections. Toutefois, d'une part, aucun bilan n'est présenté de la suite donnée à ces engagements pour les tronçons déjà réalisés ; d'autre part, la rédaction du tableau indique, pour le tronçon en cours, uniquement « mesures envisagées » sans que des engagements effectifs soient pris dans le cadre du présent dossier.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande que le document relatif aux engagements de l'État diffusé à l'issue de l'enquête publique de la déclaration d'utilité publique ainsi que le bilan de leur mise en œuvre soit intégré au dossier présenté à l'enquête, en définissant et précisant les engagements localisés qui concernent le présent secteur.

3. Analyse des parties réactualisées de l'étude d'impact

Comme indiqué dans la partie précédente, l'étude d'impact est incomplète. Sous cette réserve, elle note que les compléments apportés dans le dossier sont correctement réalisés, didactiques, proportionnés à la sensibilité de la zone et à l'importance des aménagements et permet de porter à la connaissance du public l'ensemble des éléments utiles à son information.

3.1 État initial

3.1.1 Milieux naturels

L'analyse de l'état initial de l'étude d'impact relative aux milieux naturels comporte seulement trois pages de description sommaire pour la totalité du tracé entre Auch et Toulouse (plus de 65 km). Le dossier du présent tronçon comporte un complément sur le volet milieu naturel (pièce G2 du dossier), ainsi qu'un dossier de demande de dérogation relatif aux « espèces protégées » (pièce I du dossier). Ces deux pièces présentées sont quasiment identiques²⁰, à l'exception du rappel de la procédure de dérogation dans le volet I de celui-ci²¹. L'avis porte sur le volet G2 du dossier.

En réponse à la demande du service instructeur, un premier avis de l'Office français de la biodiversité (OFB) du 8 juillet 2021 indiquait que la démarche d'évaluation environnementale était incomplète, l'état initial devant notamment faire l'objet d'éléments complémentaires pour permettre une caractérisation d'une partie des éléments sensibles de l'aire d'étude. L'OFB a produit un avis technique complémentaire du 22 septembre 2021 prenant en compte les compléments apportés

²⁰ Y compris pour le tableau des mesures financières

²¹ Compte tenu de ce point, la présentation de ce volet « espèce protégée » dans le dossier d'enquête publique ne paraît pas avoir une valeur ajoutée pour l'information du public et risque même de laisser penser, soit que toutes les espèces doivent faire l'objet de dérogation, soit que l'étude d'impact ne s'est intéressée qu'aux espèces protégées.

par le maître d'ouvrage²². Cet avis conclut que les informations complémentaires apportées sont suffisantes pour apprécier l'état initial de l'aire d'étude dans le domaine des milieux naturels. Il précise toutefois que certaines méthodes non choisies par le maître d'ouvrage auraient pu permettre une plus grande précision de l'état initial²³. La mise à disposition de ces avis dans le dossier d'enquête publique permettra une information complète du public.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de porter à sa connaissance, dans le cadre du dossier d'enquête publique, les avis de l'OFB en dates du 8 juillet 2021 et du 22 septembre 2021.

3.1.2 Eau

Un complément apporté pour le volet eau (pièce G1 du dossier) comprend un état initial complet et clair : les conditions climatiques, topographie, géologie, eaux souterraines et superficielles (leur usage et leur état), zones humides et risques naturels avec un focus particulier sur les inondations.

Le tableau suivant permet de synthétiser les enjeux à retenir, dont les plus importants portent sur les eaux superficielles et les zones humides :

Thématique	Principaux enjeux	Objectif de préservation par rapport au projet	Niveau de sensibilité et d'intérêt de l'enjeu
Topographie, géologie et sous-sols	Plaine agricole encadrée par deux vallées alluviales. Formations géologiques meubles associés à des alluvions localisées au droit des vallées alluviales.	Insertion du projet dans le contexte topographique existant Eléments à intégrer dans les études constructives (terrassements, ouvrages)	Faible
Eaux souterraines	Masses d'eau superficielles en mauvais état chimique.	Eviter la pollution des eaux souterraines	Moyen
Eau superficielles	Nombreux petits ruisseaux en assec en été et retenues d'eau associées. Utilisation des eaux de la Save pour l'eau potable. La Save et sa zone inondable	Assurer les continuités hydrauliques Eviter la pollution des cours d'eau Ne pas aggraver le risque d'inondation	Fort
Zones humides	Zone humide de la Save Zones humides associées aux autres petits cours d'eau	Préserver les zones humides et leur fonctionnement	Fort

Figure 4 : Tableau de synthèse de l'état initial (source : dossier)

Concernant les eaux superficielles, le projet intercepte quatre ruisseaux profondément rectifiés et incisés²⁴ : l'En Pagane (ou le Lagausie), le Guerrere, la Passade et le Gay, qui se caractérisent par des assecs sévères et longs. Pour deux d'entre eux, des plans d'eau sont en travers et jouxtent le projet.

²² Dont notamment la réalisation d'inventaires complémentaires entre 2018 et 2020 conduisant à une pression d'inventaire jugée satisfaisante, la caractérisation satisfaisante de l'alimentation en eau des zones humides et la prise en compte des habitats favorables au cycle biologique des lépidoptères

²³ Méthode des placettes (proposée par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008) pour l'identification des zones humides, pose et relèvement de plaques pour favoriser l'observation des ophidiens et lacertiens fréquentant la zone d'étude, prise en compte des listes rouges européennes pour évaluer l'état de conservation des formations végétales, mention explicite dans le tableau de synthèse des espèces relevant de la disposition D45 du SDAGE Adour-Garonne (dont Azuré du Serpolet, Cuivré des marais, Triton marbré, Alyte accoucheur, Bouscarle de Cetti, Martin-pêcheur d'Europe, Rousserolle effarvate et Campagnol amphibie) et réalisation d'une cartographie exhaustive des plantes hôtes cartes nécessaires au cycle biologique des lépidoptères.

²⁴ L'incision désigne un enfoncement généralisé du fond d'un cours d'eau, résultant soit d'une érosion régressive ou d'une érosion progressive.

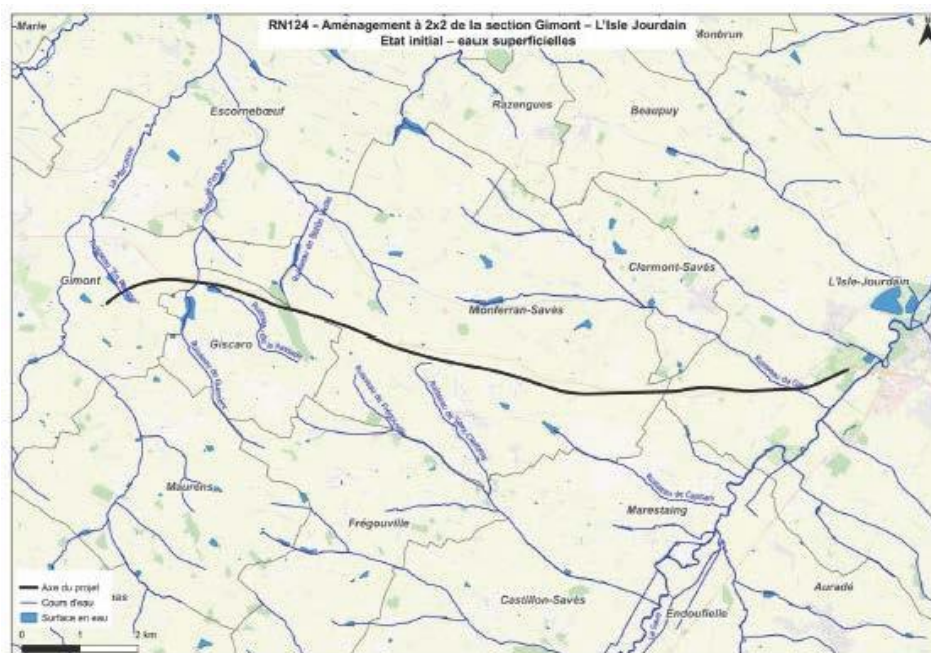


Figure 5 : Carte du réseau hydrographique superficiel avec la zone de projet (Source : dossier)

La partie est du projet se trouve dans la plaine inondable de la rivière de la Save, associant des zones humides d'intérêt.

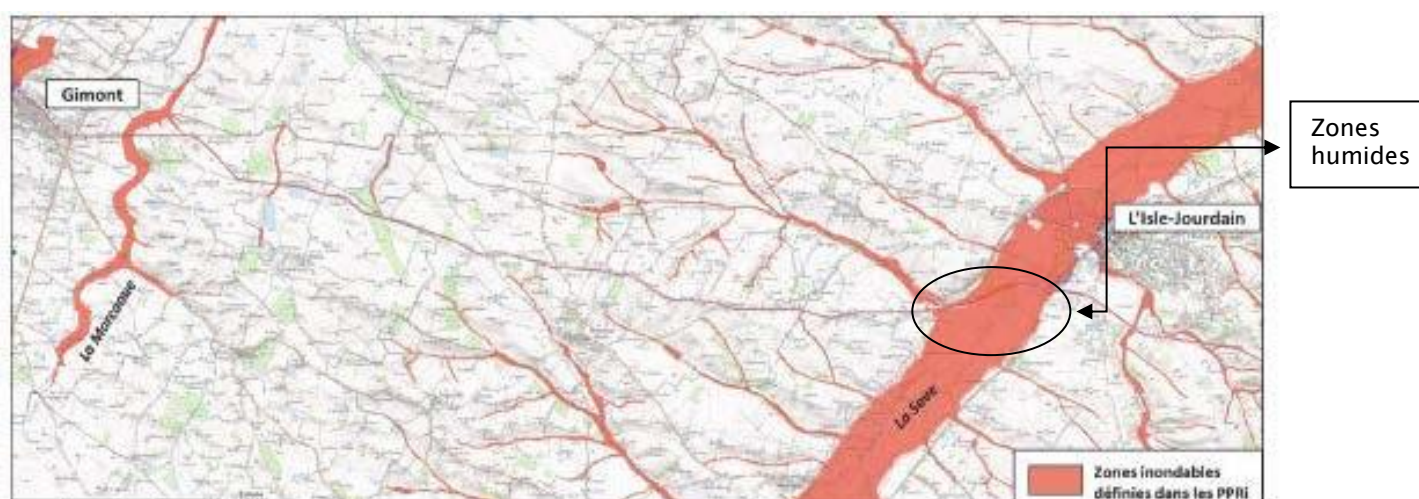


Figure 6 : Cartographie des zones inondables par débordement de cours d'eau avec la zone de projet (Source : dossier)

Le volet eau réactualisé de l'état initial n'amène pas d'autre commentaire de l'Ae.

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

Seules des variantes de tracé ont été étudiées dans l'étude d'impact initiale, sans présenter d'alternative à la mise à 2x2 voies de la RN124, à travers notamment le développement de transports en commun, notamment par la voie ferrée. L'étude d'impact présente une analyse des deux variantes étudiées pour ce tronçon de la RN124. Cette étude est fondée sur six critères environnementaux²⁵ et trois critères dits de milieu humain²⁶, chacun étant affecté d'une note ; elle indique le coût de

²⁵ Topographie-terrassement, hydraulique, milieu naturel, paysage, phonique, air.

²⁶ Agriculture, bâti-acquisitions, communications.

chaque variante et le résultat de la concertation. La présentation des avantages–inconvénients de chaque variante est relativement claire. Il ressort de la lecture du tableau que le choix de la variante 12²⁷ est essentiellement lié au résultat de la concertation, alors que son coût est plus élevé et que les incidences environnementales semblent quasi-équivalentes.

Le choix de la variante 10 pour la déviation de Gimont induit *de facto* le choix de la variante 12 (sud) pour le secteur entre Gimont et L'Isle-Jourdain. Cette variante est indiquée comme étant celle de moindre impact sur l'environnement, notamment sur les zones humides et le réseau hydrographique. Les études d'avant-projet réalisées en 2020 ont permis d'éviter des secteurs à enjeux pour la flore et la faune initialement affectées par le tracé. En revanche, la variante 12 franchit 600 mètres de boisement.

Toutefois, l'Ae note que la pérennité des zones à enjeux évitées (de la variante nord) par le choix de la variante sud n'est pas garantie dans le temps. Ainsi, le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'a pas l'obligation d'assurer cette pérennité dès lors qu'elles sont situées en dehors de l'emprise du projet et de ses annexes. Comme le fait remarquer l'OFB, au cas par cas, la pérennisation à long terme de la protection de ces enjeux²⁸ pourrait constituer une démarche novatrice dans le cadre d'une infrastructure portée par l'État.

3.3 Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts et de leur suivi

3.3.1 Analyse des incidences Natura 2000

Ce thème est traité dans la pièce F du dossier « *actualisation du volet milieux naturels de l'étude d'impact* ». Aucun site Natura 2000 n'étant présent dans l'aire éloignée du projet²⁹, l'étude a été élargie à un rayon de 20 kilomètres pour prendre en compte les deux sites Natura 2000 les plus proches :

- site d'intérêt communautaire FR7300897 « *Vallée et coteaux de la Lauze* », situé à 17 km au sud-ouest de l'aire d'étude rapprochée.
- zone de protection spéciale FR7312014 « *Vallée de la Garonne de Muret à Moissac* », situé à 19,7 km à l'ouest de la zone d'étude rapprochée.

L'analyse effectuée conclut à l'absence d'incidences significatives du projet sur les espèces et les habitats ayant justifié la désignation des deux sites Natura 2000 concernés. L'Ae n'a pas d'observation sur cette conclusion.

3.3.2 Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées

Les effets du projet sont étudiés sur la base d'une surface d'emprise du projet définie en considérant les entrées en terre du projet, pour chacun de ses constituants³⁰, auxquelles a été ajoutée une

²⁷ La numérotation des variantes a été établie pour l'ensemble du tracé Auch-Toulouse. Sur la portion concernée par le présent avis, deux variantes (12 et 13) ont été présentées.

²⁸ Soit par un arrêté de protection de biotope, soit par la mise en place d'une obligation réelle environnementale au titre de l'article L. 132-3 du code de l'environnement

²⁹ Rayon de cinq kilomètres autour de l'aire rapprochée

³⁰ Ouvrages constitutifs du projet, bassins et leurs pistes d'accès, installations de chantier, ouvrages provisoires, accès et aires de stockage nécessaires à la construction des différents ouvrages d'art, surfaces nécessaires à la réalisation des fonçages, surfaces nouvelles par rapport à la déviation de Gimont.

distance de 8 mètres permettant la réalisation des travaux. La superficie de l'emprise est ainsi de 135,33 hectares, dont plus de 123 ha de milieux anthropisés, 12 ha de milieux naturels et 6,7 ha d'espaces boisés. Un tableau de synthèse des incidences brutes sur les espèces fait apparaître des impacts bruts considérés comme forts pour la flore (quinze stations de Trèfle écaillé) et pour la faune, pour des habitats et des individus de l'Azuré du serpolet, des aires de reproduction et d'alimentation du Putois d'Europe, de la Genette commune, de l'Écureuil roux, du Hérisson d'Europe, et des aires de reproduction et de déplacement de la plupart des espèces de chiroptères³¹. Un enjeu fort est également identifié pour l'ensemble des espèces animales en termes de détérioration des fonctionnalités écologiques, par la rupture de continuité du corridor entraînée par la future RN124 sur une douzaine de kilomètres.

Le dossier présente ensuite un tableau des mesures d'évitement³² et de réduction³³ prévues.

Chaque mesure est ensuite détaillée dans le dossier en précisant, le cas échéant, la localisation de sa mise en œuvre. L'Ae note, par exemple, que la mise en œuvre des mesures d'évitement en phase chantier sera vérifiée par un ingénieur écologue en charge du suivi du chantier en prévoyant notamment une vérification hebdomadaire des balisages. Pour la mesure d'évitement ME03, une cartographie des zones sensibles est présentée en annexe J du dossier.

L'Ae souligne la qualité des mesures de réduction prévues en phase d'exploitation. Elle note, par ailleurs, que les mesures MR07 (aménagement de passages pour la faune) et MR08 (aménagements des abords d'ouvrages de rétablissement pour la faune afin de diriger les déplacements de la faune et notamment des chiroptères), présentées dans le tableau de synthèse comme concernant la phase travaux doivent être requalifiées comme s'appliquant en phase travaux et en phase exploitation pour être efficaces durant toute la vie de l'infrastructure.

Par ailleurs, la description du double³⁴ ouvrage de passage de faune prévu au niveau du bois de Beaucourt mériterait d'être reformulé. Le dossier indique que, compte tenu des obligations liées à l'ITGG, les passages à faune doivent nécessairement être implantés en souterrain. La figure présentée ne permet pas de comprendre comment est effectuée cette implantation.

³¹ Dont le Murin de Bechstein

³² Trois mesures d'évitement : adaptation du projet aux sensibilités écologiques, balisage et mise en défens lors des travaux des zones écologiquement sensibles et localisation, en phase travaux, des installations de chantier et zones de stockage des véhicules en dehors des zones naturelles sensibles.

³³ Dix-sept mesures de réduction dont trois en phase exploitation, treize en phase travaux et une commune aux deux phases.

³⁴ Permettant le franchissement des deux infrastructures présentes dans le projet



Figure 6 : Secteur de Bois Haucourt, comportant un fort dénivelé et impliquant un remblai et des passages toute faune (Source : rapporteurs)

La visite de terrain a permis aux rapporteurs de vérifier la topographie du lieu qui implique la construction « *perchée* » des deux infrastructures routières, avec des remblais importants dans lesquels sont intégrés les passages à faune. Ce point mériterait d'être précisé dans la description des ouvrages.

Par ailleurs, cette mesure devrait également préciser les attentes vis-à-vis de la grande faune terrestre, pour laquelle cet ouvrage est construit, et les mesures prévues pour favoriser son utilisation par ces espèces, le texte évoquant essentiellement les chiroptères.

Le dossier présente également sept mesures d'accompagnement et trois mesures de suivi. La mesure MA02 intitulée « *cahier des charges environnement et choix des entreprises* » précise que le dossier de consultation des entreprises prévoit notamment « *l'intégration des préconisations environnementales* » et « *la définition de pénalités fortes en cas de non-respect* » et que l'appel d'offres pour la réalisation des travaux imposera aux entreprises candidates de présenter un plan de respect de l'environnement. Dans un souci de complète information du public, ces éléments seront utilement joints au dossier d'enquête publique. Deux mesures d'accompagnement prévoient (MA04) la translocation de Jacinthe de Rome et (MA05) et la translocation de Scirpe à une écaille, les protocoles étant validés par le conservatoire botanique des Pyrénées et de Midi-Pyrénées avant le démarrage des travaux.

Après application des mesures d'évitement et de réduction, le dossier présente un tableau des impacts résiduels qui fait apparaître un seul impact résiduel fort sur l'Azuré du serpolet, en termes de destruction d'habitats et plusieurs impacts résiduels moyens. Le maître d'ouvrage propose sept mesures de compensation visant à permettre de prendre en compte ces impacts résiduels.

Ces mesures sont proposées selon la méthode de compensation surfacique au cas par cas, prévoyant des compensations allant d'un facteur multiplicateur surfacique de 1 à 5, différenciées selon qu'il s'agit d'impacts résiduels temporaires ou permanents et selon l'enjeu écologique. Le niveau de compensation 5 n'est utilisé que pour les impacts permanents sur la population de Cuivré des marais. Le niveau de compensation 3 est utilisé, dans les prairies humides pour la Jacinthe de Rome, le Trèfle écailleux, le Chirocéphale diaphnae³⁵, le Campagnol terrestre, dans les friches thermophiles

³⁵ Crustacé d'eau douce

pour l'Azuré du Serpolet, et dans les boisements pour le Murin de Bechstein³⁶. Sont ainsi prévues l'acquisition, le conventionnement et la gestion conservatoire pour une durée de 30 ans de 5,37 ha de milieux naturels favorables aux espèces cibles des prairies humides de la Save (MC01), 21,5 ha de milieux naturels favorables aux espèces cibles de la zone agricoles de la Save (MC02), de 30 à 34,4 ha de milieux favorables à l'avifaune des agrosystèmes (Bruant proyer, Bergeronnette printanière ...) (MC04) et notamment au Pipit rousseline, de 10,2 ha de milieux boisés et d'un réseau de haies et de bosquets (MC05) sur une longueur de 6 595 m. Le tableau présentant les mesures compensatoires indique, pour trois mesures compensatoires (MC02, MC03 et MC05), que certaines surfaces nécessaires à la compensation sont en cours de localisation. Par ailleurs, la mesure MC04 prévoit le conventionnement et la gestion conservatoire de milieux favorables à l'Azuré du Serpolet et aux chiroptères, sans acquisition. Pour cette mesure, le dossier indique qu'un accord de principe a été obtenu avec le propriétaire des surfaces concernées et fera l'objet d'un conventionnement. Pour garantir, dès maintenant, la faisabilité des mesures de compensation, ces différents points doivent être déterminés avant l'enquête publique.

L'Ae recommande de présenter le conventionnement permettant la mise en œuvre de la mesure compensatoire relative à l'Azuré du Serpolet, espèce pour laquelle l'impact résiduel est considéré comme fort et de compléter et confirmer la localisation des surfaces de compensation indiquées comme en cours de localisation dans le tableau général décrivant les mesures compensatoires.

De la même façon, la mesure MC05 n'est actuellement garantie, par l'acquisition de parcelles, qu'à hauteur de 4,4 ha. Pour le solde de 7,7 ha de boisements complémentaires, le dossier indique que la recherche de sites favorables à la compensation est en cours. Les parcelles ne sont pas encore identifiées, mais la Dreal Occitanie s'engage à trouver 7,7 ha de boisement complémentaire.

De même, la mesure MC07 prévoit le maintien d'une gestion favorable à la Nigelle de France dans un secteur de présence de l'espèce. Bien qu'il soit indiqué que la Dreal a acquis la parcelle d'un hectare et propose une gestion adaptée d'une durée de 30 ans, le dossier ne permet de connaître les modalités effectives de gestion qui apporteraient une compensation fonctionnellement équivalente.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter l'aboutissement des démarches en cours pour trouver les 7,7 ha nécessaires à l'effectivité de la mesure MC05 relative au boisement et de définir les modalités de gestion de la parcelle nécessaire à la mise en œuvre de la mesure compensatoire MC07 relative à la Nigelle de France.

De façon générale, l'Ae rappelle que le guide technique « *dimensionnement de la compensation ex ante des atteintes à la biodiversité* » publié en 2020 par l'OFB préconise fortement l'application de la « *méthode d'équivalence entre écarts et milieux* » où, à défaut, l'approche par « *équivalence et pondération* » qui permettent une meilleure prise en compte des fonctionnalités écologiques. Il serait utile que le maître d'ouvrage présente les résultats obtenus par la mise en œuvre de ces méthodes ou justifie mieux l'utilisation de la méthode utilisée.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les besoins de compensation issus des approches préconisées par le guide technique « dimensionnement de la compensation ex ante des atteintes à la biodiversité » publié en 2020 par l'OFB » et d'explicitier à sa lumière les choix faits en termes de compensation par le présent dossier.

³⁶ Chauve-souris

Pour l'ensemble des milieux devant faire l'objet de compensations, l'Ae note que la pérennité des mesures compensatoires proposées sera assurée par l'acquisition foncière de parcelles avec mise en place d'une obligation réelle environnementale³⁷ prévue par l'article L. 132-3 du code de l'environnement sur 30 ans. Or, la durée de vie réglementaire d'une mesure compensatoire doit correspondre à celle de l'ouvrage à l'origine de l'incidence résiduelle nécessitant la compensation. Pour une infrastructure linéaire, une durée de 99 ans apparaît plus adaptée.

L'Ae recommande de porter à 99 ans la durée des obligations réelles environnementales prévues pour compenser les incidences résiduelles de l'infrastructure.

Pour les prairies humides, selon l'avis technique de l'OFB du 22 septembre 2021, le respect du critère d'équivalence n'est pas apporté pour la parcelle D, d'une surface de 18 000m² de boisement, proposée dans la MC01 « *Acquisition, conventionnement et gestion conservatoire de 5,37 ha de milieux naturels favorables aux espèces ciblées – Zones humides de la Save* ». En l'état actuel du dossier, cette parcelle ne peut donc être considérée comme éligible au titre de la compensation.

L'Ae recommande de mieux argumenter le critère d'équivalence écologique pour la parcelle D proposée dans la mesure compensatoire MC01 et d'en tirer les conséquences éventuelles.

Pour les pelouses sèches et les friches thermophiles, une attention particulière devra être portée sur la présence de l'Azuré du Serpolet et de ses plantes hôtes (Serpolet, Origan).

Le volet G2 du dossier présente le suivi des mesures de compensation mises en œuvre pour les milieux naturels en indiquant que ce suivi sera réalisé par une structure indépendante, spécialisée dans le domaine, et présenté à la Dreal 5 ans, 10 ans et 20 ans après la réalisation du projet pour assurer la capitalisation des retours d'expérience. Le dossier précise que des mesures correctrices seront mises en œuvre en fonction du résultat des mesures de suivi. L'Ae souligne l'attention particulière que le maître d'ouvrage devra apporter s'agissant des prairies humides sur le Cuivré des marais et les plantes hôtes de cette espèce et sur les traces de présence du Campagnol terrestre, ainsi que pour les pelouses sèches, sur la présence de l'Azuré du Serpolet et ses plantes hôtes. L'Ae note également qu'aucune communication³⁸ de ces bilans et des éventuelles mesures correctrices mises en œuvre n'est actuellement prévue dans le dossier, alors qu'elle serait utile pour la complète information du public.

³⁷ Article L. 132-3 du Code de l'environnement : « *Les propriétaires de biens immobiliers peuvent conclure un contrat avec une collectivité publique, un établissement public ou une personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement en vue de faire naître à leur charge, ainsi qu'à la charge des propriétaires ultérieurs du bien, les obligations réelles que bon leur semble, dès lors que de telles obligations ont pour finalité le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de fonctions écologiques. Les obligations réelles environnementales peuvent être utilisées à des fins de compensation. La durée des obligations, les engagements réciproques et les possibilités de révision et de résiliation doivent figurer dans le contrat. Établi en la forme authentique, le contrat faisant naître l'obligation réelle n'est pas passible de droits d'enregistrement et ne donne pas lieu à la perception de la taxe de publicité foncière prévus, respectivement, aux articles 662 et 663 du code général des impôts. Le propriétaire qui a consenti un bail rural sur son fonds ne peut, à peine de nullité absolue, mettre en œuvre une obligation réelle environnementale qu'avec l'accord préalable du preneur et sous réserve des droits des tiers. L'absence de réponse à une demande d'accord dans le délai de deux mois vaut acceptation. Tout refus doit être motivé. La mise en œuvre d'une obligation réelle environnementale ne peut en aucune manière remettre en cause ni les droits liés à l'exercice de la chasse, ni ceux relatifs aux réserves cynégétiques* ».

³⁸ Devant le conseil scientifique régional du patrimoine naturel d'Occitanie, par exemple.

3.3.3 Eaux et milieux aquatiques

L'étude d'impact présente des insuffisances sur le traitement et l'évacuation des eaux pluviales. Les rétentions sont constituées de bassins multi-fonctions avec géomembranes qui permettent également de piéger les pollutions accidentelles. Les rendements annoncés, de l'ordre de 65 % pour les hydrocarbures et de 80 % pour les autres polluants, sont du même ordre de grandeur que les dispositifs existants sur le réseau routier français, pourtant anciens. Ces rendements, s'ils sont vérifiés sur la majorité des polluants, s'avèrent insuffisants, en particulier au regard de certains micropolluants dits ubiquistes³⁹ comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques, dont la directive cadre sur l'eau impose pourtant la réduction à la source. L'étude d'impact ne précise pas si d'autres dispositifs pourraient s'avérer plus performants.

L'Ae recommande d'étudier les possibilités d'amélioration des performances du traitement des eaux pluviales, en particulier par analyse des solutions mises en œuvre sur des projets routiers récents en France ou à l'international, et de les mettre en œuvre le cas échéant.

Pour autant, l'ensemble du dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera l'objet d'un entretien par le futur exploitant, la DIR Sud-Ouest. Les visites de contrôle et d'entretien « classiques » sont bien prévues pour tous les ouvrages de collecte et de rétention. Un plan d'alerte et d'intervention contre la pollution accidentelle sera réalisé par le Maître d'Ouvrage et intégré au plan départemental.

Les résultats fonctionnels obtenus suite au rescindement⁴⁰ du ruisseau de la Passade ne sont pas explicités : il a été relevé, par exemple, qu'une vingtaine de mètres de linéaire du ruisseau serait perdus, sans qu'aucune compensation ne soit prévue, ou encore qu'une ripisylve serait reconstituée le long du cours d'eau reconstitué.

L'analyse de la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne 2016-2021⁴¹ (Sdage) pour la disposition 40 (éviter, réduire ou à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides)⁴² n'est pas explicitée : à titre d'exemple, un coefficient de 100 % est annoncé pour les incidences temporaires et non 150 %, tel que prévu par la disposition. La compensation surfacique et fonctionnelle des zones humides détruites par les secteurs de compensation n'est pas suffisamment détaillée dans sa méthodologie, en particulier pour le ruisseau de la Passade, pour lequel la compensation fonctionnelle serait réalisée sur le site du rescindement et la compensation surfacique, sur le secteur de la Save, bien que le ruisseau de la Passade soit dans le bassin versant de la Gimone : la compensation surfacique n'est donc pas sur le même bassin versant.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le Sdage Adour-Garonne 2016-2021 pour la compensation des zones humides détruites, d'expliquer la méthodologie utilisée en s'appuyant sur celle de l'Office français de la biodiversité et de donner les résultats par exemple pour les zones humides du ruisseau de la Passade.

³⁹ Une substance est dite ubiquiste quand elle est persistante, bio accumulatrice et toxique.

⁴⁰ Technique employée en génie fluvial pour rectifier en plan le lit sinueux d'un cours d'eau. Les méandres sont ainsi supprimés et le linéaire du cours d'eau est ainsi réduit.

⁴¹ Page 202 - [SDAGE 2016-2021-compressed.pdf \(eau-grandsudouest.fr\)](#)

⁴² 150 % de compensation surfacique dans le même bassin versant à fonctionnalité et biodiversité équivalente.

3.3.4 Risque d'inondation

Suite aux échanges du maître d'ouvrage avec l'OFB, l'évaluation des incidences a été complétée de façon satisfaisante, exception faite de la zone d'expansion de certains cours d'eau (Guerrère, Borde Vielle, Saint-Clamens, Capitani, écoulement affluent de la Save), où la hauteur et la vitesse pour une crue d'occurrence centennale auraient pu aussi être précisés. Le dossier complémentaire confirme l'absence de modélisations hydrauliques sur ces cours d'eau. Le volet hydraulique du dossier (pièce G1) précise cependant que l'incidence sera modérée pour la Guerrère (remblaiement de 3 800 m²) et négligeable pour les autres cours d'eau. L'estimation des effets du projet sur la zone d'expansion de crue de ces cours d'eau est acceptable, les terrains adjacents étant majoritairement agricoles. Néanmoins, d'un point de vue technique, l'évaluation de l'incidence sur la Guerrère aurait été améliorée par le calcul de l'emprise et du volume d'expansion de crue consommé par le projet, idéalement pour une crue d'occurrence centennale.

Un remblaiement sur la partie d'élargissement de l'actuelle 2X2 voies est situé dans le lit majeur du ruisseau de la Save sur la commune de L'Isle-Jourdain. Une modélisation hydraulique pour la crue de référence conclut à un effet que le dossier qualifie de négligeable (sur-inondation de 17 cm). Cependant, les cartes fournies ne sont pas à une échelle (de 50 cm en 50 cm), permettant de juger de l'étalement complémentaire de la crue de référence dans le lit majeur de la Save.

L'Ae recommande de présenter en complément des cartes de l'aléa de référence à une échelle permettant de juger des zones pouvant être inondées.

4 Résumé non technique

Un résumé non technique est présenté dans un document A intitulé note de présentation non technique du présent dossier, mais aussi dans chacun des volets d'actualisation (G1 et G2), ainsi que dans le volet initial de l'étude d'impact (G0). Cette présentation rend complexe l'appropriation par le lecteur de cette partie du dossier alors que son principal objectif est d'éclairer le lecteur non averti, sans qu'il ait besoin de consulter l'ensemble du dossier. La présentation de ce résumé non technique doit, en conséquence, être revue sous la forme d'un document unique, si possible séparé des autres pièces du dossier (comme l'est l'actuel document A), mais comprenant l'ensemble des éléments devant se retrouver dans l'étude d'impact (à la lumière du résumé non technique de l'étude d'impact initiale (document G0 du dossier).

Il devra intégrer les différentes modifications apportées au dossier pour répondre aux recommandations de l'Ae.

L'Ae recommande de présenter un résumé non technique complet, de préférence séparé des autres pièces du dossier et intégrant les modifications apportées au dossier pour répondre aux recommandations du présent avis.