



## **Autorité environnementale**

# **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur des aménagements de la RN 20 sur les communes d’Ussat et d’Ornolac-Ussat-les- Bains (09)**

**n°Ae : 2023-68**

**Avis délibéré n° 2023-68 adopté lors de la séance du 22 février 2024**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 22 février 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur des aménagements de la RN 20 sur les communes d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains (09).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, 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 absent(e)s : Marc Clément, Louis Hubert, Serge Muller

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de l'Ariège, l'ensemble des pièces constitutives du dossier, y compris les compléments, ayant été reçus le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

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 rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 17 janvier 2024 :

- le préfet de l'Ariège,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé Occitanie, qui a transmis deux contributions en dates du 19 juillet 2023 et du 9 février 2024.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et Hervé Parmentier, 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 au V de l'article L. 122-1 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.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

# Synthèse de l'avis

La RN 20 a été inscrite en 1992 comme une « grande liaison d'aménagement du territoire » du schéma directeur routier national. Plusieurs aménagements y ont déjà été réalisés entre Pamiers et la frontière espagnole entre 1995 et 2016. Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) le 26 décembre 2000, portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et lui conférant le statut de route express. L'aménagement, porté par l'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie) est constitué de huit tronçons. L'amélioration de la sécurité des personnes constitue un des objectifs du projet.

L'Ae a rendu l'[avis n°2023-42 au sujet de la déviation de Tarascon et du tunnel de Quié](#). Les aménagements prévus sur la section entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes visent notamment à améliorer la sécurité et la fluidité de l'itinéraire dans la traversée des communes d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains avec la mise en place d'un giratoire, la reconstruction d'un pont sur l'Ariège et le raccordement d'un passage à niveau aux nouveaux aménagements.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux pour la déviation sont :

- la préservation de la biodiversité, des milieux naturels, des continuités écologiques et les actions de maîtrise de la dissémination des espèces exotiques envahissantes ;
- la prévention des risques naturels ;
- l'intégration paysagère de la déviation ;
- la préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques de l'Ariège.

Les incidences liées au trafic, en matière de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre concernent l'ensemble du projet.

L'étude d'impact est soignée dans le périmètre de l'opération, mais n'aborde pas les impacts à l'échelle globale du projet. L'état initial permet l'identification des principaux éléments d'intérêt patrimonial.

Une démarche « éviter, réduire, compenser » a été conduite, ce qui a permis de retenir des options plus favorables à l'environnement. En dépit de ces mesures, des atteintes à certains habitats d'espèces protégées persistent. L'Ae rappelle qu'une dérogation n'est possible que moyennant la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur et la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante.

L'Ae formule quelques recommandations mineures, sauf dans le domaine de la qualité de l'air qui a vocation à être complété, de la même façon que pour le dossier n°2023-42.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation de la déviation et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu des aménagements

La route nationale 20 (RN 20) assure, depuis Toulouse, la desserte de la vallée de l'Ariège et la liaison avec Andorre et l'Espagne (Barcelone). Elle était inscrite au schéma directeur routier national<sup>2</sup> en tant que « grande liaison d'aménagement du territoire » entre Pamiers et la frontière espagnole. Entre 1990 et 2000, différents aménagements ont été réalisés tout au long de cet itinéraire. La 2 x 2 voies entre Pamiers et Tarascon a été mise en service en 1995, la déviation de Foix en 2001, la section autoroutière (A66) entre Montesquieu-Lauragais et Pamiers en 2002 et la déviation d'Ax-les-Thermes, à 2 x 1 voie, en 2016. En Ariège, 49 km sont en route nationale. La route est aménagée à 2 x 2 voies jusqu'à Tarascon sauf sur quelques sections.

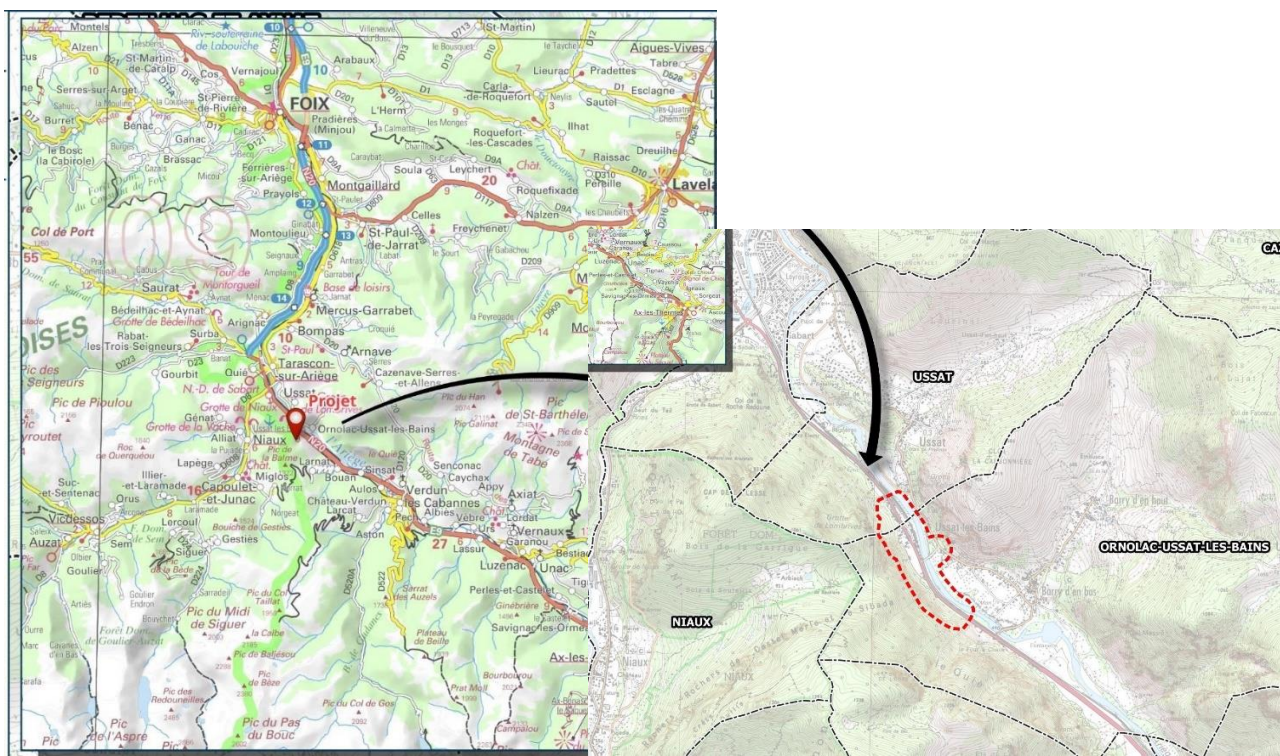


Figure 1 : Carte de localisation (Source : découpage et zoom d'une figure du dossier)

Selon le dossier, les aménagements visent à sécuriser les circulations automobiles et piétonnes sur le secteur, notamment en cas de fermeture d'un passage à niveau et à proximité d'un site touristique (grotte de Lombrives), et à fluidifier le trafic dans la traversée des deux communes. Le projet d'aménagement de la RN 20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP)<sup>3</sup> portant sur les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes, lui conférant le statut de route express, et sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Tarascon-sur-Ariège. Il est constitué de huit tronçons. Les aménagements sur les communes d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains,

<sup>2</sup> Décret du 1<sup>er</sup> avril 1992.

<sup>3</sup> Décret du 26 décembre 2000 prorogé par décret en Conseil d'État en 2010

distantes de 110 kilomètres de Toulouse et de 47 km de la frontière avec Andorre, sont quelques adaptations mineures de la RN 20 à la hauteur de ces deux communes.

## 1.2 Présentation des aménagements

Ces aménagements, notamment l'organisation et le phasage des travaux, sont finement décrits dans la pièce « description du projet » :

- la RN 20 sera décalée vers l'ouest en bordure du tracé existant. Un giratoire sera créé pour assurer le raccordement avec le pont. Les accès au parking des commerces et à la grotte de Lombrives seront sécurisés. Des protections contre les chutes de blocs seront installées au sud du tronçon (maîtrise d'ouvrage : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie) ;
- le pont sur l'Ariège, en mauvais état, sera reconstruit immédiatement à l'aval (maîtrise d'ouvrage : Département de l'Ariège) ;
- le passage à niveau n°91 sera décalé en bordure de l'ouvrage existant pour se raccorder aux nouveaux aménagements (maîtrise d'ouvrage : SNCF Réseau).

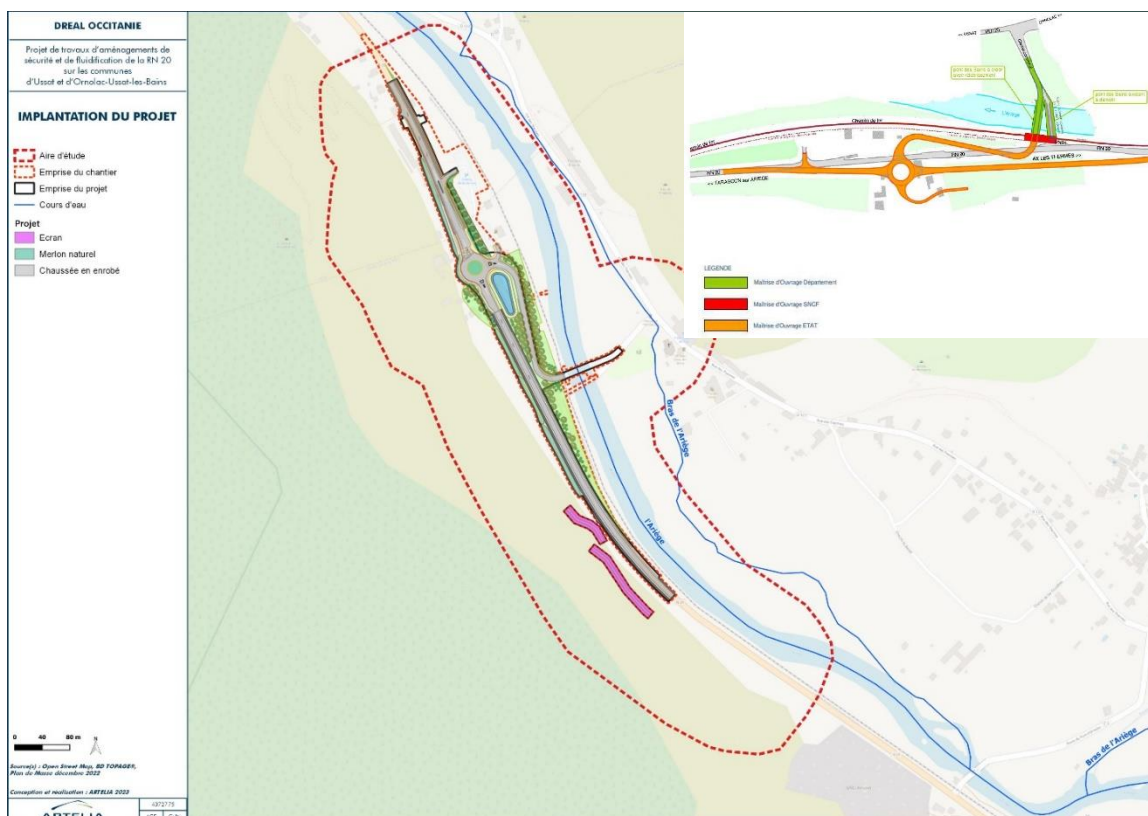


Figure 2 : Représentation graphique des aménagements prévus (source : dossier)

Dans l'état initial, la vitesse est limitée à 50 km/h. Les limitations de vitesse seront fixées à 80 km/h au sud, juste avant l'entrée sur un tronçon à 2x2 voies, à 70 km/h au nord et à 50 km/h sur la branche en direction des deux communes.

Le coût global des travaux est estimé à 15 millions d'euros hors taxes hors travaux portés par SNCF Réseau. Le dossier ne fournit pas de calendrier indicatif. Une échéance envisagée de mise en service devrait être précisée.

### 1.3 Procédures relatives au dossier

Compte tenu des options retenues pour les aménagements (en particulier pour le remplacement du pont), ils ne sont soumis à aucune autorisation. Néanmoins, « dans le cas présent et du fait de l'ancienneté du projet », le maître d'ouvrage a retenu de procéder à l'élaboration d'une nouvelle étude d'impact, la première ayant été réalisée en 1998. En conséquence, les aménagements doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000<sup>4</sup> et le dossier inclut une demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, de déplacement ou de destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées<sup>5</sup>. Ils feront l'objet d'une autorisation supplétive à l'issue de la procédure. L'État disposant de la maîtrise foncière des parcelles boisées, le dossier ne comporte pas de demande d'autorisation de défrichement.

L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le dossier, la maîtrise d'ouvrage d'une de ses composantes étant assurée par un service de l'État (Dreal) du ministère en charge de l'environnement.

### 1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux pour la déviation sont :

- la préservation de la biodiversité, des milieux naturels, des continuités écologiques et les actions de maîtrise de la dissémination des espèces exotiques envahissantes ;
- la prévention des risques naturels ;
- l'intégration paysagère de la déviation ;
- la préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques de l'Ariège.

Les incidences liées au trafic, en matière de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre concernent l'ensemble du projet.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est soignée dans le périmètre de l'opération. Comme pour le dossier relatif à la déviation de Tarascon et au tunnel de Quié<sup>6</sup>, elle n'aborde pas les impacts à l'échelle globale du projet, comme le requiert pourtant l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement. Néanmoins, compte tenu du caractère limité et localisé des aménagements et de leurs incidences probablement mineures sur les enjeux plus globaux, principalement liées à l'évolution des trafics, la portée de cette restriction de l'étude d'impact est réduite ; même pour les milieux naturels, les incidences cumulées sont limitées.

L'emprise en phase travaux couvre 27,1 ha. En phase exploitation, elle sera de 8,2 ha.

Pour les études portant sur les milieux naturels, plusieurs aires sont définies. L'aire d'étude immédiate (AEI) comprend strictement les limites d'emprises du projet et des travaux. L'aire d'étude rapprochée (AER) couvre l'AEI complétée par une zone allant de 50 m à 100 m, soit une surface de 35,9 ha et un linéaire du cours d'eau de 1 100 mètres, ce qui prend en compte les caractéristiques

<sup>4</sup> Article R. 414-19 du code de l'environnement.

<sup>5</sup> Article L. 411-2 du code de l'environnement.

<sup>6</sup> Voir [avis Ae n°2023-42 du 9 novembre 2023](#).

du site. L'aire d'étude éloignée (AEE) est délimitée dans un rayon de 5 km autour de l'AEI croisant toutes les spécificités du secteur en termes d'occupation du sol, de zonages réglementaires et d'inventaires (Znieff, sites Natura 2000, etc.). Pour les rapaces, un rayon d'investigation spécifique a été délimité pour les observations depuis des points fixes.

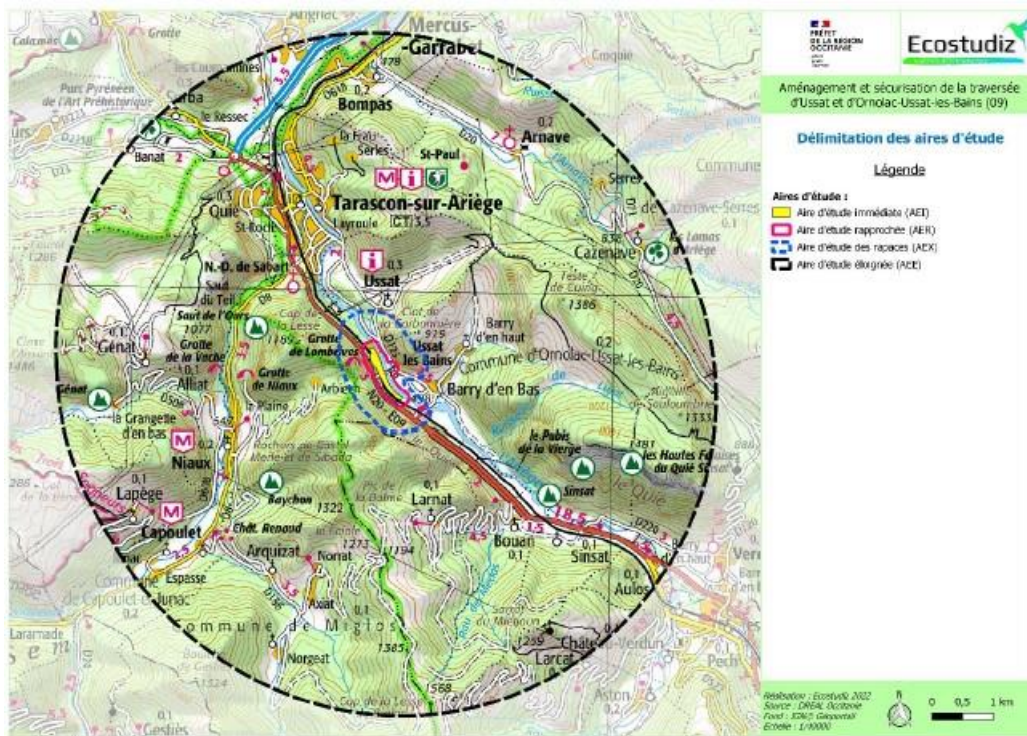


Figure 3 : Délimitation des aires d'études (Source : dossier)

## 2.1 État initial

La biodiversité et les risques naturels constituent les deux enjeux les plus forts pour le projet (qualifiés de « très fort » par le dossier). L'état initial permet l'identification des principaux éléments d'intérêt patrimonial.

### 2.1.1 Milieux naturels

L'aire d'étude est localisée au sein de la haute vallée de l'Ariège d'orientation générale nord-sud. L'altitude s'étage entre 480 mètres au niveau de la rivière Ariège et 1 300 mètres au sommet du Rocher du Pas de l'Ours qui domine le site. La largeur du fond de vallée y varie entre 50 et 500 mètres. Les villages d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains sont implantés sur des replats en pied de versant à l'adret. Le versant en ubac est une succession de falaises et d'éboulis couverts principalement de forêts.

Cette section de la vallée présente plusieurs sensibilités : étroitesse de la vallée (versants abrupts en rive gauche), plusieurs écoulements superficiels convergeant vers l'Ariège et ses champs d'inondation, présence de sources thermales, patrimoine naturel de grottes et patrimoine historique, urbanisation dispersée et rareté des espaces agricoles.

L'aire d'étude est en bordure mais en dehors du périmètre du Parc naturel régional des Pyrénées ariégeoises. Elle est concernée par deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I (Cours de l'Ariège et Parois calcaires et quiés du bassin de Tarascon) et

deux Znieff de type II (L'Ariège et ripisylves et Parois calcaires et quiés de la haute vallée de l'Ariège)<sup>7</sup>. Trois sites Natura 2000<sup>8</sup> (deux zones spéciales de conservation (ZSC) et une zone de protection spéciale (ZPS)) sont en proximité immédiate de l'AEI ; la ZSC « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » est même directement concernée par la reconstruction du pont.

### Trame verte et bleue, habitats naturels, faune et flore

L'Ariège et sa ripisylve, les forêts de pentes calcicoles et thermophiles, les forêts de chênes verts, les éboulis et les affleurements rocheux (falaises et grottes<sup>9</sup>) et les espaces ouverts à semi-ouverts extensifs relictuels en fond de vallée sont des zones à enjeu fort car elles sont riches et les plus fonctionnelles en termes de biodiversité et de corridors écologiques. L'alternance de boisements fermés et de secteurs ouverts constitue des zones de transit pour de nombreuses espèces.

La trame bleue est constituée par l'Ariège qui ne présente pas de rupture écologique dans l'emprise du projet. Aucune zone humide n'est recensée dans l'aire d'étude immédiate et celles présentes dans l'aire d'étude étendue correspondent à des annexes de l'Ariège (berges et ripisylves).

Le site est en grande partie occupé par des constructions (villages, voies de communication). Neuf habitats d'intérêt communautaire sont recensés sur l'aire d'étude rapprochée. Chaque habitat est cartographié à l'échelle de l'emprise ainsi que l'enjeu associé.

281 espèces végétales sont dénombrées dans l'aire d'étude rapprochée du projet dont 23 espèces protégées<sup>10</sup>, bien que les difficultés d'accès aux falaises n'aient pas permis un inventaire exhaustif. Les enjeux de préservation sont qualifiés de potentiellement forts en falaise, dans les prairies/friches et boisements thermophiles.

Vingt-et-une espèces exotiques envahissantes ont été identifiées. Ce nombre est important au regard de la taille de l'aire d'étude et s'explique par la présence d'habitations et des voies de transit (rivières, routes).

L'Ariège et ses annexes rivulaires accueillent quelques espèces de poissons d'intérêt patrimonial à enjeux forts telles que Chabot, Loche franche ou encore des grands migrateurs comme l'Anguille ou le Saumon atlantique, ainsi que des mammifères semi-aquatiques (Desman des Pyrénées, Loutre d'Europe).

Aucune espèce de mollusques ou d'écrevisses d'intérêt patrimonial n'a été inventoriée dans la zone d'étude.

---

<sup>7</sup> L'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs à fortes capacités biologiques et bon état de conservation. Les Znieff de type I sont des secteurs de grand intérêt biologique ou écologique.

<sup>8</sup> 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). La ZSC et la ZSP Quiés calcaires de Tarascon-sur-Ariège et grotte de la Petite Caugno recouvrent le même périmètre.

<sup>9</sup> Habitat dénommé « Quiés calcaires »

<sup>10</sup> Protections nationale et régionale. Liste des espèces : Azurée du Serpolet, couleuvre verte et jaune, Lézard catalan, Lézard des murailles, Lézard à deux raies, Chat forestier, Desmans des Pyrénées, Écureuil, roux, Loutre d'Europe, Grand rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Molosse de cestoni, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler, Oreillard roux, Petit rhinolophe, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle pygmée, Rhinolophe euryale, Vespère de Savi, Lamproie de Planer, Ombre commun.



Une quarantaine d'espèces de papillons a été observée sur le site, diversité relativement forte à la vue de la taille modeste de l'aire d'étude rapprochée, dont une espèce protégée, l'Azuré du serpolet, ainsi que la Bacchante et la Piéride de l'æthionème, non observées lors des inventaires mais potentiellement présentes sur l'aire d'étude du fait de leurs habitats de prédilection (clairières, éboulis pentus en adret et très rocailleux).

La Couleuvre vipérine et le Lézard catalan ont une présence avérée sur le site et relèvent d'enjeux modéré à fort.

85 espèces d'oiseaux, tous cortèges confondus, sont susceptibles d'être présents sur le secteur d'étude. Le relief de falaises est favorable à l'accueil de sites de nidification pour le Faucon pèlerin et le Hibou grand-duc (plusieurs couples). Le Gypaète barbu et l'Aigle royal ont été observés ainsi que deux couples de Vautour percnoptère.

L'alternance de zones boisées et de clairières est favorable à la présence du Chat forestier<sup>11</sup>.

La présence de multiples zones connues (grotte de la Petite Caougnou) ou potentiellement favorables (gîtes karstiques, grottes, gîtes arboricoles potentiels ou anthropiques) disséminées dans l'aire d'étude rapprochée font des chauves-souris un enjeu fort, notamment pour le Molosse de Cestoni et le Rhinolophe euryale dont la présence est avérée sur le site.

Six espèces et groupes d'espèces font l'objet de plans nationaux d'actions (quatre rapaces, le Desman des Pyrénées et les papillons de jour), dont le contenu est rappelé de façon synthétique.

### Eau et enjeux hydrauliques

La zone d'étude est comprise dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Adour-Garonne 2022-2027<sup>12</sup> et d'un projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) des bassins versants des Pyrénées ariégeoises. Le secteur n'est pas identifié comme une zone vulnérable à la pollution par les nitrates d'origine agricole, une zone sensible à l'eutrophisation ou une zone de répartition des eaux communes ou des eaux superficielles.

Une masse d'eau souterraine (Terrains plissés du bassin versant de l'Ariège) en bon état quantitatif et qualitatif est présente au niveau de la zone d'étude. Celle-ci n'est concernée par aucun périmètre de captage d'eau potable. Les propriétés karstiques du milieu et le caractère libre de la nappe facilitent cependant la diffusion de toute pollution accidentelle.

L'étude d'impact signale plusieurs sources, forages et cavités naturelles au sein et au voisinage de la zone d'étude, correspondant à des sources thermales, remontées d'eau chaude profonde présentant une importante minéralisation. Les sources thermales ont été fermées en 1990. Aucune autre source n'est exploitée sur l'aire d'étude. Une étude réalisée en 2022 a également mis en évidence une nappe d'accompagnement de l'Ariège.

Le projet est directement concerné par l'Ariège, à régime hydrologique nival. Le fleuve est rectiligne à largeur constante sur l'aire d'étude et n'est pas endigué. Il est en bon état chimique et écologique ; il est classé en liste 1 (rivière à préserver de tout nouvel obstacle pour la continuité piscicole). Le

---

<sup>11</sup> Mention de l'espèce au sud de l'AER dont un individu mort en 2018 en bordure de la RN20

<sup>12</sup> Approuvé le 10 mars 2022

dossier produit une modélisation des emprises inondées en crue, principalement en rive droite. Le pont des Bains est potentiellement vulnérable à ces écoulements. C'est un enjeu fort pour sa reconstruction.

## 2.1.2 Milieu humain

### Paysage et patrimoine

Le paysage est celui d'une vallée à fond plat enserrée par des sommets élevés, au sein d'une unité paysagère « Vallées montagnardes urbanisées ». Au droit des deux communes, le couloir est étroit.

L'aire d'étude s'inscrit dans le périmètre de protection des thermes Fraxine, bâtiment de 100 mètres connu pour sa galerie à arcades situé à l'extérieur de l'aire d'étude. Ces thermes ont été inscrits aux monuments historiques en 1991 mais ont cessé d'être exploités en 1994 ; depuis 1999, ils sont inclus dans un périmètre protégé au titre des risques naturels (chutes de blocs et inondations). Ils ne sont pas ouverts au public. L'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le projet a été recueilli au cours d'une visite en septembre 2022.

L'aire d'étude est également voisine de plusieurs sites de grottes ; les grottes de Lombrives et leurs abords, siège d'une activité touristique à l'année, la recourent partiellement.

### Cadre de vie

La population des deux communes est stable (environ 550 habitants en tout). Les principales activités sont le tourisme et le thermalisme. L'élevage de montagne est la seule activité agricole.

### Risques naturels

L'aire d'étude est principalement exposée à des risques de mouvements de terrain (aléa fort), de retrait gonflement des argiles (aléa moyen), d'inondation par débordement de cours d'eau et de chute de blocs.

Les deux communes disposent de plans de prévention des risques d'inondation ; le dossier en fournit un zoom sur l'aire d'étude :

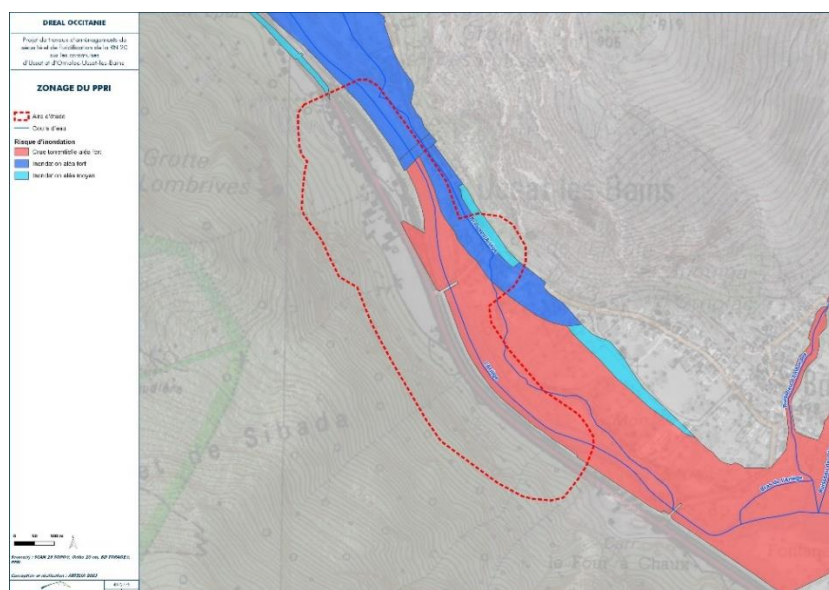


Figure 2 : Zonage des PPRI sur l'aire d'étude (source : dossier)

Le risque de chute de blocs est finement caractérisé : il est élevé pour la chute de blocs d'un volume inférieur à 10 m<sup>3</sup> et faible à moyen pour l'éboulement de masses de 10 à 50 m<sup>3</sup>.

L'aire d'étude est également en zone de sismicité modérée.

### Trafic et déplacement

L'ensemble des informations concernant les trafics est regroupé dans l'analyse des incidences. En 2022, ils étaient estimés à environ 17 500 véhicules/jour en saison touristique et 11 500 véhicules/jour hors saison touristique. La chronique de tous les accidents entre 2011 et 2020 est reprise dans un tableau : y figurent trois accidents mortels, quatre accidents graves non mortels et cinq accidents légers, mais leur cause n'est pas précisée.

Sur un plan qualitatif, le dossier évoque plusieurs problèmes liés à l'exiguïté du site et des infrastructures, rendant la desserte des deux communes peu fluide, avec des risques liés aux traversées piétonnes du fait de la proximité d'un site touristique.

Contrairement au dossier relatif à la déviation de Tarascon et au tunnel de Quié, le dossier comporte un volet développé concernant les émissions de gaz à effet de serre sur l'aire d'étude, principalement liées au transport et à l'agriculture. Il reprend en particulier le programme d'actions du PCAET de la vallée de l'Ariège.

Le dossier se cantonne à une description générale de la qualité de l'air dans le département de l'Ariège. La seule station de mesure du département est éloignée de l'aire d'étude (Saint-Girons). Alors que le dossier identifie bien que la RN 20 représente la source principale d'émissions de polluants dans le secteur, *a fortiori* dans une vallée encaissée, il conclut trop rapidement que « *la qualité de l'air dans le secteur reste identique à celle du département et peut être considérée comme bonne* », sans aucune mesure à proximité d'un axe où le trafic est relativement important.

***L'Ae recommande de réaliser une campagne sur un point de mesure à proximité de la RN 20 pour pouvoir apprécier l'exposition à la pollution de l'air dans l'état initial.***

L'aire d'étude est l'un des tronçons les moins bruyants de l'axe dans l'état initial. Un point de mesure au nord du pont est néanmoins mesuré au-dessus de 65 dB(A) en période de jour (un autre point en rive droite est en revanche autour de 50 dB(A) de jour comme de nuit). L'ambiance sonore est donc modérée, sauf à proximité immédiate de la RN 20. Le dossier fournit le résultat d'une modélisation ne faisant apparaître aucun bâtiment à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A).

## ***2.2 Analyse des solutions de substitution raisonnables, justification des choix***

Une démarche « éviter, réduire, compenser » a été conduite, ce qui a permis de retenir des options plus favorables à l'environnement que celles figurant dans le projet initial. En particulier, trois mesures d'évitement contribuent à réduire significativement plusieurs incidences négatives du projet :

- dès 1998 a été retenue une variante de moindre impact, en comparaison de deux autres variantes « corniche » et « tunnel » ;

- le choix d'implantation du bassin d'assainissement des eaux de chaussée évite un habitat de l'Azuré du serpolet ;
- la mise en place d'écrans de protection (ou « pièges à cailloux ») de taille réduite, par comparaison avec des merlons en pied de falaise sur tout le linéaire de la RN 20.

Par ailleurs, la reconstruction du pont des Bains se fera à partir d'une plateforme avec une grue de levage sur la rive droite de l'Ariège, en lieu et place de l'estacade initialement prévue, évitant toute intervention dans le lit mineur.

En dépit de ces mesures, des atteintes à certaines espèces protégées persistent. L'Ae rappelle qu'une dérogation n'est possible que moyennant la justification de raisons impératives d'intérêt public majeur et la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante.

### ***2.3 Analyse des incidences et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences***

La base chantier sera implantée sur des sols déjà imperméabilisés. L'étude d'impact privilégie la réutilisation de matériaux *in situ*<sup>13</sup>, sans exclure d'apports d'autres matériaux. Les volumes et les modalités de transport ne sont pas précisés. Les modalités d'entreposage pendant les travaux ont été précisées dans les compléments versés au dossier à la demande du préfet de l'Ariège.

#### **2.3.1 Milieu naturel**

##### *Continuités écologiques, habitats, faune, flore*

Pendant la phase travaux, les principales perturbations seront provoquées par le bruit, les vibrations, le remaniement de substrat, la pollution lumineuse lors des travaux réalisés de nuit, les pollutions accidentelles, les rejets d'eau de pluie et de lessivage de terre. En complément des procédures d'exécution et de contrôle prévues par le maître d'ouvrage et les entreprises pour prévenir les risques, l'intervention d'un expert écologue est programmée afin de limiter les impacts sur les habitats naturels et de s'assurer du respect des préconisations écologiques.

La surface d'habitats naturels affectés par les travaux est évaluée à 2,9 ha et la consommation résiduelle à 2,25 ha. Ce sont notamment les interfaces entre zones buissonneuses et éboulis utilisées par les reptiles. La principale mesure d'évitement porte sur l'adaptation du planning de chantier privilégiant des interventions entre août et octobre<sup>14</sup>. La mise en place d'enrochements en pied de merlon de protection pour la protection contre les chutes de blocs en complément des filets est proposée comme mesure d'accompagnement.

Concernant les mammifères aquatiques potentiellement affectés par les travaux de construction du pont, au-delà du choix de la période de moindre impact, l'intervention préalable d'un ingénieur écologue est prévue pour s'assurer de l'absence sur site des espèces sensibles (Loutre, Desman). Le dossier détaille un plan de phasage pour le remplacement du pont et des mesures de protection qui visent à éviter toute incidence sur les milieux aquatiques. Si nécessaire, l'étude d'impact prévoit la remise en état des berges.

<sup>13</sup> 80 % des matériaux extraits pourraient être réutilisés, en particulier la terre végétale. Les 20 % restants a priori impropres seront envoyés en dépôt définitif selon des modalités non détaillées dans l'étude d'impact.

<sup>14</sup> Hors période de reproduction

Compte tenu de la faible superficie des travaux, les incidences sur les chauves-souris sont jugées faibles. Deux mesures sont néanmoins prévues : adaptation des éclairages nocturnes du chantier (mesures de réduction), mise en place de gîtes sur les piles du pont franchissant l'Ariège (mesure d'accompagnement).

Bien que l'opération ne nécessite pas d'héliportage<sup>15</sup>, les oiseaux inféodés aux friches et aux boisements sont les espèces susceptibles d'être les plus perturbées lors de la pose des filets de protection contre les chutes de blocs. Les principales mesures prises consistent en la mise en place d'opercules et de suivis, les travaux de dégagement des emprises seront réalisés entre mi-août et fin février, hors période de reproduction.

Pour limiter la destruction d'individus (amphibiens principalement), une bâche enfouie de 30 cm et haute de 70 cm sera mise en place. Au regard de l'emprise du projet, cet aménagement apparaît complexe et son efficacité reste à prouver.

***L'Ae recommande de mettre en place un suivi de la mortalité de la petite faune dans les aménagements visant à réduire les risques d'écrasement, de collision ou de noyade et le cas échéant d'adapter les dispositifs.***

En phase d'exploitation, certaines espèces seront susceptibles d'être soumises à une mortalité accrue : amphibiens, reptiles etx petits mammifères au niveau du réseau de collecte des eaux pluviales, chute des passereaux ou assimilés dans les éléments de structures métalliques creux (poteaux, portiques, etc.), de la grande faune au niveau des clôtures. Les principales mesures prises consistent en la mise en place de suivis (cf. 2.5) et l'accompagnement de la revégétalisation du site par des plantations d'arbres et d'arbustes d'essences et de provenances locales<sup>16</sup>.

***L'Ae recommande de prévoir des mesures de compensation en cas d'échec des plantations et de veiller à la bonne adaptation des essences préconisées dans le contexte de changement climatique.***

Pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes durant la phase chantier, les principales mesures portent sur le balisage des stations repérées, leur éradication avec des traitements adaptés<sup>17</sup> afin d'éviter toute dispersion, et le nettoyage des engins de chantier avant leur arrivée sur la zone de travaux. Pour éviter toute introduction, l'équilibre entre les déblais et les remblais sera recherché pour leur réutilisation dans les chaussées et les espaces paysagers.

Bien que cette lutte s'inscrive dans un périmètre plus vaste que le projet, aucune des modalités de suivi et d'intervention prévues n'est détaillée en cas d'apparition d'espèce exotique envahissante en phase d'exploitation.

***L'Ae recommande de détailler les moyens de contrôle et les modalités d'intervention pour s'assurer de la maîtrise de la propagation des espèces exotiques envahissantes en phase d'exploitation.***

La demande de dérogation relatives aux espèces protégées porte sur une trentaine d'espèces de mammifères, une vingtaine d'amphibiens et de reptiles, six d'insectes, 39 d'oiseaux et trois de faune aquatique, dont seize à forts enjeux au total. La justification de la raison impérative d'intérêt

<sup>15</sup> Zones accessibles à la grue depuis les emprises du projet en contrebas

<sup>16</sup> Chêne pédonculé, Chêne sessile, Érable champêtre, Érable plane, Tilleul à petites feuilles, Cormier, Cerisier de Sainte-Lucie, Poirier sauvage, Rosier des chiens, Aubépine monogyne, Amélanquier, ...

<sup>17</sup> Arrachage hors période de fructification et évacuation pour être enfouis dans le lieu d'élimination des déchets.

public majeur devrait être produite à l'échelle du projet global de la déviation de la RN20<sup>18</sup>. Les aménagements sont justifiés par les contraintes géotechniques, la préservation du bâti, la sécurisation du trafic et l'emprise des aménagements projetés au plus proche des équipements existants.

Au titre de la compensation, trois mesures sont proposées :

- pour la compensation du cortège des milieux forestiers (0,8ha) : un îlot de sénescence<sup>19</sup> sera constitué sur 2,84 hectares de forêt appartenant en indivision aux communes d'Ornolac-Ussat-les-Bains, Tarascon-sur-Ariège et Ussat-les-Bains. Il n'est pas indiqué si ces terrains communaux boisés font l'objet d'un document de gestion ou s'ils sont gérés par l'Office national des forêts au titre du régime forestier<sup>20</sup> ;
- pour la compensation du cortège des falaises (0,05ha) : une zone d'éboulis de 0,16 hectare fera l'objet d'un débroussaillage et d'une mise en pâturage (cf. mesure suivante) afin de conserver le milieu ouvert. Les parcelles identifiées appartiennent à la commune d'Ornolac-Ussat-les-Bains qui a donné son accord sans que les modalités soient détaillées.
- pour la compensation de l'habitat de l'Azuré du serpolet (1ha) : 3,4 ha appartenant à différents propriétaires seront débroussaillés puis remis en pâturage bovin<sup>21</sup> toute l'année avec la mise en place d'un plan de gestion pastorale. Les modalités de conventionnement avec les propriétaires et l'éleveur ne sont pas encore connues, ni celles relatives à l'élaboration et au suivi de l'application du plan de gestion pastorale.

En l'absence de maîtrise foncière, la durée de l'engagement des compensations n'est pas garantie alors qu'elle devrait être d'au moins trente ans pour les espaces débroussaillés et pâturés, et d'au moins 99 ans pour l'îlot de sénescence.

***L'Ae recommande de mettre en place des obligations réelles environnementales d'une durée la plus longue possible sur les terrains accueillant les mesures de compensation.***

#### Eaux et continuité hydraulique

Les aménagements seront dotés de dispositifs d'assainissement, ce qui constitue une amélioration par rapport au scénario sans projet. L'étude d'impact quantifie les pollutions diverses, chroniques et accidentelles, et inclut un dispositif de suivi du fonctionnement du bassin de rétention des eaux de pluie.

### 2.3.2 Milieu humain

#### Paysage et patrimoine

L'étude d'impact reprend les préconisations de l'Architecte des bâtiments de France : remise en état des parkings du site, matériaux pour les cheminements piétons y compris le passage souterrain. Deux mesures d'aménagement paysager après travaux sont également prévues : maintien de la végétation naturelle et forestière dans la majorité des espaces libres, valorisation des éléments patrimoniaux du site, « points d'intérêt », trame alignée d'arbres et de petits éléments de maçonnerie.

<sup>18</sup> Sécurisation de l'itinéraire et de la fluidification du trafic

<sup>19</sup> Zone forestière laissée en vieillissement naturel, favorisant ainsi l'apparition de bois morts sur pied et au sol.

<sup>20</sup> Article L. 211-1 du Code forestier.

<sup>21</sup> 35 têtes – Chargement maximal moyen de 1,2 UGB/hectare.

La pièce « description du projet » présente le futur pont sous plusieurs angles de vue. En revanche, l'impact de la protection contre la chute de blocs est juste évoqué, sans visualisation du résultat attendu.

***L'Ae recommande de préciser la forme des merlons et de les schématiser sous plusieurs angles de vision.***

### Risques naturels

L'essentiel des aménagements sont positionnés hors zonages du PPRI, à l'exception de quelques mètres de la route d'accès aux villages. Le tablier du pont des Bains est positionné au-dessus des plus hautes eaux connues.

La comparaison des incidences environnementales de trois solutions de protection contre les chutes de blocs est détaillée. Elle n'appelle pas de commentaire au regard de l'option retenue.

### Trafic et incidences induites

Un tableau indique l'augmentation des trafics attendue, à l'échelle de l'axe :

Année d'étude		VT	PLM	Nombre total de véhicules (TMVA)
2022	Haute saison	14497	280	17476
	Basse saison	9235	433	11388
2025	Haute saison	14980	289	18059
	Basse saison	9543	433	11768
2045	Haute saison	18644	360	22476
	Basse saison	11877	557	14646

Figure 5 : Trafic moyen annuel journalier sur la RN 20 (Source : dossier)

L'étude d'impact postule que « l'évolution des émissions est indépendante du projet, celui-ci n'ayant pas d'effets sur les trafics, ni sur les conditions de circulation ». C'est probablement le cas de ces aménagements, mais ceci confirme l'augmentation significative prévisible à l'échelle de l'ensemble de la RN 20. En toute rigueur, il convient donc de considérer les données de 2022 comme celles du scénario de référence et les données suivantes comme celles résultant du projet dans son ensemble.

Une étude air santé de niveau III<sup>22</sup> a été réalisée, compte tenu de la faible population exposée aux impacts du trafic. Les périodes de basse et de haute saison sont distinguées. Les émissions de nombreux polluants baissent à l'horizon 2045, principalement du fait de l'amélioration des performances du parc de véhicules, contrairement à d'autres (oxydes d'azote, notamment), ce qui interroge la cohérence des résultats présentés. Malgré tout, les émissions de certains polluants augmenteraient. En cohérence avec l'absence de donnée dans l'état initial, l'étude d'impact ne fournit aucune donnée relative aux concentrations dans l'air ambiant. La conclusion selon laquelle l'évolution des émissions n'est pas imputable au projet est erronée.

En matière de consommation énergétique, le dossier n'évoque que les consommations d'essence et de diesel, alors que le parc devrait être composé d'une proportion importante de véhicules électriques en 2045.

<sup>22</sup> Le niveau le plus complet est le niveau I.

*L'Ae recommande de compléter le volet air / santé / énergie de l'étude d'impact :*

- *en modélisant l'évolution des concentrations des polluants dans l'air, à la mise en service et en 2045 et en estimant l'impact pour la santé des riverains les plus proches de l'axe ;*
- *en intégrant la consommation d'énergie primaire des véhicules électriques en tenant compte du mix électrique.*

*L'Ae rappelle en outre la recommandation de son avis Ae n°2023-42 d'élargir l'analyse en matière de qualité de l'air au moins entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes, en cohérence avec les hypothèses de trafic de l'étude d'impact.*

En matière de bruit, la même confusion est commise entre scénario de référence et scénario de projet. Le principal effet du projet est lié à l'augmentation de la vitesse de part et d'autre du giratoire. La modélisation des niveaux de bruit met en évidence des augmentations significatives liées aux aménagements, en restant toutefois à des niveaux bien inférieurs aux seuils réglementaires pour le bâti résidentiel, y compris si on attribue au projet l'augmentation globale du trafic. Aucune mesure n'est donc prévue.

## **2.4 Évaluation des incidences Natura 2000**

L'évaluation environnementale porte sur les trois sites Natura 2000 recensés dans l'aire d'étude rapprochée et conclut à l'absence d'incidence sur le maintien des habitats naturels et des espèces déterminantes des sites. Environ un hectare d'habitats naturels d'intérêt communautaire<sup>23</sup> identifiés dans la ZSC « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » (FR7301822) et la ZSC « Quiés calcaires de Tarascon-sur-Ariège et grotte de la Petite Caugno » (FR7300829) sera détruit (0,1 % de la surface couverte par ces habitats). Le repositionnement du bassin de décantation et de la voie d'accès, le positionnement et le dimensionnement des dispositifs de protection contre les chutes de blocs permettent de préserver la forêt de pente calcicole. L'Ae ne valide pas la conclusion de l'évaluation considérant qu'en l'absence de circulation d'engins dans les sites Natura 2000, il n'y a pas de risque de dissémination d'espèces exotiques envahissantes.

Hormis les risques de turbidité de l'eau en cas de lessivage pendant la phase travaux pouvant avoir une incidence sur la faune aquatique, les atteintes résiduelles sur les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 sont réduites.

## **2.5 Évaluation socioéconomique**

L'évaluation ne porte pas sur le projet dans son ensemble. Les éléments fournis (effets économiques et coûts externes) ne portent que sur les aménagements envisagés.

L'amélioration de la sécurité routière constitue la principale justification socioéconomique avancée : *« L'équivalent « Valeur de Vie Statistique » [des accidents recensés entre 2011 et 2020] peut être estimé à 1 million d'euros par an<sup>24</sup> ; si le nouvel aménagement pouvait permettre d'épargner la moitié des dégâts humains, l'économie statistique pour la société serait de l'ordre de 0,5 M€ par an. L'investissement initial serait ainsi recouvré pour ce seul poste en 25 à 30 ans ».* Pour autant, rien n'atteste dans le dossier que le projet aura un tel effet, en particulier par rapport à des données

<sup>23</sup> Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculion fluitantis et du Callitriche-Batrachion, Mégaphorbiaies eutrophes des eaux douces, Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), Forêts à *Quercus ilex* et *Quercus rotundifolia*

<sup>24</sup> Les externalités environnementales sont du second ordre par rapport à ce montant.



de référence de l'accidentalité sur des tronçons de même nature et tenant compte de l'augmentation des vitesses limites et de l'évolution du parc automobile, déjà observable, vers des véhicules de masse importante susceptibles d'aggraver les dommages aux personnes.

## ***2.6 Suivi des aménagements, de leurs incidences, des mesures et de leurs effets***

L'étude d'impact décrit les mesures de suivi prévues pendant la phase chantier (organisation des travaux, qualité des eaux, mise en œuvre des mesures ERC, suivi des espèces exotiques envahissantes).

En phase d'exploitation, le dossier prévoit des mesures de suivi dans l'emprise des aménagements (MS1) de la recolonisation végétale avec des relevés de la flore, de la propagation d'espèces exotiques envahissantes, de la mortalité de la petite faune (amphibiens, reptiles, petits mammifères). Ces contrôles sont prévus une fois par an pendant cinq ans, puis une fois tous les cinq ans jusqu'à un dernier contrôle 30 ans après la mise en place des aménagements. La mortalité de la petite faune devrait faire l'objet d'un protocole de suivi spécifique tenant compte des enjeux faunistiques et de la très faible persistance des cadavres sur site après collision<sup>25</sup>. Le dossier prévoit également qu'un bilan annuel du suivi soit rédigé et transmis au maître d'ouvrage et qu'un contrôle visuel de l'intégrité physique des opercules mis en place au niveau des éléments de structure creux soit programmé tous les cinq ans.

Pour les mesures de compensation, le dossier prévoit un suivi des mesures (N+1, N+5) ciblées sur le contrôle de la présence/absence d'une fourmi indispensable dans le cycle de développement de l'Azuré du serpolet et du contrôle de la dynamique des ligneux et des arbustes dans la zone d'éboulis (cortège des falaises). Aucune mesure n'est programmée au-delà alors qu'un suivi plus régulier et sur au moins 15 ans (N+1, N+3, N+5, N+7, N+10, N+15) serait nécessaire pour les milieux ouverts et semi-ouverts et d'au moins 30 ans pour l'îlot de senescence (N+1, N+5, N+10, puis tous les 5 ans).

***L'Ae recommande de faire porter le dispositif de suivi écologique selon des modalités et sur des durées adaptées aux enjeux.***

## ***2.7 Cumul des incidences avec d'autres projets***

Deux projets sont pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (déviation et traversée de Tarascon-sur-Ariège)<sup>26</sup>. Si les incidences du projet sont mineures par rapport à celles induites par la déviation en termes d'imperméabilisation des sols et de dégradation d'habitats naturels, elles seront positives en termes de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel et de réduction du risque d'accident. En termes de trafic, de qualité de l'air et de nuisance sonore, les aménagements ne génèreraient pas d'effets supplémentaires

Les mesures compensatoires relatives à l'Azuré du Serpolet sont mutualisées sur des parcelles naturelles d'Ornolac-Ussat-les-Bains avec celles prévues pour la déviation. Le dossier indique que les surfaces de compensation sont dissociées et cumulatives pour bien tenir compte des besoins

<sup>25</sup> Protocole de recensement des collisions entre la faune sauvage et les véhicules – MNHM – Février 2015.

<sup>26</sup> La construction des autres sections du programme d'aménagement de la RN20 entre Pamiers et Tarascon étant achevée.

compensatoires de chacun des projets, ce qui appelle à une harmonisation des mesures de suivi et de conventionnement.

Le calendrier de mise en œuvre des aménagements est de nature à induire des effets sur le déplacement des engins et des mouvements de matériaux cumulés sur la RN 20 existante, notamment du fait de la présence de l'ancienne carrière utilisée pour le stockage de matériaux du projet de déviation, située au droit du chantier d'Ussat.

## ***2.8 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et synthétique. Il reflète bien l'étude d'impact.